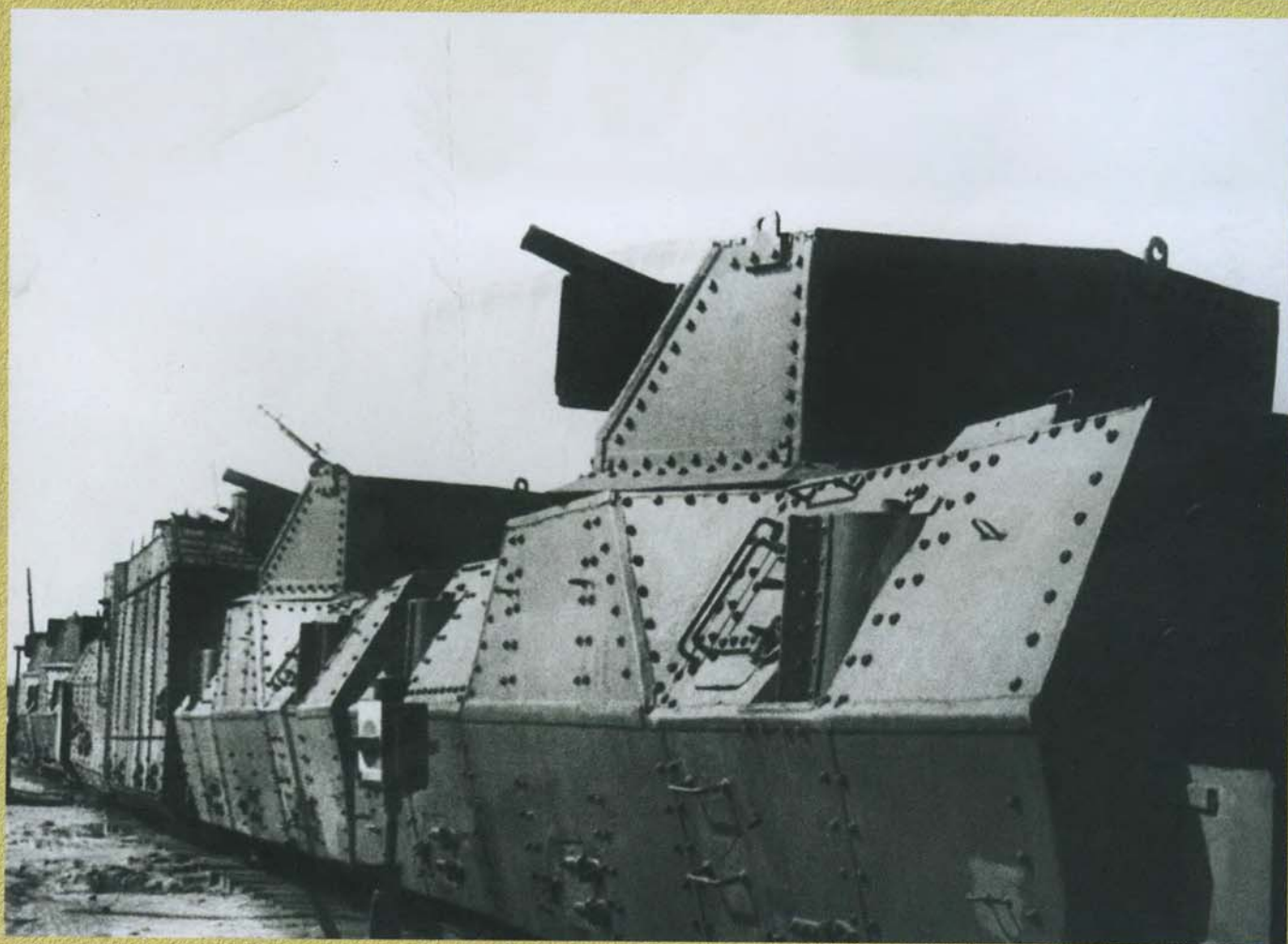


Фрактобая ИЛЛЮСТРАЦИЯ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ ИЗДАНИЕ • 7-2007



БРОНЕПОЕЗДА

КРАСНОЙ АРМИИ

В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941–1945 гг.

ЧАСТЬ I



Митинг в депо Лихоборы Окружной железной дороги, посвященный передаче Красной Армии бронепоезда «Смерть немецким оккупантам» (впоследствии бело № 1 48-го ОДБП). Москва, февраль 1942 года. Хорошо видна конструкция бронепаровоза типа НКПС-42, а также две бронеплощадки с корпусами и башнями танков Т-34.



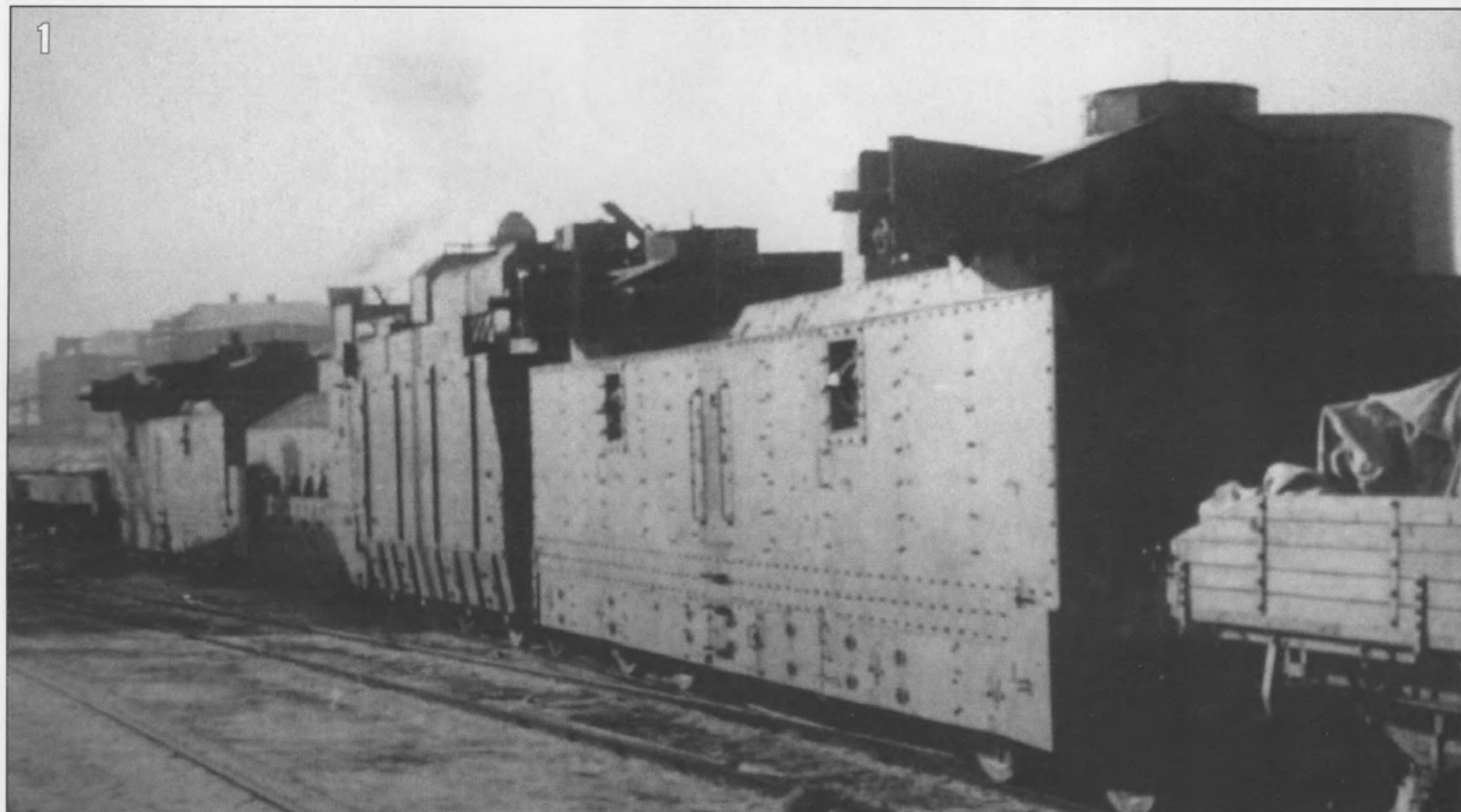
Фроктовая
ИЛЛЮСТРАЦИЯ

Максим Коломнец

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

ЧАСТЬ I

Издательство «Стратегия КМ»



ВВЕДЕНИЕ

Данной работой редакция «Фронтовой иллюстрации» продолжает бронепоездную тему, о которой мы начали рассказывать в выпусках «Бронепоезда Красной Армии 1930–1941» и «Отечественные бронедрезины и мотоброневозы». Представляемая читателю монография повествует о бронепоездах (бепо) Великой Отечественной войны.

Как это не странно, в отечественной библиографии данная тема освещена довольно плохо – кроме книги «Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945» (издательство «Транспорт», 1992 год), которая главным образом базируется на воспоминаниях ветеранов, достойных работ на эту тему нет. Учитывая это, а также большой фактический материал, собранный почти за 20 лет, мы попытаемся по возможности объективно осветить историю советских бронепоездов с 1941-го по 1945 год. При этом рассматриваются бепо, находившиеся в ведении главного автобронетанкового управления Красной Армии, а также Военно-морского флота. «За бортом» остаются бепо войск НКВД и ПВО.

Из-за большого количества материала и ограниченного объема выпуска материал разбит на несколько частей. Первая повествует о строительстве бронепоездов, их типах и особенностях конструкции. Впервые сделана попытка на основе архивных материалов подсчитать, сколько же железнодорожных крепостей действовало на стальных магистралях нашей Родины в суровые военные годы. При подборе фотографий автор в первую очередь пытался представить бронепоезда инициативной постройки, а для типовых показать, по возможности, их различные варианты, естественно далеко не все. Кроме того, в данной работе впервые повествуется о судьбе эстонских и латышских бепо, включенных в состав Красной Армии в 1940 году. Во второй части монографии по бронепоездам 1941–1945 годов пойдет речь об их модернизации, организации и формировании подразделений, а также боевом применении.

Хочется выразить благодарность за предоставленные материалы и помощь в работе над выпуском Михаилу Ковальчуку (Киев), Сергею Ромадину (Краматорск), Константину Стрельбицкому (Москва), Мати Ёуну (Таллин), Геннадию Юнцевичу (Москва), Андрею Пестовскому (Москва) и Александру Лагутину (Москва). Особая благодарность моему лучшему другу и компаньону Нине Собольковой, без поддержки и организаторского таланта которой выпуск данной работы был бы проблематичен.

Автор будет рад любым дополнениям и уточнениям, а также замечаниям, сделанным по существу работы. Адрес для контактов: 121096, Москва, а/я 11, или E:mail: magazine@front.ru.

1. Бронепоезд № 211-го ОДБП типа БП-35 – с легкими бронеплощадками ПЛ-35 (выпуска 1934 года) и бронепаровозом ПР-35 (выпуска 1939 года). Февраль 1942 года. До войны это был отдельный легкий бронепоезд № 11 (ЦАМО).

БРОНЕПОЕЗДНОЙ ПАРК КРАСНОЙ АРМИИ В НАЧАЛЕ ВОЙНЫ

К началу Великой Отечественной войны на вооружении Красной Армии состояло 34 легких и 13 тяжелых бронепоездов. Каждый из них включал в себя бронепаровоз серии Ов или Оп и две бронеплощадки (одно или двух башенные), изготовленные на базе 50 или 60-тонных 4-осных вагонов.

Легкая бронеплощадка вооружалась двумя 76-мм пушки образца 1902 или 1902/30 годов (последние ставились с 1938 года) и шестью пулеметами Максима – четырьмя бортовыми и двумя в артиллерийских башнях. Легкие площадки имелись трех видов: бронировки 1931–1934 годов (типа военсклада № 60), ПЛ-35 выпуска 1934 – 1937 годов и ПЛ-37 изготовления 1938 – 1941 годов (ПЛ-35 и ПЛ-37 строились заводом «Красный Профинтерн» в Брянске). Между собой все эти бронеплощадки отличались формой орудийных башен, артсистемами, пулеметными установками и толщиной брони.

Каждая тяжелая бронеплощадка вооружалась 107-мм орудием образца 1910 года и пятью пулеметами Максима (4 бортовых и 1 в башне). Они имелись двух основных типов: в 1931 – 1932 годах их строили мастерские военного склада № 60, а в 1933 – 1934 годах под индексом ПТ-33 выпускались на «Красном Профинтерне». Между собой площадки военсклада № 60 и ПТ-33 отличались формой орудийной башни и толщиной брони. Кроме того, в 1937–1938 годах броневая ремонтная база № 6 спроектировала и изготовила тяжелую бронеплощадку ПТ-38, имевшую более удачную конструкцию. После испытаний и устранения недостатков ПТ-38 включили в план строительства 1941 года: две таких площадки должен был изготовить «Красный Профинтерн» в ноябре 1941 года, но по понятным причинам это сделано не было.

Бронепаровозы, использовавшиеся в составе легких и тяжелых бронепоездов были двух видов: бронировки 1931–1934 годов (типа военсклада № 60) и ПР-35 производства завода «Красный Профинтерн». Внешне они были очень похожи, различаясь лишь в деталях. Основным отличием была установка на ПР-35 радиостанции 71-ТК с поручневой антенной и башни ПВО на тендере со спаренной установкой пулеметов Максима. Бронепаровозы типа военсклада № 60 радиостанции и зенитных пулеметов не имели.

Кроме того, в состав бронепоездов могли включаться зенитные платформы СПУ-БП, вооруженные счетверенной установкой пулеметов Максима 4М. К июню 1941 года в бронепоездных частях имелось 28 СПУ-БП.

В документах бронепоезда довоенной постройки именовались БП-35 (бронепоезд образца 1935 года), хотя могли иметь в своем составе бронепаровозы и бронеплощадки более раннего или позднего изготовления (подробнее о бронепоездах типа БП-35 смотри «Фронтową иллюстрацию» № 3 2004 «Бронепоезда Красной Армии 1930–1941 гг.»).

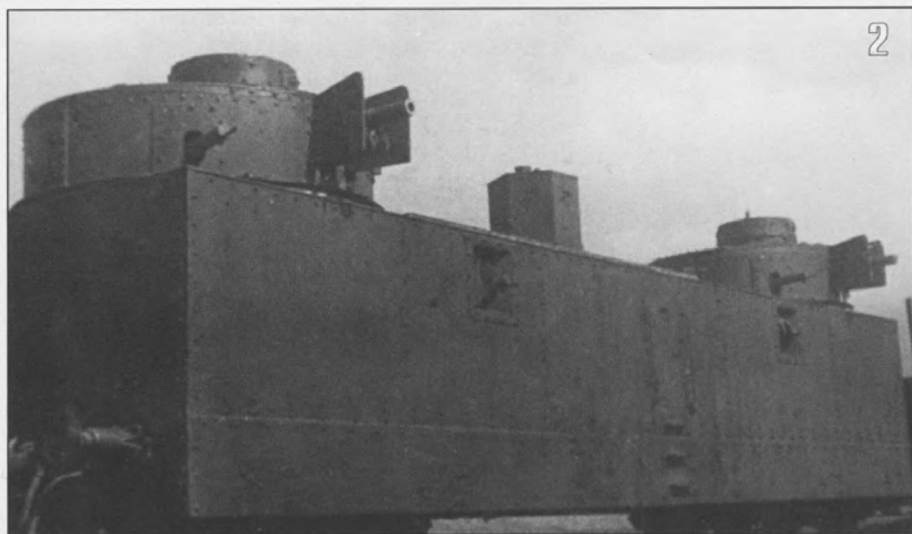
К началу Великой Отечественной войны изготовлением бронепоездов в СССР занималось только одно предприятие – паровозостроительный завод комбината «Красный Профинтерн» в Брянске. Причем для этого был выделен лишь один цех – механосборочный № 6, имевший всего два железнодорожных пролета, позволявших одновременно вести бронировку паровоза и двух площадок. По состоянию на январь 1941 года для изготовления одного бронепоезда требовалось 16908 человеко-часов.

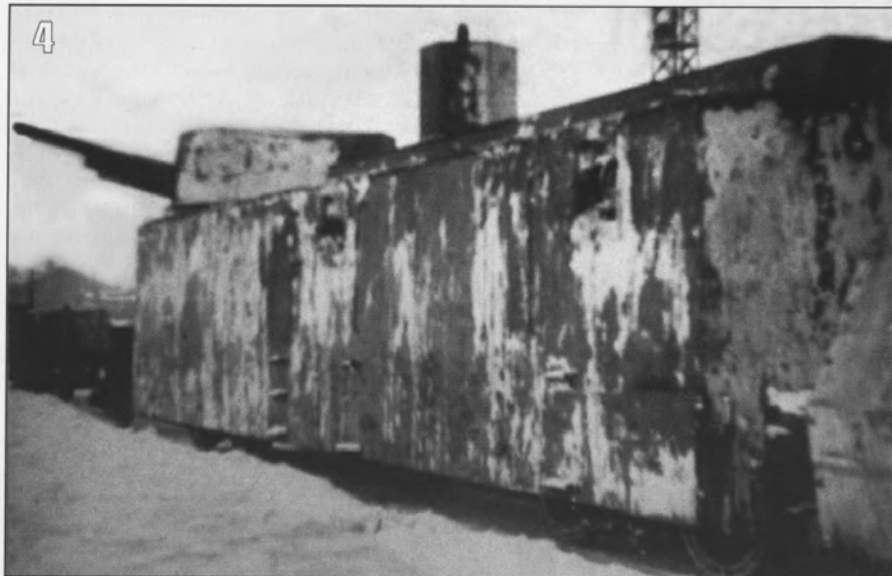
Однако в производстве бронепоездов имелся ряд серьезных проблем. Дело в том, что «Красный Профинтерн» в том же цехе № 6 строил бронепоезда для войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, что снижало темпы выполнения заказов Красной Армии. Кроме того, руководство «Красного Профинтерна» в первую очередь решало вопросы серийного изготовления паровозов и вагонов, задвигая военную продукцию на второй план. Об этом 13 января 1941 года сообщал в своем докладе начальнику 1-го отдела бронетанкового управления (БТУ) РККА старший военпред на заводе военный инженер 1-го ранга Виноградов:

«Договорные обязательства из года в год не выполняются комбинатом «Красный Профинтерн», основными причинами являются: наличие большой номенклатуры изготавливаемых

2. Легкая бронеплощадка типа военсклада № 60 бронировки 1932 года (АСКМ).

3. Легкая бронеплощадка ПЛ-35 бронировки 1934 года (АСКМ).





4. Тяжелая бронеплощадка типа военсклада № 60 бронирования 1932 года (АСКМ).

в цехе изделий, недостаток производственных площадей, в силу последнего не представляется возможным делать соответствующий задел до момента окончательного изготовления объекта, отсутствие подсобных помещений и дополнительно оборудованных производственных площадей для сборки узлов. Недостатком станочного оборудования и подъемного хозяйства цеха и почти, как правило, наличие в цехе в освоении новых объектов, что в целом приводит к неорганизованности в производстве с результатами невыполнения основных программных заданий.

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

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

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

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

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

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

Следует сказать, что мобилизационный план выпуска бронепоездов на случай войны так и не был утвержден. Главное автобронетанковое управление Красной Армии (ГАБТУ КА) в конце 1940 года разработало мобплан МП-41, согласно которому «Красный Профинтерн» в случае начала боевых действий был обязан изготовить 70 бронепоездов (50 легких и 20 тяжелых с площадками ПТ-38). Направленный на согласование в НКТМ (в его состав входил комбинат «Красный Профинтерн») этот план встретил самое широкое противодействие со стороны руководства этого наркомата. Так, в письме заместителя наркома тяжелого машиностроения Степанова, направленном в ГАБТУ РККА 12 февраля 1941 года говорилось, что комбинат «Красный Профинтерн» не может изготовить предусмотримые проектом постановления по МП-41 70 бронепоездов из-за «отсутствия достаточного количества металлорежущего оборудования, термических средств и, главным образом, производственных площадей».

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

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

Первые же бои в июне 1941 года показали слабость бронирования бронепоездов типа БП-35. В результате уже 5 июля директор «Красного Профинтерна» получил от заместителя начальника БТУ КА военного инженера 1-го ранга Алымова указание об усилении бронезащиты строящихся на заводе бронепоездов:

«Легкие бронеплощадки, выпускаемые заводом, начиная с № 511 надлежит делать с экранировкой корпуса и башен. Экранировку необходимо производить 20 – 15 мм броней в местах расположения личного состава бронеплощадок, а в местах укладки – 10 мм броней. Если прочность деталей тумбовой установки позволяет привести экранировку башен, то усиление башен следует производить экранами толщиной брони до 20 мм.

Крышу не экранировать. Для выбора максимальной толщины брони экрана необходимо исходить из расчета, чтобы общий вес бронеплощадки не превышал 80 т, то есть 20 т на ось.

На бронепаровозах следует экранировать рубку командира с бортовых сторон и с краев

торцевых стенок, при этом вес экрана не должен превышать 1000 кг...

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

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

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

Постановлением ГКО № 490с предусматривалось изготовить в Ворошиловграде до конца 1941 года 40 бронепоездов со следующими сроками поставки их Красной Армии: в сентябре – 5, в октябре – 8, в ноябре – 13 и в декабре – 14. Приказом начальника главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенанта Я. Федоренко формирование этих бронепоездов, которым присваивались номера с 81 по 120, должно было вестись в Тамбове.

По состоянию на 14 сентября 1941 года в Ворошиловград прибыло из Брянска: 76-мм

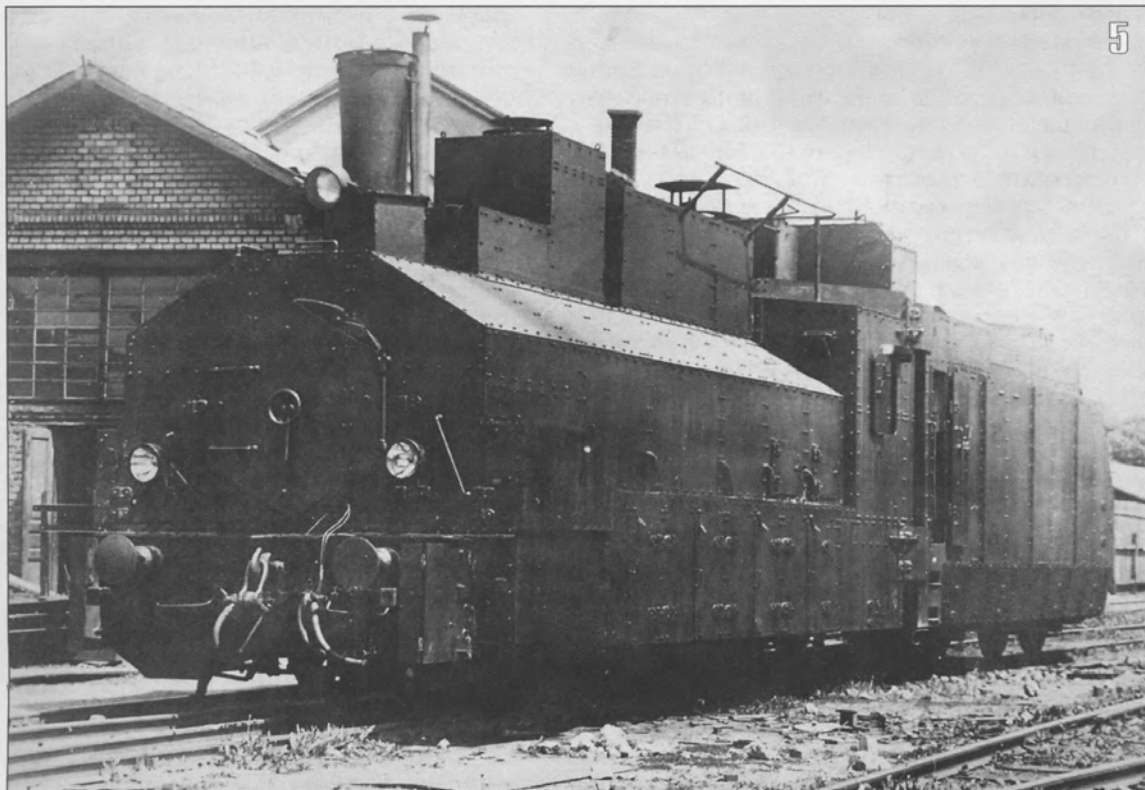
пушек образца 1902/30 года с тумбовыми установками – 4, 107-мм пушек образца 1910/30 года с тумбовыми установками – 2, 7,62-мм пулеметов Максима – 100, шаровых пулеметных установок для бронепоездов – 91, панорам Герца – 24, больших стереотруб БСТ – 7, дальномеров – 3, перископов разведчика Пер-27 – 13,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

По первоначальному плану в Ворошиловграде планировалось изготавливать бронепоезда типа БП-35 по чертежам «Красного Профинтерна». Однако завод отказался от этого проекта, мотивируя это слабой бронезащитой и сложностью изготовления бронепоездов типа БП-35. В качестве альтернативы конструкторское бюро завода имени Октябрьской революции под руководством главного инженера завода Моисеева разработало свой проект бронепоезда с усиленным бронированием и вооружением. В заводских документах бронеплощадка именовалась как «изделие П-42», а бронепаровоз – «изделие П-41».

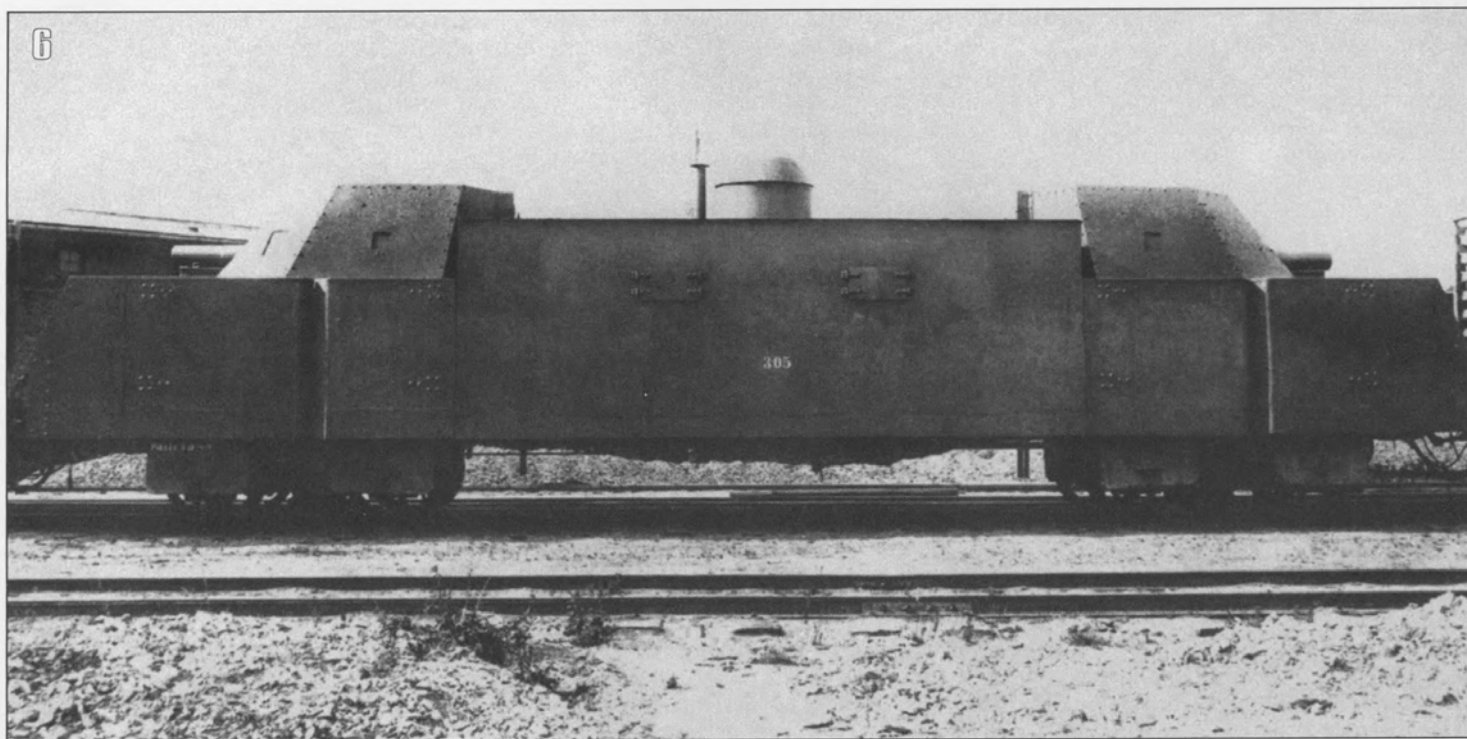
1 октября 1941 года проект направили на утверждение в наркоматы тяжелого машиностроения (в состав которого входил завод) и обороны. В прилагаемой к чертежам записке говорилось:

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

- толщина брони – 40–60 мм, лобовая стенка может быть доведена до 90 мм;
- в площадке 4 бронированные перегородки, что увеличивает безопасность работы;
- помимо двух 76-мм пушек и шести 7,62-мм пулеметов предусмотрена установка двух ЗПУ;



5. Бронепаровоз ПР-35 бронирования завода «Красный Профинтерн» 1939 года (АСКМ).



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

- применение 6-осной платформы НКПС;
- применение башенной установки вместо тумбовой;
- применение литья вместо сварки (орудийные башни, башня командира – до 70 мм, пулеметная амбразура)...

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

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

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

Помимо бронепоездов отечественного изготовления, к началу Великой Отечественной войны в составе Красной Армии был и матчасть иностранного производства. Речь, прежде всего, идет о бронепоездах Латвии и Эстонии, армии которых вошли в состав РККА в 1940 году после присоединения стран

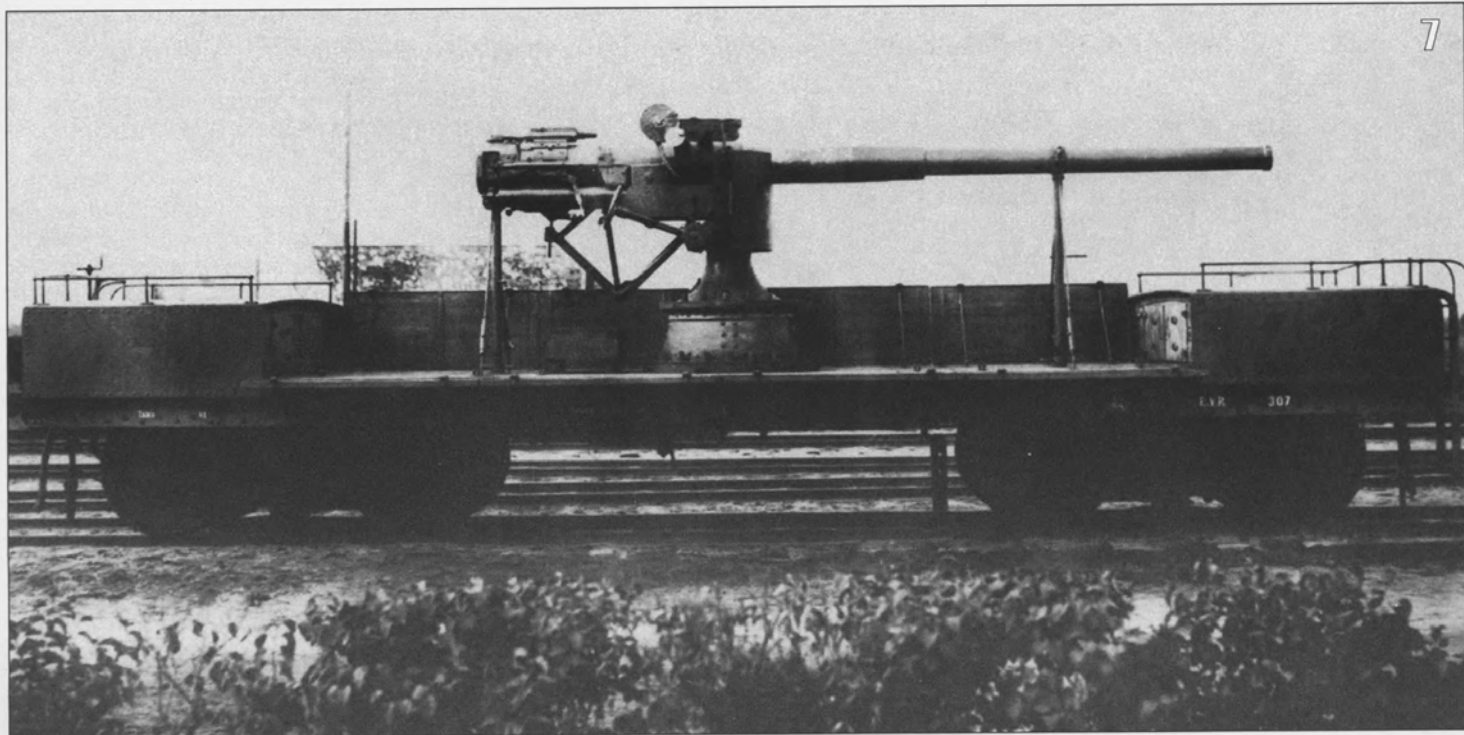
Прибалтики к Советскому Союзу. А так как информация по данному вопросу в литературе практически отсутствует, автор счел необходимым рассказать об этом подробнее.

К лету 1940 года армия Эстонии имела в своем составе полк бронепоездов, дислоцирующийся на станции Тапа. Он состоял из двух дивизионов и насчитывал три бронепоезда (еще один находился в резерве и разворачивался в случае начала боевых действий), тяжелую железнодорожную батарею, два взвода тяжелых пулеметов и два стрелковых взвода. Личный состав полка состоял из 350 человек.

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

«Состояние материальной части бронепоездного имущества бывшей Эстонской армии.

Бронеплощадки № 102, 302 – вооружение по две 107-мм пушки «Шнейдер» (на колесах), пулеметные установки под пулеметы Макси-



ма – по 2 шт. со щитами и по 2 шт. открытых. Броня – хромоникелевая сталь 10 мм, ходовая часть 4-осного вагона, выключатель рессор имеется. Отопление – переносимая печь, средняя часть обшита деревом.

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

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

Бронеплощадки № 104, 305 – вооружение по две 152-мм гаубицы «Шнейдер», броня углеродистая сталь 12 мм + 5 мм, пулеметные установки под пулеметы Максима – по 2 шт. со щитами и по 2 шт. открытых. Выключатель рессор имеется, средняя часть обшита деревом, отопление – переносимая печь, ходовая часть 4-осного вагона.

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

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

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

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

Решение: направить на склад № 60 на предмет окончательного определения об использовании (переворужение или переделки

ки под снарядный погреб) и показа конструкторам отдельных узлов.

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

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

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

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

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

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

Состояние: требуется текущий ремонт.

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

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

Требуется капитального ремонта – сдать НКПС.

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

Требуется ремонт – сдать НКПС как нормальный подвижной состав.

Бронеплощадки № 2, 203, 103, 304, 105, 202, 303, 1, 3 – 9 шт. Имеют различную броню же-

7. Бронеплощадка полка бронепоездов Эстонской армии, вооруженная 102-мм морским орудием Обуховского завода. Эта бронеплощадка использовалась в 1941 году при обороне Таллина Красной Армией (фото предоставил М. Блун).



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

лезобетон, экранированные 12 + 6 + 4 мм, котельное железо от 8 до 12 мм. Вооружения и установок для вооружения – нет.

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

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

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

Состояние: обшивка требует ремонта, пулеметов нет.

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

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

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

Состояние: внешнее удовлетворительное.

Решение: передать НКВМФ.

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

Состояние: внешнее удовлетворительное.

Решение: передать НКВМФ.

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

Состояние: внешнее удовлетворительное.

Решение: передать НКВМФ.

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

Состояние: внешнее удовлетворительное.

Решение: передать НКВМФ.

Начальник БТУ Коробков».

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

гон № 14 для боеприпасов, а также бронеплощадки № 1, 2, 3, 103, 105, 202, 203, 303, 304 (видимо решили их передать флоту, а не разбронировать, как предполагалось ранее).

В первой декаде апреля 1941 года из Эстонии на военный склад № 60 в Брянске отправили 7 бронеплощадок (№ 102, 302, 305, 104, 218, 24, 212) и 10 различных вагонов (кухни, мастерские и т.п.). Дальнейшая судьба эстонских бронеплощадок автору неизвестна. С уверенностью можно сказать лишь то, что 5 – 6 июля 1941 года из Брянска на завод № 4 (г. Коломна) отправили «две бронеплощадки Эстонских железных дорог, удовлетворяющих требованиям следования в пассажирских поездах». Здесь к середине августа бронеплощадки (№ 204 и 208) вооружили 37-мм пушкой, строчной установкой пулеметов ДШК и четырьмя Максимами (последние ставились в бортовых установках). Эти бронеединицы использовались «для организации ПВО поездов спецназначения».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ОСОБЫЕ БРОНЕПОЕЗДА

Прежде чем говорить об инициативном строительстве бронепоездов летом – осенью 1941 года, необходимо рассказать о строительстве особых бронепоездов, которые изготавливались по инициативе рабочих наркомата тяжелого машиностроения.

В середине июля 1941 года коллективы заводов «Красный Профинтерн», Коломенского имени Куйбышева и Ворошиловградского имени Октябрьской революции на собраниях решили изготовить сверх плана два бронепоезда для Красной Армии и укомплектовать их

добровольцами. Направленные «наверх» письма об этом нашли поддержку у наркома тяжелого машиностроения Казакова и начальника ГАБТУ Красной Армии Я. Федоренко. 23 июля Казаков сообщил заместителю председателя ГКО В. Молотову (аналогичное письмо получил Молотов и от Федоренко):

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

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

НКТМ СССР Н.Казаков.

Приложение – упомянутое на 12 л.

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

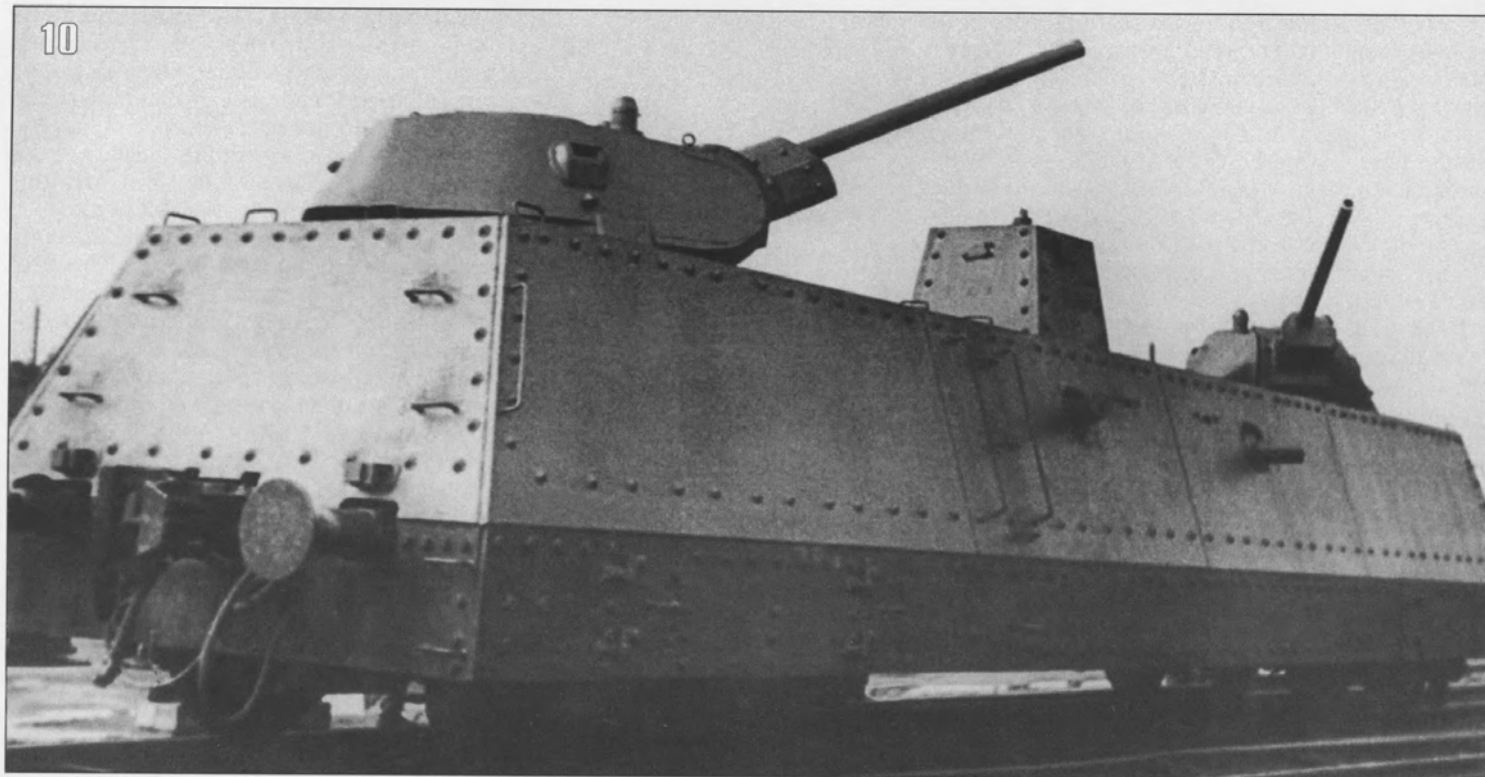
26 июля 1941 года В. Молотов подписал постановление ГКО № 287сс следующего содержания:

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

1. Обязать НКТМ – т. Казакова, Начальника ГАБТУ КА т. Федоренко, директора Коломенского завода им. Куйбышева – т. Рубинчик, директора завода «Красный Профинтерн» – т. Гоперидзе и директора Ворошиловградского завода им. Октябрьской Революции –

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





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

т. Веллер к 1 сентября 1941 г. сформировать два особых бронепоезда (1 на Коломенском заводе и 1 на заводе «Красный Профинтерн») по штатам, согласно приложению № 1.

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

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

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

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

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

4. Наименовать особые бронепоезда, формируемые согласно настоящему постановлению:

Бронепоезд № 1 – «За Сталина».

Бронепоезд № 2 – «За Родину».

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

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

Особый бронепоезд № 2 «За Родину» по существу являлся достроенным бронепоездом типа БП-35 (бронеплощадки № 601 и 602, бро-

непаровоз Ов № 4376), изготовление которого началось еще на «Красном Профинтерне» летом 1941 года. Правда, к моменту эвакуации в Ворошиловград работы находились лишь в начальной стадии. Так, по состоянию на 27 июля 1941 года дело обстояло следующим образом:

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

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

«Средним комначсоставом укомплектован полностью. Не прибыл командир бронепоезда майор Зверев и его помощник капитан Горбонос. Отбор добровольцев для комплектования бронепоезда рядового и младшего начсостава закончен 2 сентября 1941 года. Всего отобрано 133 человека (90 % штата) из них 88 с завода «Красный Профинтерн» и 45 с Ворошиловградского завода.

По состоянию готовности материальной части:

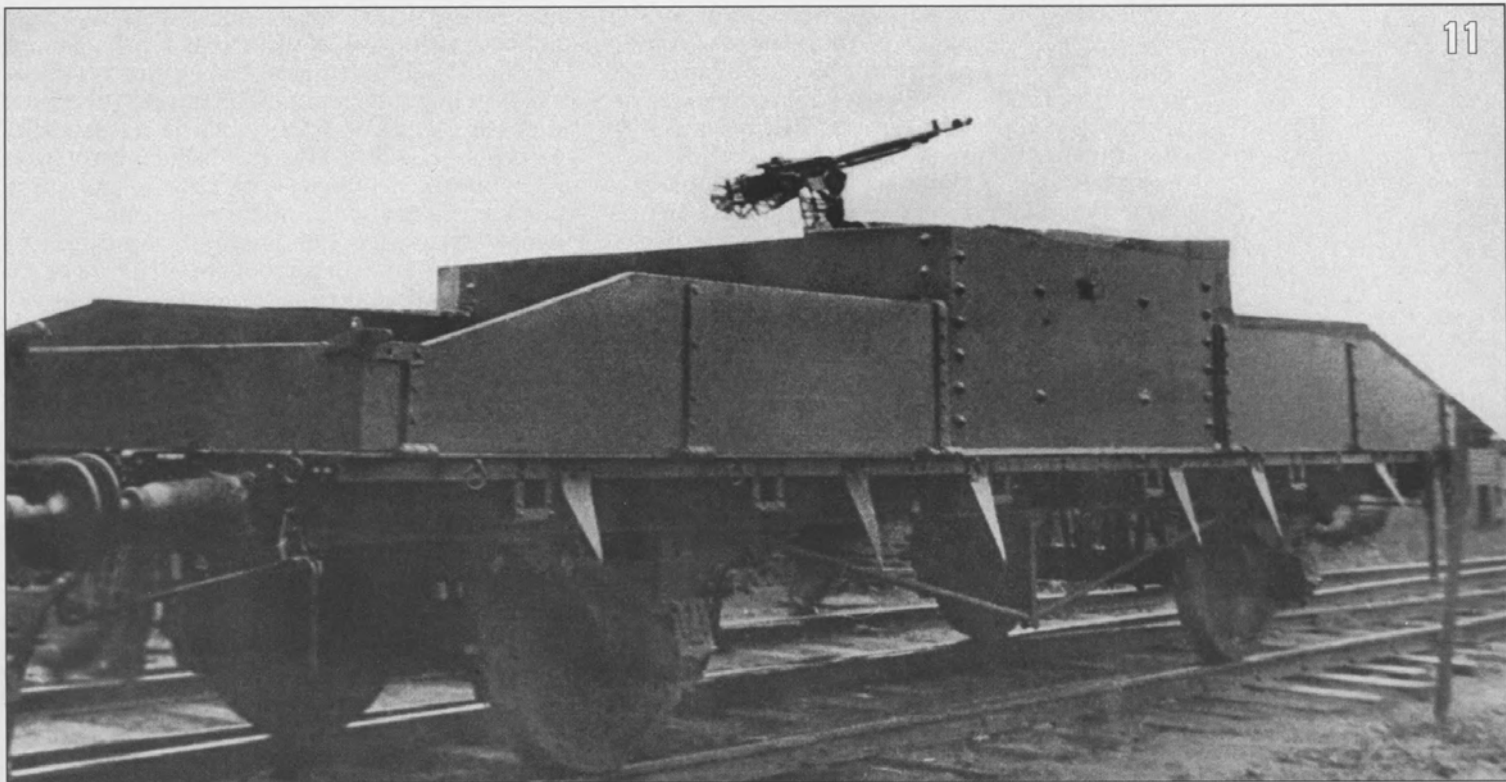
«Красный Профинтерн» до его эвакуации работы по постройки бронепоезда выполнил на 20–25 %, по изготовлению бронелистов на 80 %.

Ворошиловградский завод к достройке приступил 24 августа 1941 года.

По состоянию на 3 сентября требуется выполнить:

По бронепоезду:

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



По бронеплощадкам:

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

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

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

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

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

Особый бронепоезд № 1 «За Сталина» по своей конструкции пожалуй являлся самым оригинальным из всех бепо, построенных в годы Великой Отечественной войны. Его изготовление началось на Коломенском машиностроительном заводе имени Куйбышева в последних числах июля 1941 года. Изготовлением бронепоезда и оборудованием его базы занимались 30 цехов и отделов предприятия.

Бронепоезд «За Сталина» состоял из бронепаровоза, двух бронированных платформ

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

«Паровоз бронепоезда 1-3-1 модернизирован из паровоза промышленного типа 9П, строящегося на заводе. Необходимость длительной работы бронепоезда требует от паровоза повышенной мощности котла, в связи с этим паровоз 9П типа 0-3-0 был переделан. Паровозу были приданы передняя и задняя тележки, котел был увеличен и снабжен пароперегревателем.

Характеристика паровоза:

Диаметр ведущих колес паровоза – 1050 мм;

Диаметр поддерживающих колес паровоза – 900 мм;

Нагрузка на ведущую ось – 18 т;

Нагрузка на поддерживающую ось – 14 т;

Мощность паровоза – 600 л.с.;

Скорость на горизонтальном участке – 60 км/ч;

Скорость на подъеме 9,2% – 40 км/ч;

Запас топлива – на 180 км;

Толщина брони – 30-45 мм.

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

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

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

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

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

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

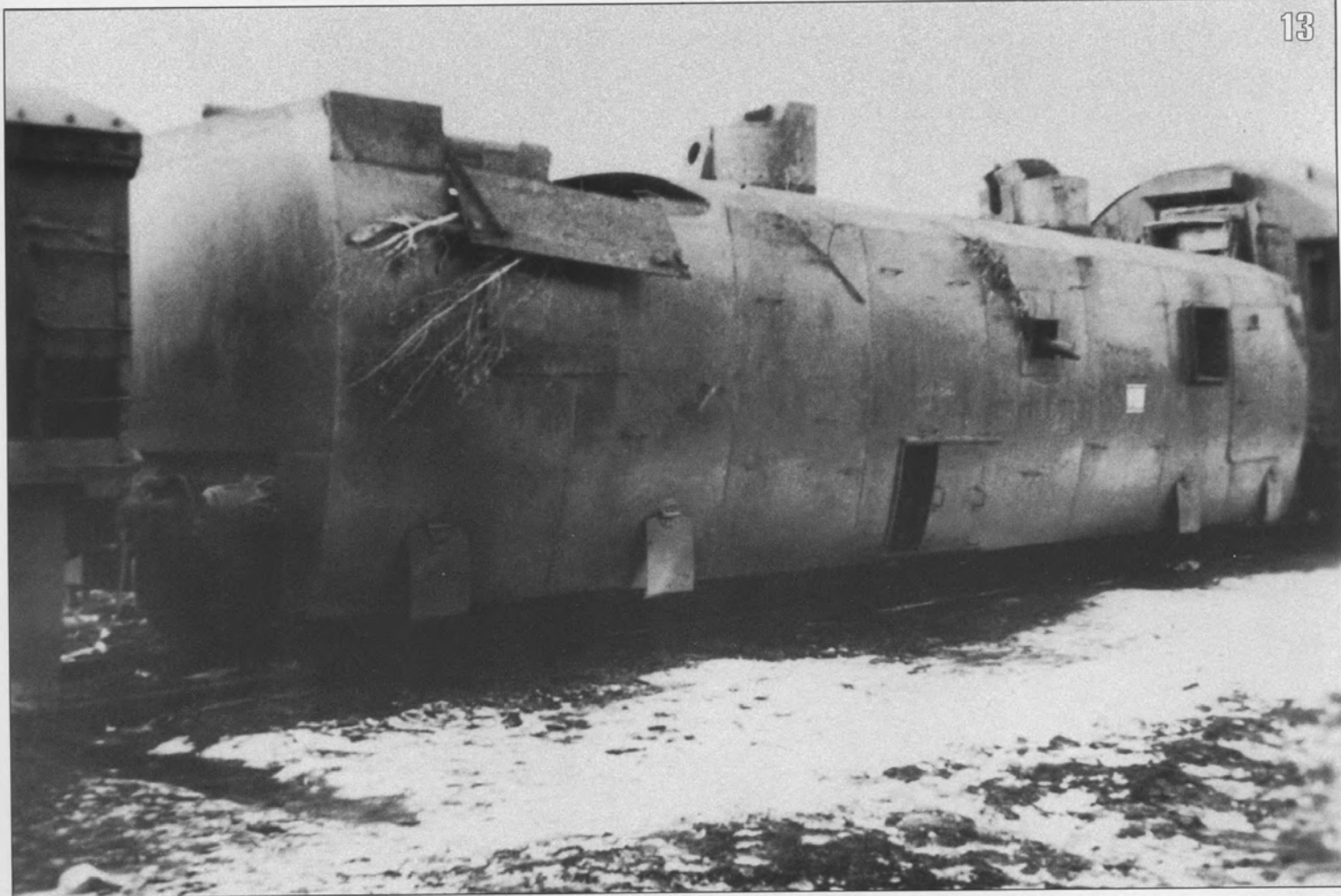
В начале октября 1941 года особый бронепоезд № 1 «За Сталина» передали Красной Армии. На митинге, который состоялся на Коломенском заводе по случаю этого события, присутствовали секретарь Московского комитета ВКП(б) Б. Черноусов, известный полярик, Дважды Герой Советского Союза И. Папанин и белорусский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

Судьба особого бронепоезда «За Сталина» сложилась трагически – в первом же бою под Гжатском 11 октября 1941 года он был расстрелян немецкими танками. Впоследствии бронепаровоз и одну бронеплощадку немцы восстановили и использовали в составе своих бронепоездов.

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

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





СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ В НАЧАЛЕ ВОЙНЫ

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

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

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

Для получения разрешения на использования для этого необходимого подвижного состава и материалов политотдел Юго-Западной железной дороги направил письмо нар-

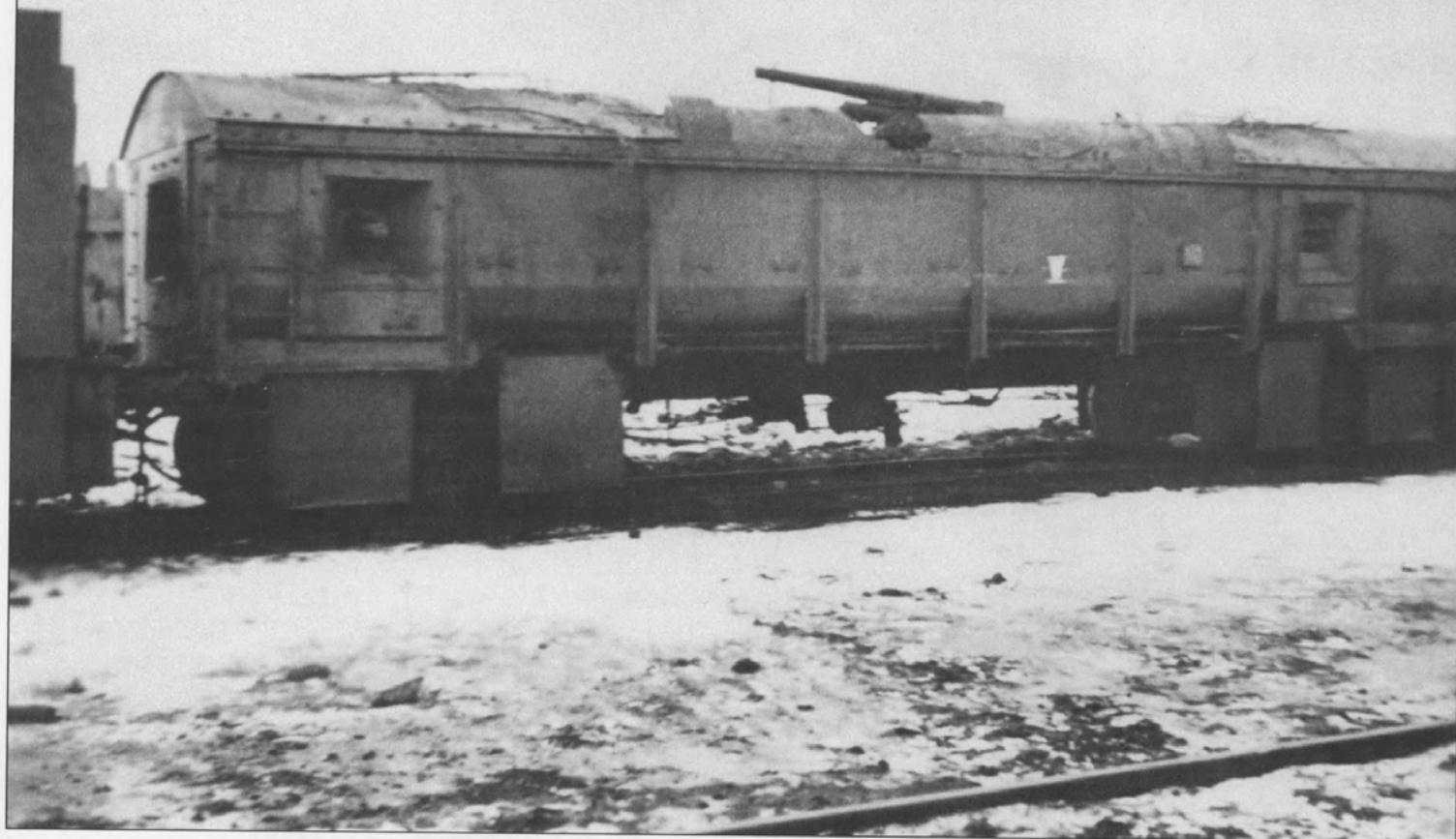
кому путей сообщения Л. Кагановичу. Инициатива получила поддержку – 4 июля пришел ответ из Москвы, в котором Киевскому ПВРЗ поручалось строительство бронепоезда.

Несмотря на то, что никакого опыта подобных работ завод не имел, задание удалось выполнить в течение 9 дней. Бронепоезд, получивший обозначение литер «А», состоял из бронепаровоза Ов и трех бронеплощадок. Вооружение для него – 4 орудия и 24 пулемета – выделил штаб Киевского Особого военного округа.

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

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

13. Бронеплощадка не установленного советского бронепоезда, захваченная немцами осенью 1941 года. Вооружена 76-мм пушкой Лендера и несколькими пулеметами. Обращает на себя внимание гнутые борта и башня от пулеметного танка «Виккерс» польской армии. По мнению автора, эта площадка могла входить в состав бепо киевской постройки (АСКМ).



14. Бронеплощадка, снятая в том же месте, что и на фото 13. Изготовлена из металлического полувагона для перевозки угля, вооружена 76-мм пушкой Лендера и пятью пулеметами. По мнению автора, могла входить в состав бепо киевской постройки (АСКМ).

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

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

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

Некоторый свет на состав бронепоездов киевской постройки проливает доклад на-

чальника железнодорожной службы штаба 6-й немецкой армии, составленный в ноябре 1941 года и содержащий информацию о захваченных советских бронепоездах. О трофеях в районе Киева там сказано следующее:

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

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

Бронепоезд у станции Пирятин – это один из бепо войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, а вот у Переяславской – бепо киевской постройки, пытавшиеся прорваться из окружения. Таким образом, можно предположить, что каждый из них включал в себя бронепаровоз и четыре броневагона. Если исходить из того, что бронепоезд литер «А» к моменту окончания постройки состоял из трех бронеплощадок, а литер «Б» из двух, то можно предположить, что в ходе боев их вооружение усилили.

В распоряжении автора есть несколько фото трофейного советского бепо, который может быть изготовлен в Киеве. Большая часть его состава изготовлена из металлических полувагонов для перевозки угля, кроме того, име-

ется два вагона с оригинальной бочкообразной бронировкой бортов. Его вооружение состояло из 76-мм пушек Лендера, 45-мм орудия в башне танка Т-26, пулеметов ДТ и Максима. Любопытно, что на одном из броневагонов была установлена башня от польского танка «Виккерс» модели А (двухбашенного). Это может служить косвенным подтверждением того, что это бронепоезд киевской постройки. Дело в том, что осенью 1939 года в этом городе была открыта выставка, посвященная присоединению Западной Украины к СССР. На ней экспонировалось трофейное польское вооружение, в том числе бронетехника – совершенно точно имелись танк 7ТР и танкетка ТКС, не исключена вероятность присутствия и двухбашенного «Виккерса». После проведения выставки ее экспонаты передали на один из складов Киевского Особого военного округа. Аргумент конечно не ахти, но, по мнению автора, данная гипотеза имеет право на существование.

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

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

К сожалению, информация по конструкции одесских бронепоездов очень скупа. Известна лишь пара снимков бронировки паровоза и площадки для них на заводе Январского восстания, правда, весьма мало информативные. Довольно мало сведений о бронепоездах и в документах Отдельной Приморской армии. Так, в донесении о боевом составе, датированном 30 сентября 1941 года, говорится следующее:

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

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

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

Встречаются сведения о предполагаемом перевооружении бронепоезда № 22 76-мм орудиями, но было ли это сделано, автору неизвестно. Скорее всего, на одесских бронепоездах были установлены морские пушки за щитами, так как изготовление башен было весьма трудоемким процессом. Не исключена возможность использования танковых башен с машин, не подлежащих восстановлению.

В советских мемуарах, посвященных обороне Одессы, упоминаются названия двух бронепоездов – «Черноморец» и «За Родину», но в документах Отдельной Приморской армии, которые изучал автор, они не встречаются.

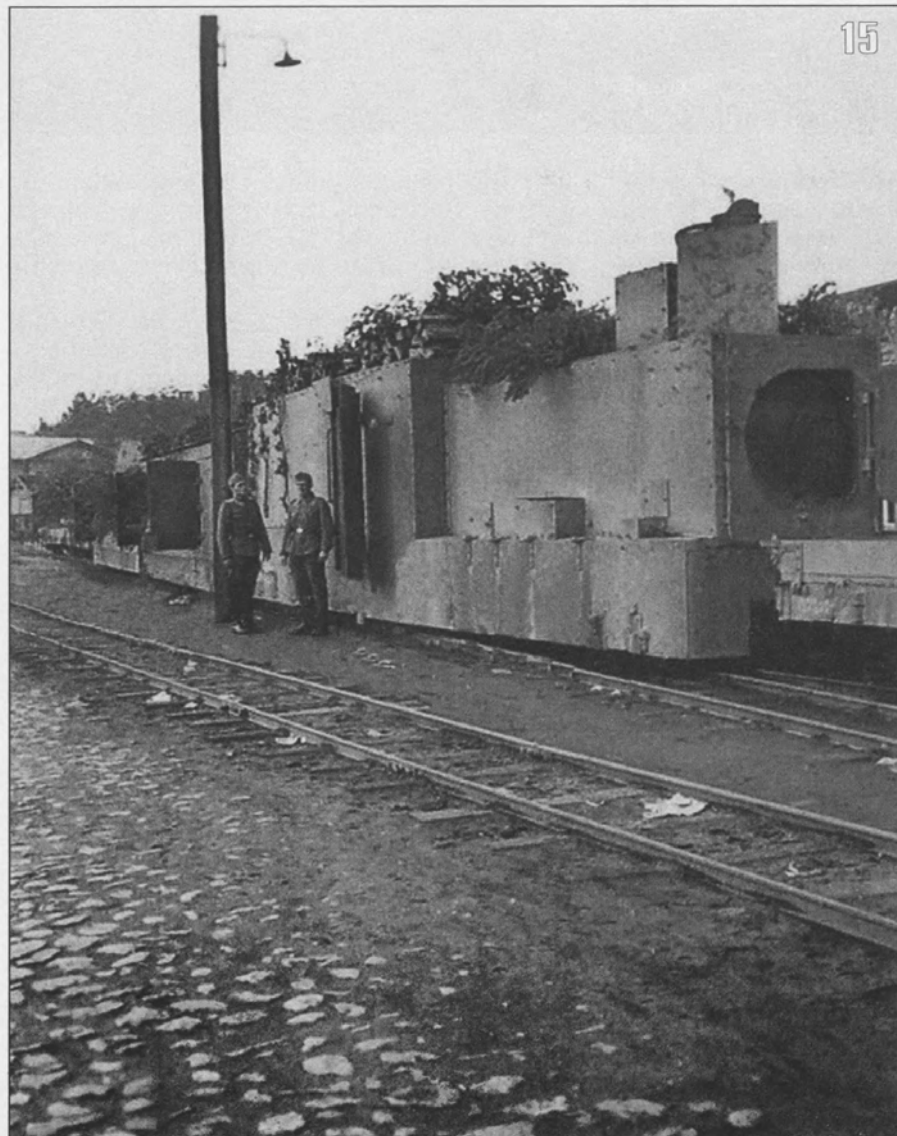
Кроме трех построенных бронепоездов №№ 21, 22, 23 в сентябре 1941 года началась

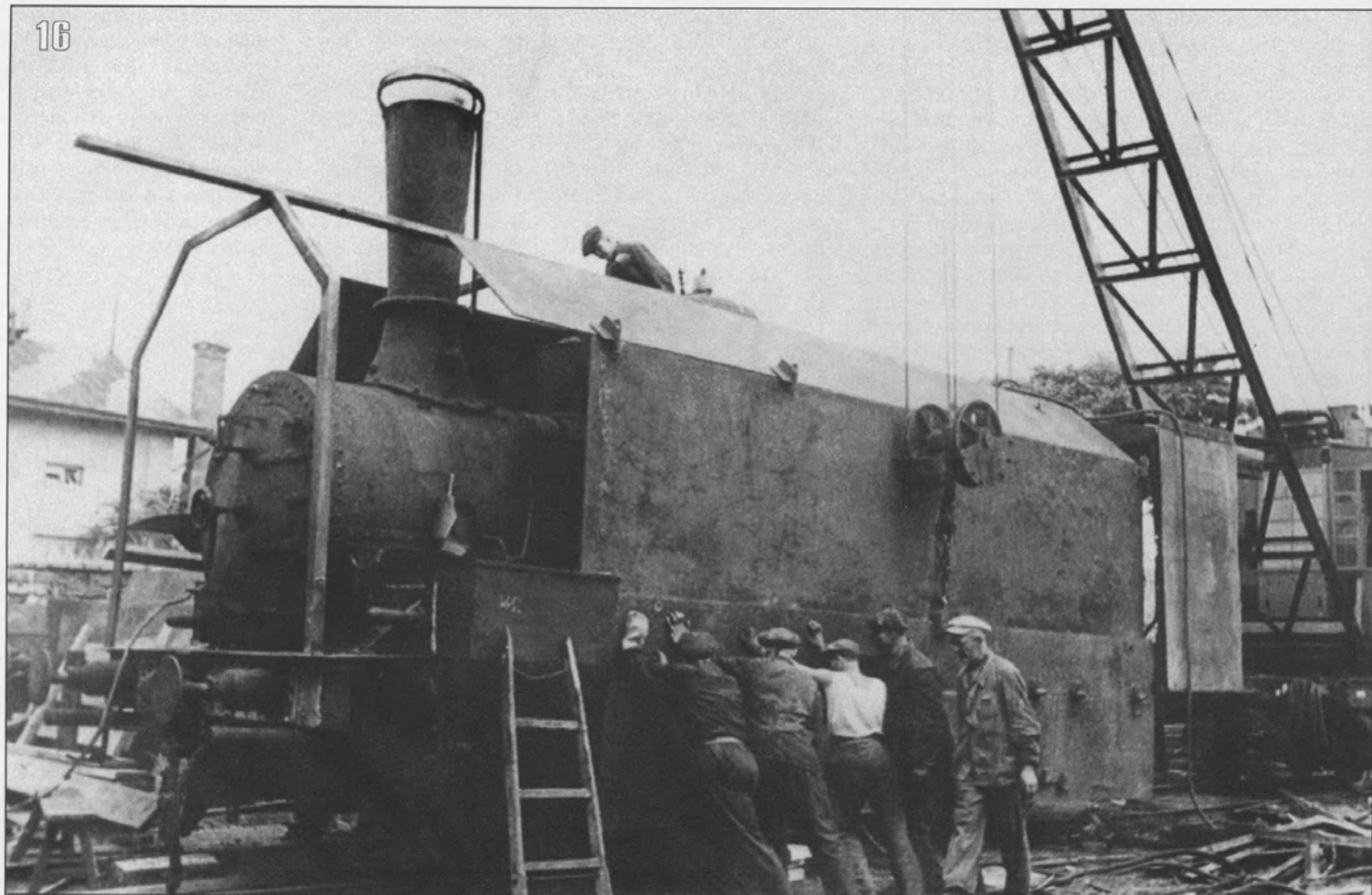
бронировка еще двух – № 24 и 25. Например, по состоянию на 1 октября состав № 24 был следующим: «104 человека, 39 обычных и 3 автоматических винтовки». Но до конца обороны Одессы № 24 и 25 так и не были закончены. В переписке по тылу Приморской Армии, сказано: «При эвакуации из Одессы приведено в негодность: бронепоездов действующих – 3, не действующих – 2». Причем, скорее всего бронепоезда были действительно уничтожены, так как в докладе начальника железнодорожной службы штаба 11-й немецкой армии (ноябрь 1941 года) говорилось, что при взятии Одессы захвачено два бронепоезда – один в 1,5 км, а второй в 1,3 км севернее города, причем оба состава характеризуются как «уничтоженные и сгоревшие».

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

«Во 2-м эшелоне находился недоделанный бронепоезд. Этот бронепоезд был заботой артиллерийского управления Управления кораблестроения ВМФ». Согласно этому документу, изготовление этого беповелось для ар-

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





16. Строительство бронепоезда в Одессе, 1941 год. Фото мало информативно, но позволяет представить схему бронировку паровоза (ИТАР-ТАСС).

мии «по распоряжению старшего военного начальника Николаева», и к моменту эвакуации он так и не был вооружен, так как на нем находилось «около 30 краснофлотцев с винтовками».

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

ТАЛЛИНСКИЕ БРОНЕПОЕЗДА. При обороне Таллина в августе 1941 года в мастерских арсенала были оборудованы два бронепоезда. Их особенностью было использование для бронировки узкоколейных (750 мм) паровозов и вагонов. Дело в том, что в окрестностях Таллина имелась разветвленная сеть железных дорог с колеей 750 мм. Большая часть из них была сооружена еще в годы Первой Мировой войны и предназначалась для обслуживания сооружений Морской крепости императора Петра Великого, штаб которой размещался в Ревеле (так в те годы назывался Таллин). К сожалению, информации об узкоколейных бронепоездах довольно мало. Известно, что их вооружение состояло из двух 76-мм, одной 37-мм пушек и нескольких пулеметов. В составе каждого, исходя из имеющихся в наличии снимков, имелся бронепаровоз и два 4-осных броневagonа. На одном из них хорошо видна 37-мм пушка Б-3 в башне, 76-мм орудия вероятнее всего вели огонь через амбразуры в бортах – при колее в 750 мм установить такой калибр в башне проблематично. Эти составы проходили

в документах того времени как бронепоезда № 1 и № 2.

Кроме узкоколейных, при обороне Таллина использовались две платформы со 102-мм морскими орудиями и 4-осный транспортер со 152-мм Канне из состава полка бронепоездов бывшей эстонской армии. В дополнение к ним таллинский арсенал оборудовал одну бронеплощадку со 130-мм морской пушкой Б-13, которая в документах также именовалась бронепоездом.

При оставлении Таллина частями Красной Армии вся бронепоездная техника, использовавшаяся при обороне города, была частично взорвана, а частично оставлена.

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

К сожалению, документов по истории бепо крымской постройки осталось очень мало, а другие источники (главным образом мемуарная литература) достаточно противоречи-



вы и неконкретны. Из анализа всей имеющейся информации следует, что три бронепоезда изготовили на Севастопольском морском заводе имени Орджоникидзе («Севастополец» (название встречается только в мемуарах), «Орджоникидзевец» (встречается вариант «Орджоникидзе») и «Железняков»), два в Керчи – на заводе имени Войкова («Войковец») и Кумыш-Бурунском железно-рудном комбинате («Горняк») и один в депо станции Сарыголь, недалеко от Феодосии («Смерть фашизму»). Три из них – «Севастополец», «Орджоникидзевец» и «Железняков» – подчинялись флотскому командованию, а остальные – штабу 51-й армии.

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

Кроме того, в документах встречается упоминание об отдельном дивизионе бронепоездов 51-й армии – бепо № 1, 2, 3 и «Орджоникидзевец», последний, видимо, приданный. Первый раз дивизион фигурирует 7-го, а последний раз 31 октября 1941 года.

Следует сказать, что советских фотографий бронепоездов крымской постройки (кроме «Железнякова») пока обнаружить не удалось, есть только немецкие снимки, большинство которых сделаны после того, как трофейную матчасть отбуксировали с того

места, где ее захватили. Это обстоятельство сильно затрудняет идентификацию боевых составов, но некоторые выводы сделать все же можно.

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

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

- двух платформ, исправны;
- одного бронированного вагона с двумя 7,5-см морскими пушками, исправен;
- одного командного броневагона с одной морской пушкой и дальномером, исправен;
- одного бронированного паровоза, исправен;
- одного зенитного броневагона с двумя пушками, сошел с рельс;
- одного обычного паровоза, разбит, неисправен.

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

- двух бронированных паровозов (4-осных), исправны;
- двух 4-осных бронированных вагонов с 2 пушками на каждом, повреждены;

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

18, 19. Бронепоезд «Орджоникидзевец», захваченный немцами у станции Курман-Кемельчи. Ноябрь 1941 года. Хорошо видна артиллерийская бронеплощадка с двумя 76-мм орудиями 34К, площадка с 34К и дальномером в башне и площадка с 76-мм пушками Лендера. Обратите внимание на толщину борта (фото из архива Я. Магнуского).

18



19



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

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

Исходя из имеющихся материалов можно сказать, что характерной деталью бронепоездов крымской постройки было использование в их составе 4-осных бронеплатформ оригинальной конструкции с казематом посередине и установкой орудий по краям. Кроме того, встречаются вагоны с установкой дальномерного поста для управления артил-

лерийским огнем. Еще одной особенностью крымских бепо было использование на них 76-мм универсальных морских орудий 34К на штатном лафете и со штатным щитом. В качестве тяговой единицы применялись все те же «овечки» – паровозы Ов или Од, причем с 3-осным тендером. Бронеплощадки (условно назовем их крымскими) встречаются как минимум четырех типов.

Первый: с узким центральным казематом и расширенными бортами в местах установки орудий – на бронепоезде, разбитом в районе станции Курман-Кемельчи. Он состоял



20. Фото одного из крымских бронепоездов. Хорошо видна передняя бронеплощадка с 76-мм пушками Ф-22 и 34К, в угловой амбразуре каземата различима 37-мм пушка Гочкиса (фото предоставил А. Пестовский).

из бронепаровоза с 3-осным тендером и трех бронеплощадок – одной с двумя 76-мм зенитными пушками Лендера, второй с двумя 76-мм универсальными морскими орудиями 34К и третьей, с одной 76-мм 34К и дальномером в специальной башне. Кроме того, каждая площадка вооружалась четырьмя пулеметами в центральном каземате (по два на борт). Паровоз имел довольно характерную бронировку с вертикальными бортами и крышей «домиком». Исходя из имеющихся документов, это бронепоезд «Орджоникидзевец».

Второй тип – аналогичный по конструкции первому, но имеющий одинаковую ширину по всей длине площадки и каземат с 12 амбразурами (8 бортовых и 4 угловых). Этот бронепоезд фигурирует на многочисленных немецких снимках, сделанных на станции Симферополь в 1941–1942 годах. Его состав – три бронеплощадки указанного типа (одна с двумя пушками Лендера, вторая с двумя морскими 34К и третья с 34К и 76-мм дивизионкой образца 1936 года (Ф-22) на полевом станке, и бронепаровоз серии О с 3-осным тендером. Паровоз имел довольно высокую бронировку с наклонными бортами. Исходя из имеющейся информации можно предположить, что это бронепоезд № 1 «Войковец» 51-й армии, захваченный немцами в районе Альмы.

Кроме того, есть немецкие снимки бронеплощадки аналогичной конструкции, но без вооружения (возможно, орудия демонтированы, а может были установлены полевые пушки) с креплением поручня для упора верхнего откидного щитка. Такой поручень на фото предыдущего состава (на станции Симферополь) не просматривается.

Третий тип – почти полностью аналогичен второму (с пушками 34К), но с четырьмя бортовыми и четырьмя угловыми амбразурами в каземате (по 4 на сторону). Есть несколько

немецких снимков такой площадки без привязки к местности.

И наконец, четвертый тип, который использовался в составе бронепоезда «Железняков». Конструктивно он аналогичен третьему, но двери для посадки экипажа находятся не в бортах, а по углам корпуса. В составе «Железнякова» имелось 4 таких площадки – с двумя 76-мм пушками Лендера, с двумя 82-мм батальонными минометами, с двумя 76-мм универсальными 34К и с дальномером ДМ-1,5 и одной 34К. Кроме того, на каждой из них (кроме дальномерной) имелось по шесть пулеметных амбразур. Площадка с дальномером кроме орудия имела два бортовых Максима и два 12,7-мм ДШК на морских тумбовых установках. Она имела сдвижную бронезащиту дальномерного поста, здесь же размещался пост командира бронепоезда с внутренней (телефоны) и внешней (радиостанция) связью. В центре боевого состава размещался бронепаровоз Ов с трехосным тендером. Схема его бронировки была схожа с рассмотренным выше бронепоездом «Орджоникидзевец». Без сомнения «Железняков» являлся наиболее удачным по конструкции и вооружению из всех крымских бепо. Его орудия могли вести огонь как по наземным, так и по воздушным целям, вооружение удачно дополняли пулеметы ДШК и 82-мм минометы. Таким образом, «Железняков» мог с успехом использоваться и для стрельбы по самолетам, и для подавления наземных целей (прямой наводкой и с закрытых позиций).

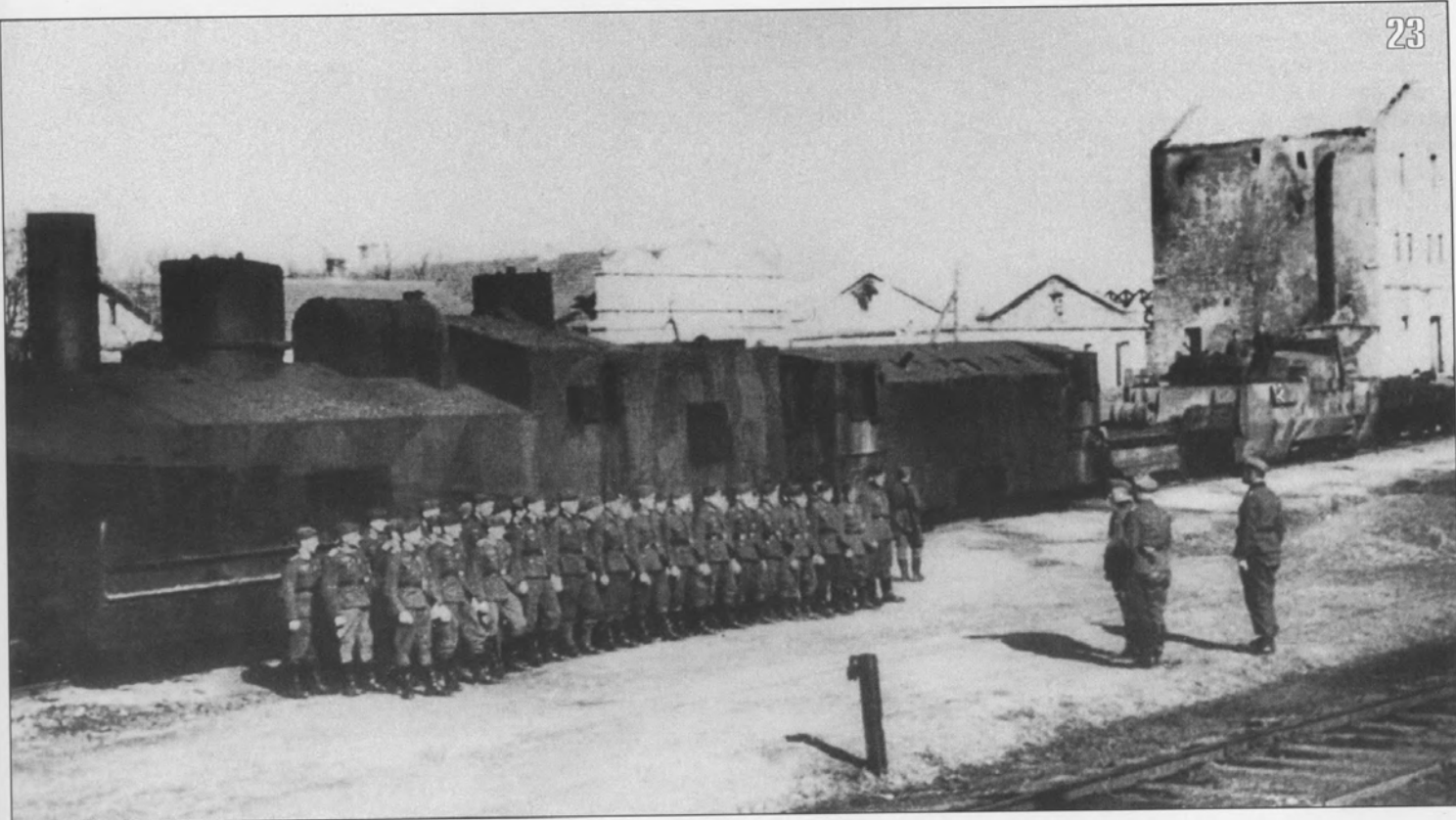
Для бронировки рассмотренных выше составов использовались листы брони толщиной 15–20 мм (возможно из запасов флота) с широким применением электросварки. Чаще всего листы устанавливались с зазором, в который заливался цемент. Таким образом, суммарная толщина бортов площадок составляла 200–250 мм. Особенно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



21. Тот же бронепоезд, что и на фото 20 на станции Симферополь. Осень 1942 года. Возможно, это бепе «Войковец» (АСКМ).

22. Бронеплощадки бепе крымской постройки, свезенные в одно место немцами. Видна площадка с башней для дальномера (на заднем плане), с двумя 76-мм пушками 34К и, на переднем плане, фрагмент площадки, изготовленной из металлического полувагона для перевозки угля (АСКМ).





Курман-Кемельчи. Защита паровозов бетоном не усиливалась, толщина брони на них составляла до 30 мм.

На основе вышеизложенного, можно сделать следующие выводы. Бронепоездов с площадками крымского типа имелось не менее четырех, из них три построили на севастопольском морском заводе. Еще один – скорее всего «Войковец» – а возможно и два могли изготовить в Керчи: мощности тамошних промышленных предприятий позволяли это сделать. Однако пока это только гипотеза, для подтверждения которой требуется изучение дополнительных документов и материалов.

Кстати, по мнению автора, упоминание в ряде источников факта изготовления погон башен бронепоезда «Горняк» «на зуборезном станке «Пфаутер», закупленном перед самой войной в Германии» не соответствует действительности. Дело в том, что башни бронепоездов, как правило, имели роликовые погоны, а орудия устанавливались на тумбах. При наличии зубчатого погона в башне могли быть установлены только танковые артсистемы – 45-мм, 76-мм КТ-28, Л-10, Л-11, Ф-32, Ф-34 – наличие которых в Крыму маловероятно.

Кроме бепо с крымскими площадками, на территории полуострова действовали бронепоезда, изготовленные с использованием металлических полувагонов для перевозки угля. Во всяком случае, на нескольких фото рядом с крымскими они просматриваются. Возможно, такие вагоны использовались в составе бронепоезда, изготовленного депо станции Сарыголь, хотя не исключена их принадлежность к одному из керченских составов.

Несколько крымских бронеплощадок и бронепаровозов использовались немцами для охраны коммуникаций в 1941–1943 годах.

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

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

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

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

23. Немецкий бронепоезд, сформированный из трофейной советской матчасти. Джанкой, ноябрь 1941 года. Впереди бронепаровоз (возможно от «Орджоникидзева»), за ним четырехосный броневagon (встречается только на снимках этого немецкого бепо), контрольная платформа и бронеплощадка с пушками 34К (АСКМ).

24. Крымская бронеплощадка без вооружения с поручнем для упора верхнего откидного щитка. Принадлежность этой площадки неизвестна (фото из архива Я. Магнуского).



получившему № 301, придали бронепаровоз Од № 431 с трехосным тендером (из состава бепо № 2 бывшей латышской армии, эвакуированный из Прибалтики машинистом М. Смушко).

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

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

Вторым бронепоездом Балтфлота стал прорвавшийся из Прибалтики бепо № 302 (бывший № 1 армии Латвии), который прибыл в Ораниенбаум 13 августа 1941 года.

В течение двух недель был проведен ремонт и перевооружение этого состава, который 7 сентября 1941 года включили в состав Ижорского укрепленного сектора БО ГВМБ КБФ как бронепоезд № 8. Теперь он состоял из четырех двухосных (бывших латышских) и двух четырехосных бронеплатформ. Его вооружение включало два 102-мм морских орудия, две 76-мм зенитки образца 1931 года, две пушки Лендера, две 45-мм универсальных 21К

и один 37-мм зенитный автомат. В качестве бронепаровоза использовался все тот же Ов № 478 латышской бронировки.

7 июля 1942 года приказом командующего Краснознаменным Балтийским флотом бронепоезду № 8 присвоили название «За Родину». Под этим наименованием он действовал на Ленинградском фронте до конца сентября 1944 года, а 6 октября был расформирован.

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

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

В середине сентября 1941 года вагонное и паровозное депо Витебской железной дороги начало строительство бронепоезда, для изготовления которого выделили паровоз Ов № 493 и две 4-осных платформы. Броневой лист (правда, термически необработанный) получили с Балтийского судостроительного завода. Однако работы затянулись – в условиях блокады резко снизилось количество про-



25. Крымская бронеплощадка с двумя 76-мм пушками 34К, четырьмя бортовыми и четырьмя угловыми амбразурами в каземате (по 4 на сторону). Ее принадлежность и место съемки автору неизвестны (АСКМ).

довольствия, не хватало топлива. К концу 1941 года ситуация осложнилась еще больше из-за полного прекращения подачи в депо электроэнергии. Сильные морозы и постоянно уменьшавшийся паек лишили людей последних сил, наиболее ослабленные рабочие умирали. В результате в январе–феврале 1942 года бронировка состава велась крайне медленно.

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

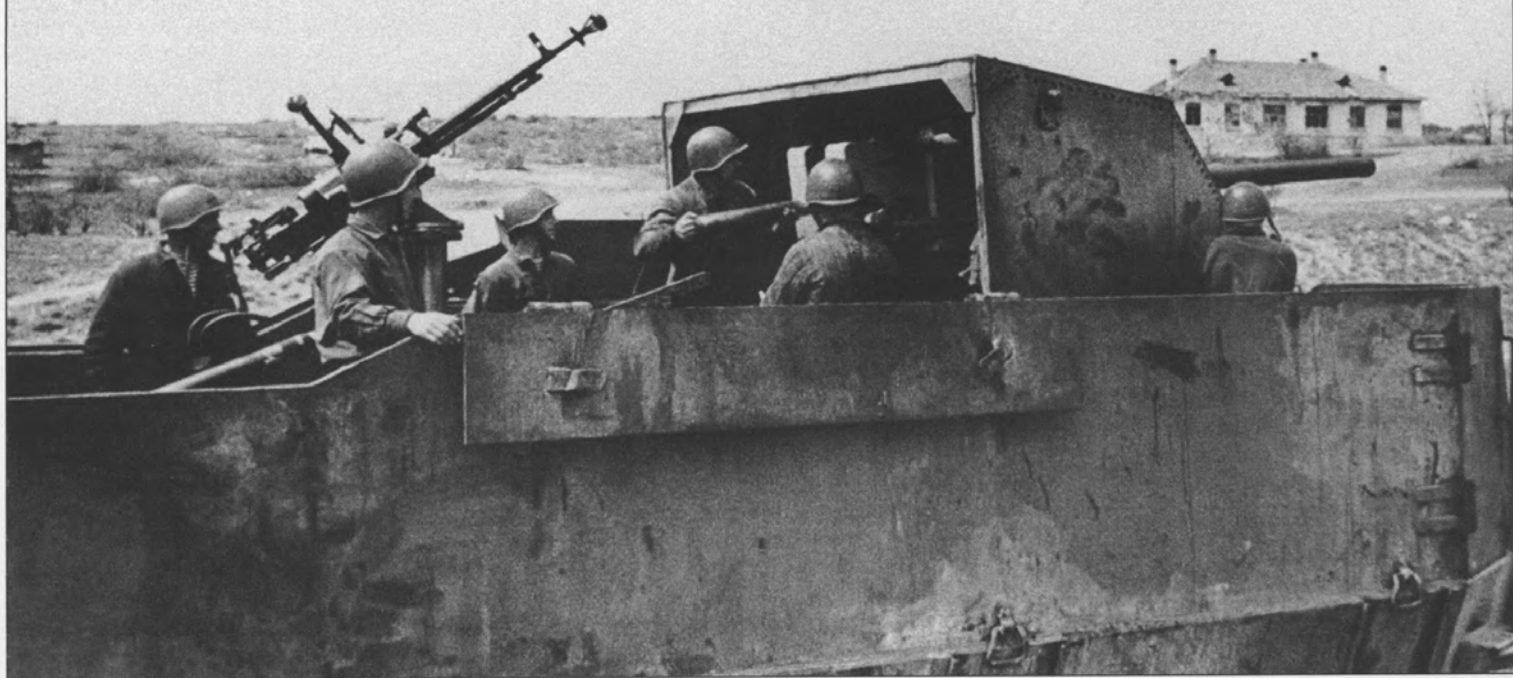
Паровоз защищался бронелистами толщиной 17–34 мм, тендер 18 мм. На паровозе имелась командирская рубка с радиостанцией 71-ТК-3. Площадки бронировались листами такой же толщины, вооружение каждой состояло из двух 76-мм зенитных пушек образца 1931 года (ЗК), установленных открыто, и четырех пулеметов ДТ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

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

получили собственные названия: С-26 «Красногвардеец» (передан войскам НКВД, поэтому в данной работе он не рассматривается), С-30 «Стойкий» и С-32 «Балтиец». С-28 не переименовывался, он так и остался «Сталинец 28» (в документах встречается написание «Сталинец № 28»).

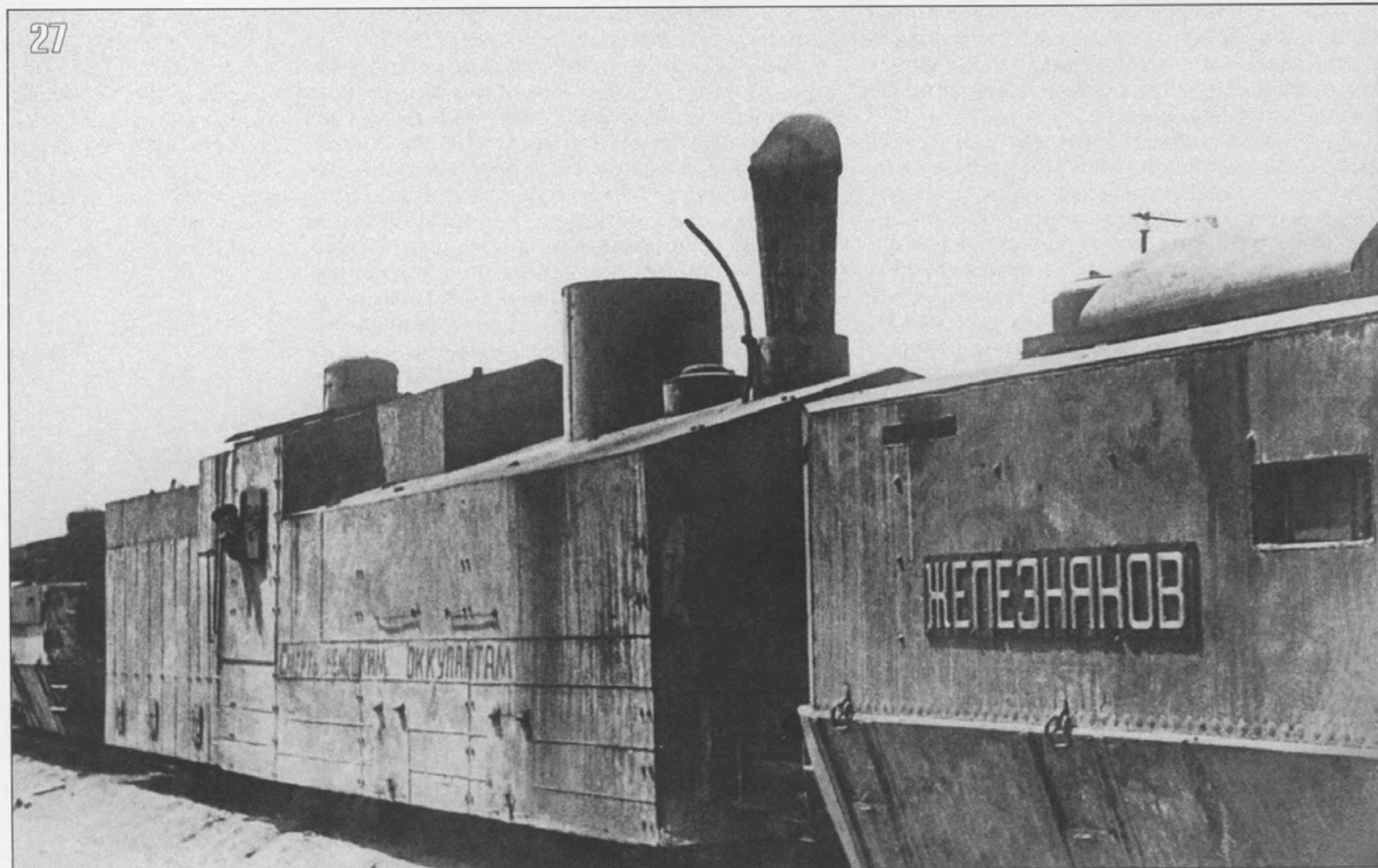
Первым передали фронту бронепоезд С-28, строительство которого началось еще в августе – 17 октября 1941 года на заводе прошел митинг, посвященный передаче С-28 Красной Армии. Боевой состав включал в себя бронепаровоз Ов № 419 с командирской рубкой и спаренной зенитной установкой пулеметов Максима на тендере, и трех 4-осных 50-тонных бронеплатформ. На первой и второй стояло по одному 100-мм морскому орудью Б-24, одному 120-мм миномету и четыре пулемета Максима с боезапасом 96 снарядов и 160 мин. По схеме бронирования и размещения вооружения площадки хотя и были однотипными, отличались рядом деталей. На третьей бронеплощадке установили две 76-мм зенитки образца 1931 года с боекомплектом 223 снаряда, четыре бортовых и две спаренных зенитных установки пулеметов Максима. Кроме того, в составе бепо «Сталинец 28» имелась 4-осная бронеплатформа без вооружения для перевозки и хранения боеприпасов. В 1941–1943 годах бронепоезд пополнился двумя 2-осными бронеплатформами ПВО с одной 25-мм автоматической пушкой и 12,7-мм пулеметом ДК на каждой. «Сталинец 28» действовал на фронте до конца войны.

12 ноября 1941 года завод № 371 имени Сталина сдал бронепоезд С-30, который вошел в состав Балтийского флота. Он состоял из бронепаровоза Од № 8 с командирской рубкой и зенитной башней со счетверенной установкой пулеметов Максима, и трех 4-осных бронеплощадок. Две из них строились на основе полувагонов с установкой двойного борта и бетонной заливкой между ними. Воору-



26. Экипаж бронеплощадки бепо «Железняков» ведет огонь по противнику. Май 1942 года. Это бронеплощадка с 76-мм пушкой 34К и дальномером, хорошо видна установка пулемета ДШК на зенитном станке (РГАКФД).

27. Бронепоезд «Железняков». Май 1942 года. Хорошо виден бронепаровоз с 3-осным тендером и фрагмент бронеплощадки с дальномером, на крыше которой видна сдвижная крыша дальномерного поста (РГАКФД).





жение каждой включало две 76-мм пушки Ф-32 и 4 пулеметов ДТ в башнях КВ-1, пять бортовых пулеметов Максима и один зенитный ДШК, который мог вести огонь через сдвижной колпак в крыше. На третьей бронеплощадке, изготовленной на базе 50-тонной платформы, установили два 120-мм миномета и четыре бортовых Максима, на ней же располагалась радиостанция.

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

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

Паровоз защищался листами брони толщиной 15 – 20 мм, тендер 10 мм. Площадки имели комбинированную защиту – 12 – 10 мм со 140 мм зазором между ними, заполненным бетоном (борта) и 38 – 12 мм на крыше (без бетона). Вооружение каждой бронеплощадки состояло из двух 76-мм пушек Ф-32 и четырех пулеметов ДТ в башнях танков КВ-1, пяти пулеметов Максима (в бортах) и одного 12,7-мм

ДШК, который вел огонь через сдвижной колпак в крыше. Возимый боекомплект включал 406 снарядов, 7500 патронов для ДТ, 20000 к Максимам и 1000 к ДШК. На паровозе имелся турбогенератор и аккумуляторные батареи для электрического освещения, командирская рубка с радиостанцией 71-ТК-3, телефоном и рупорной связью, а на тендере зенитная башня с пулеметом ДШК.

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

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

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

Документов по этому бронепоезду пока обнаружилось немного. Известно, что его постройку санкционировал «первый конник Красной Армии» Маршал Советского Союза С. Буденный, который в то время являлся главноко-

28. Бронепоезд № 8 «За Родину» Краснознаменного Балтийского флота на станции Лебяжье. 1942 год. Хорошо видны перевооруженные 76-мм пушками Лендера и 45-мм 21К двухосные броневагоны из состава бепо № 1 латышской армии (ЦВММ).



29. Вид с тендера бронепаровоза на бронеплощадки бепо № 7 «Балтиец» КБФ. 1942 год. Хорошо видны зенитная установка пулемета ДШК и 45-мм пушки 21К с щитами оригинальной конструкции, на заднем плане — площадки с 102-мм морскими орудиями (ЦВММ).

мандующим войсками Юго-Западного направления (ЮЗН, его задачей являлась координация действий войск Южного и Юго-Западного фронтов). 20 июля 1941 года Буденный приказал начальнику Полтавского паровозоремонтного завода Т. Гаевому изготовить на вверенном ему предприятии бронепоезд. Формирование команды для него поручили начальнику Полтавского тракторного училища полковнику Садовскому.

При выполнении приказа Буденного у Полтавского ПРЗ возник целый ряд проблем, главной из которых было отсутствие проекта бронепоезда. Заводчане обратились за помощью к военным, и в кратчайшие сроки под руководством заместителя начальника Полтавского тракторного училища подполковника Чаброва при участии инженеров ПРЗ был разработан проект бронирования паровоза Ов и двух 4-осных 50-тонных вагонов. Вскоре Чаброва назначили начальником формирования бронепоезда с широкими полномочиями. Благодаря его пробивному характеру удалось в кратчайшие сроки получить броневой лист, артиллерию и пулеметы, что позволило изготовить бронепоезд в сжатые сроки — непосредственная бронировка состава, его оборудование и вооружение заняли всего 12 дней (примерно столько же понадобилось на подготовительные работы).

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

«1. На основании личного приказа Главкомандующего Юго-Западным направлением Маршала Советского Союза т. Буденного

сего числа закончено формирование бронепоезда № 1.

2. Бронепоезду присвоить наименование «Маршал Буденный».

3. Ниже сего объявляется именной список команды бронепоезда № 1 (в списке числится 104 человека. — Прим автора).

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

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

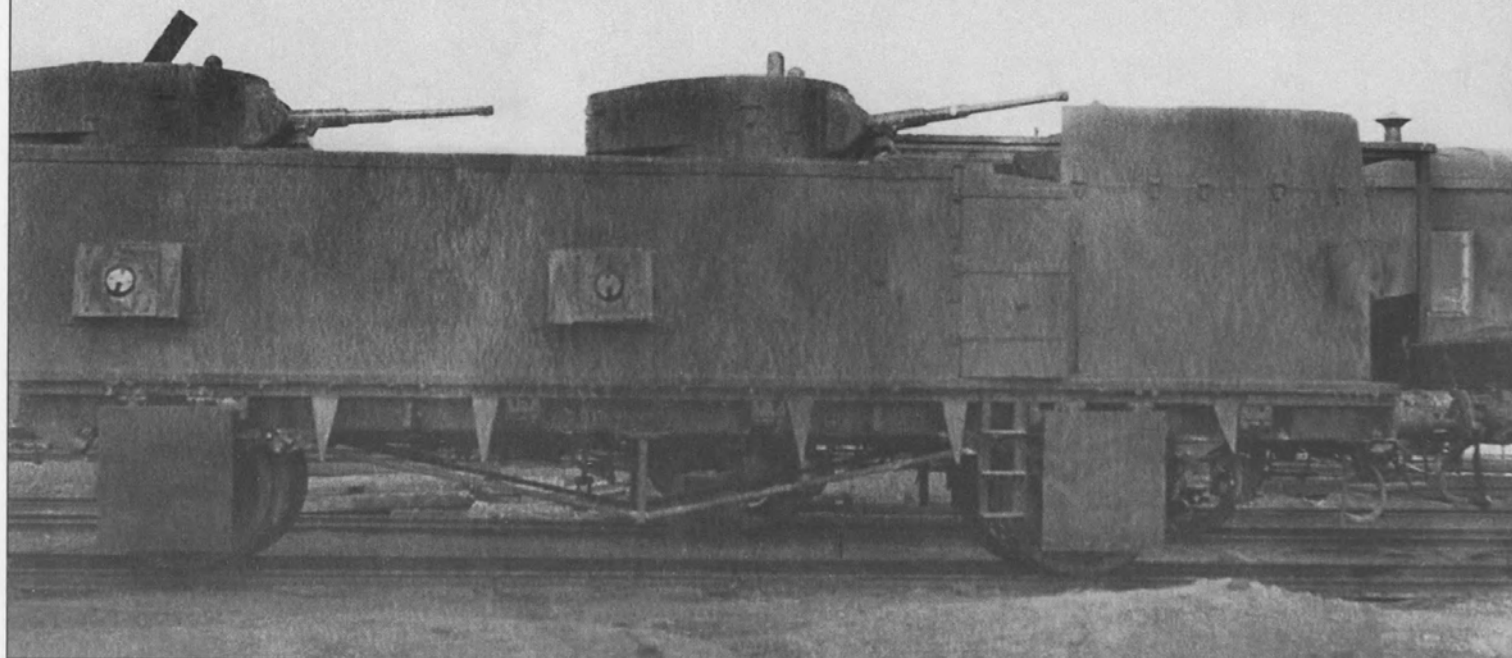
Вооружение каждой бронеплощадки бронепоезда «Маршал Буденный» состояло из двух 76-мм пушек Лендера и 6 пулеметов ДТ — четырех бортовых и двух в артиллерийских башнях. Орудия устанавливались так, что



30. Занятия по противохимической обороне на бронепоезде № 7 «Балтиец» КБФ. 1942 год. Хорошо виден бронепаровоз Од № 431 латышской бронировки с двумя 12,7-мм зенитными пулеметами ДШК (ЦВММ).

31. Бронепоезд «Народный мститель» 71-го ОДБП выходит на огневую позицию. Зима 1943 года. На переднем плане 2-осная бронеплощадка с 76-мм пушкой Лендера и башней от КВ-1 с орудием ЗИС-5 (АСКМ).





32, 33. Бронепаровоз Ов № 3964 и бронеплощадка с 76-мм пушкой Лендера и двумя башнями от танков Т-26 из состава бепо «Народный мститель». Весна 1942 года (АСКМ).

имели возможность ведения огня и по наземным, и по воздушным целям. Возимый боекомплект, находившийся на бронепоезде, составлял 1120 снарядов, 68000 патронов к пулеметам и 375 гранат Ф-1.

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

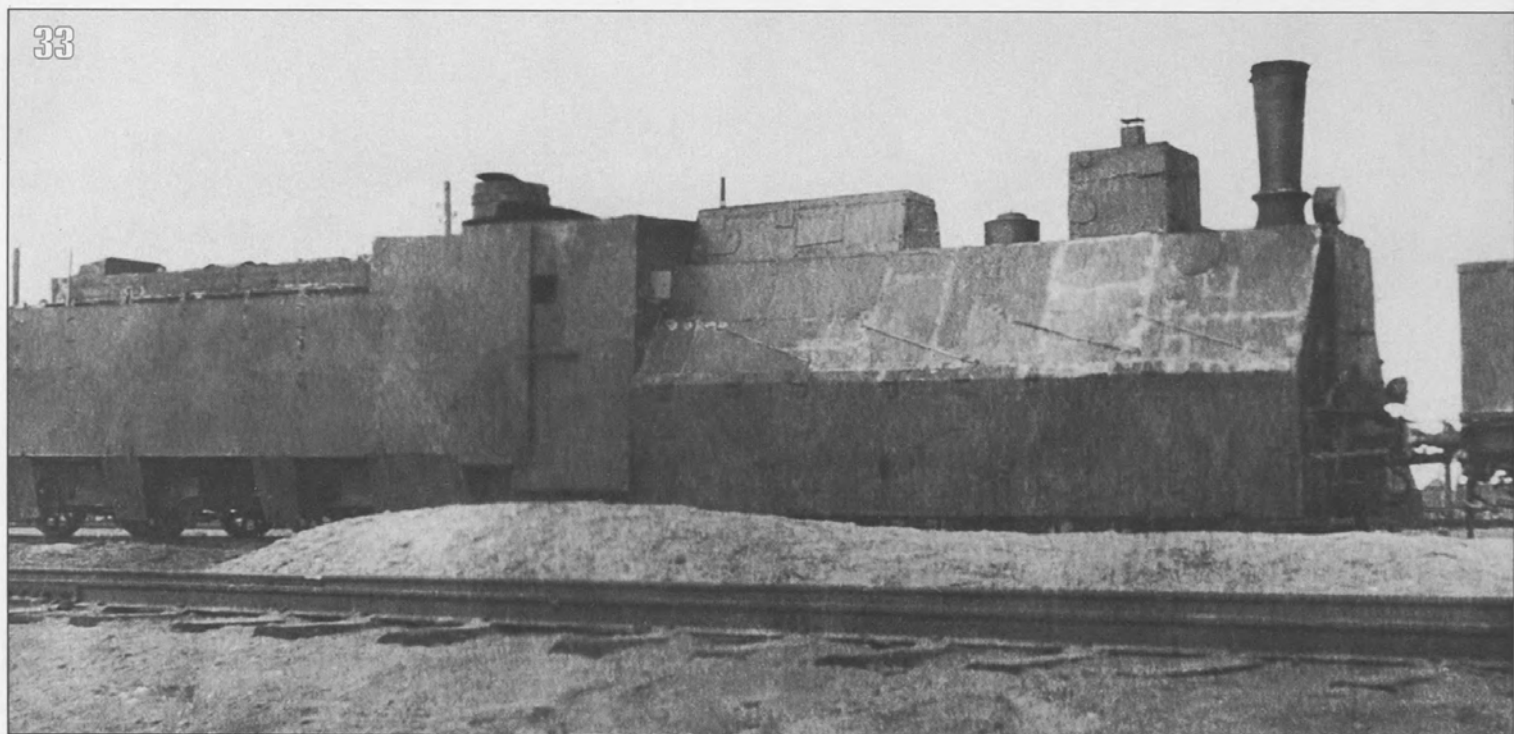
В первых числах августа 1941 года чертежи бронепоезда «Маршал Буденный» направи-

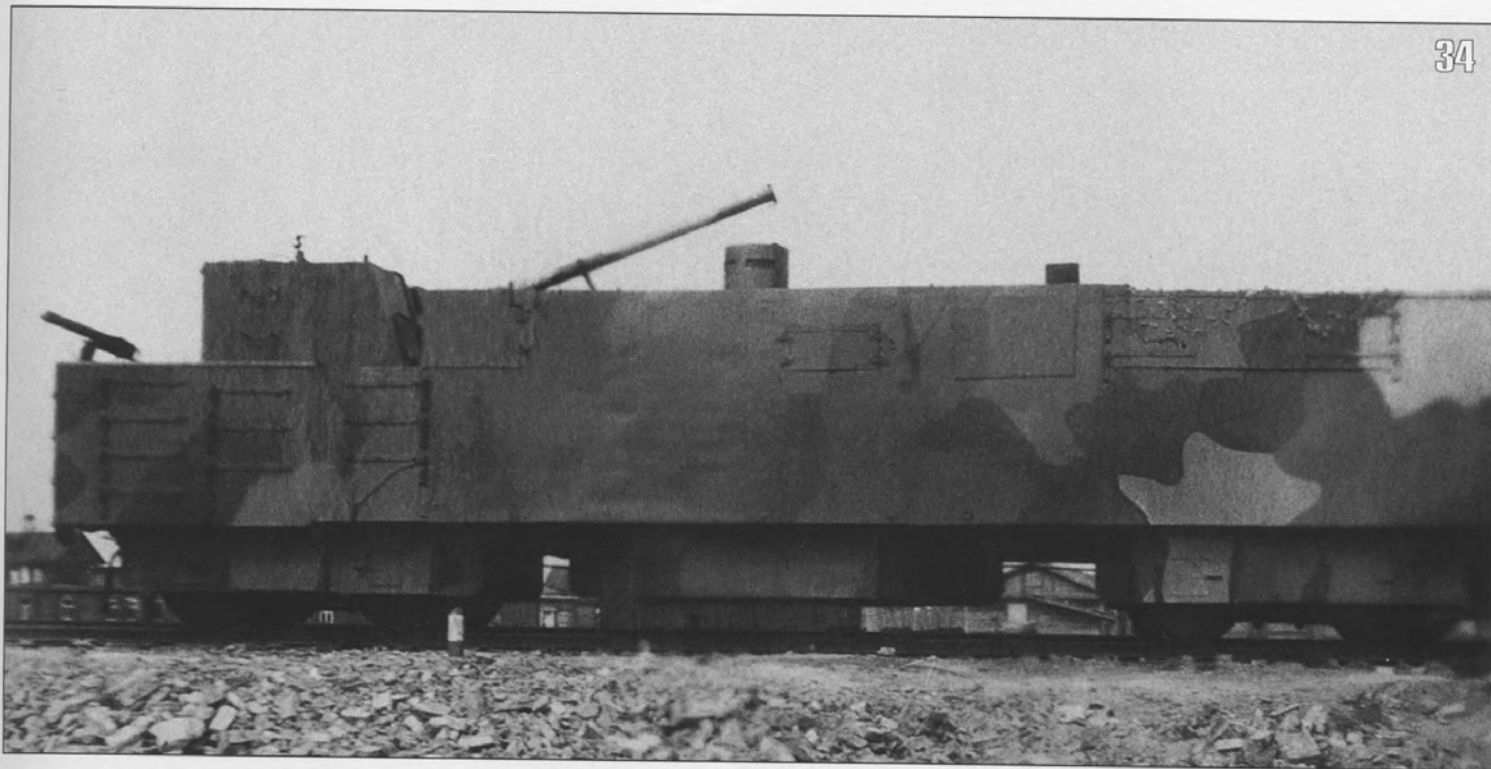
вали в центральное управление паровозного хозяйства НКПС, и после рассмотрения их приняли в качестве базовых при организации выпуска бепо на ряде предприятий этого наркомата.

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

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

Одновременно доношу, что чертежи предложенной мною конструкции (по которым





построен бронепоезд) НКПС принял к производству на ряде паровозоремонтных заводов, в том числе Харьковском и Сталинградском.

Полагал бы:

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

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

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

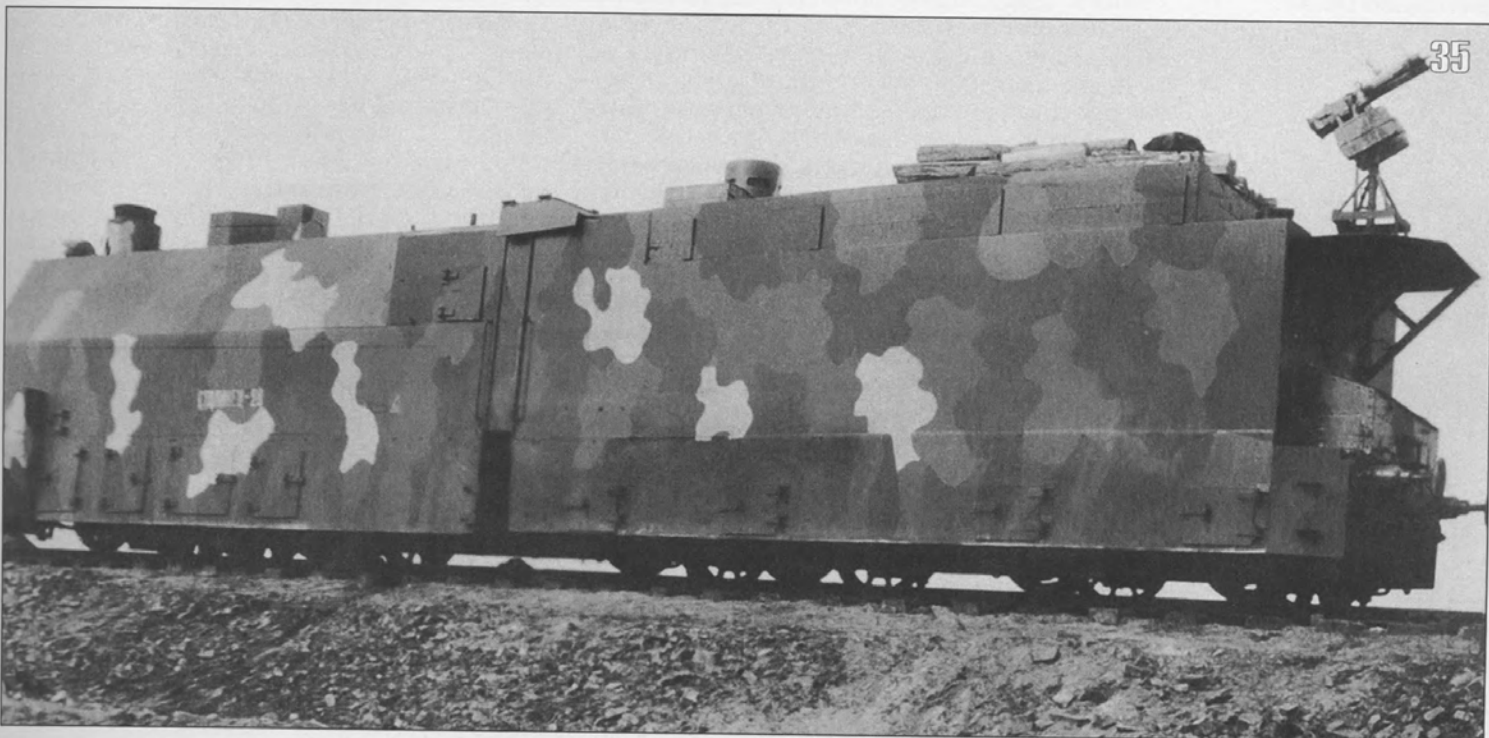
Впоследствии бронепоезда, изготовленные по проекту бепло «Маршал Буденный» по-

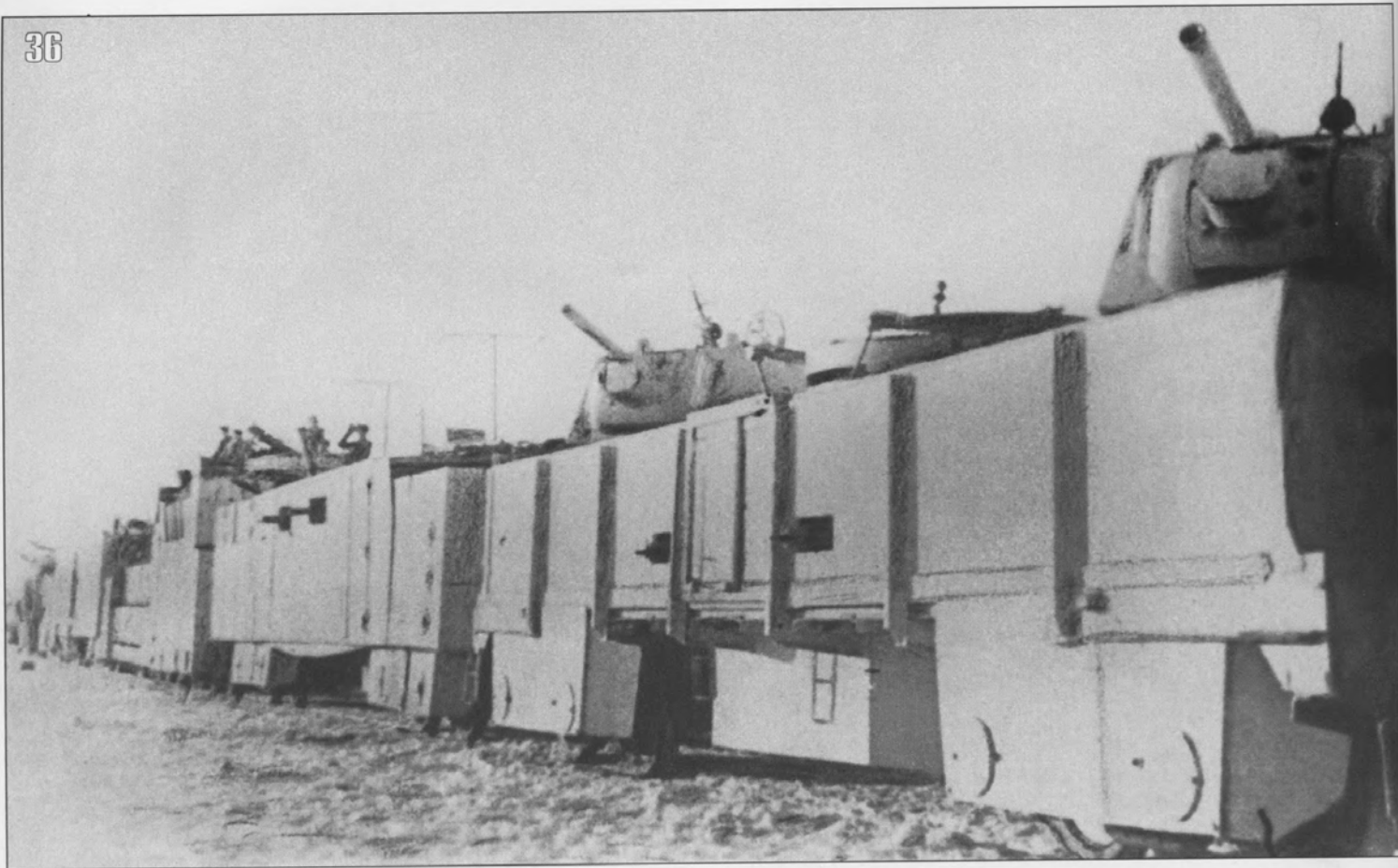
лучили обозначение НКПС-42. Всего таких составов построили около 20. Между собой они отличались установкой вооружения, типами командирских башенок и пулеметных установок, формой командирских рубок на паровозе, способом соединения бронелистов и другими деталями.

Что касается самого бронепоезда «Маршал Буденный», то жизнь его оказалась короткой. Он успел повоевать только несколько дней – с 31 августа по 5 сентября 1941 года. 6 сентября в бою у станции Потоки (между Полтавой и Кременчугом) бронепоезд сошел с рельс, а на задней площадке сдетонировал боекомплект, после чего он был оставлен своей командой.

34. Бронеплощадка бепло «Сталинец 28», вооруженная 100-мм орудием Б-24 и 120-мм минометом. Весна 1942 года (АСКМ).

35. Бронепаровоз Ов № 419 бепло «Сталинец 28». Весна 1942 года. Обратите внимание на зенитную установку спарки Максимов на тендере и оригинальный камуфляж (АСКМ).





36. Бронепоезд № 1 «Стойкий» (С-30) из состава 14-го ОДБП. 1943 год. На переднем плане бронеплощадка, изготовленная из полувагона, с двумя башнями от танков КВ-1 и зенитным ДШК (виден в крыше), за ней — бронеплощадка с двумя 120-мм минометами (АСКМ).

СТРОИТЕЛЬСТВО В ДРУГИХ ПУНКТАХ.

Кроме инициативных бронепоездов, изготовленных на предприятиях крупных городов, довольно много их построили на различных предприятиях НКПС или силами войсковых частей. Как и в предыдущих случаях, точное их количество установить довольно сложно. Ниже эти бронепоезда рассматриваются в хронологическом порядке.

Видимо, одним из первых оборудовала своими средствами бронепоезд довольно оригинального состава 75-я стрелковая дивизия Западного фронта. 3 июля 1941 года ее бойцы обнаружили на станции Пинск железнодорожный состав с 11 неисправными танками, которые эвакуировались в тыл. Специалисты дивизии своими силами сумели отремонтировать 4 машины, а из остальных под руководством начальника артиллерии дивизии полковника Селезнева сформировали бронепоезд. Танки подготовили к ведению огня и закрепили их на железнодорожных платформах. Это сооружение получило неофициальное наименование «бронепоезд Боря». Под командованием капитана Кириленко «Боря» поддерживал огнем части дивизии до конца июля 1941 года. Типы танков, используемых в этом составе автору неизвестны.

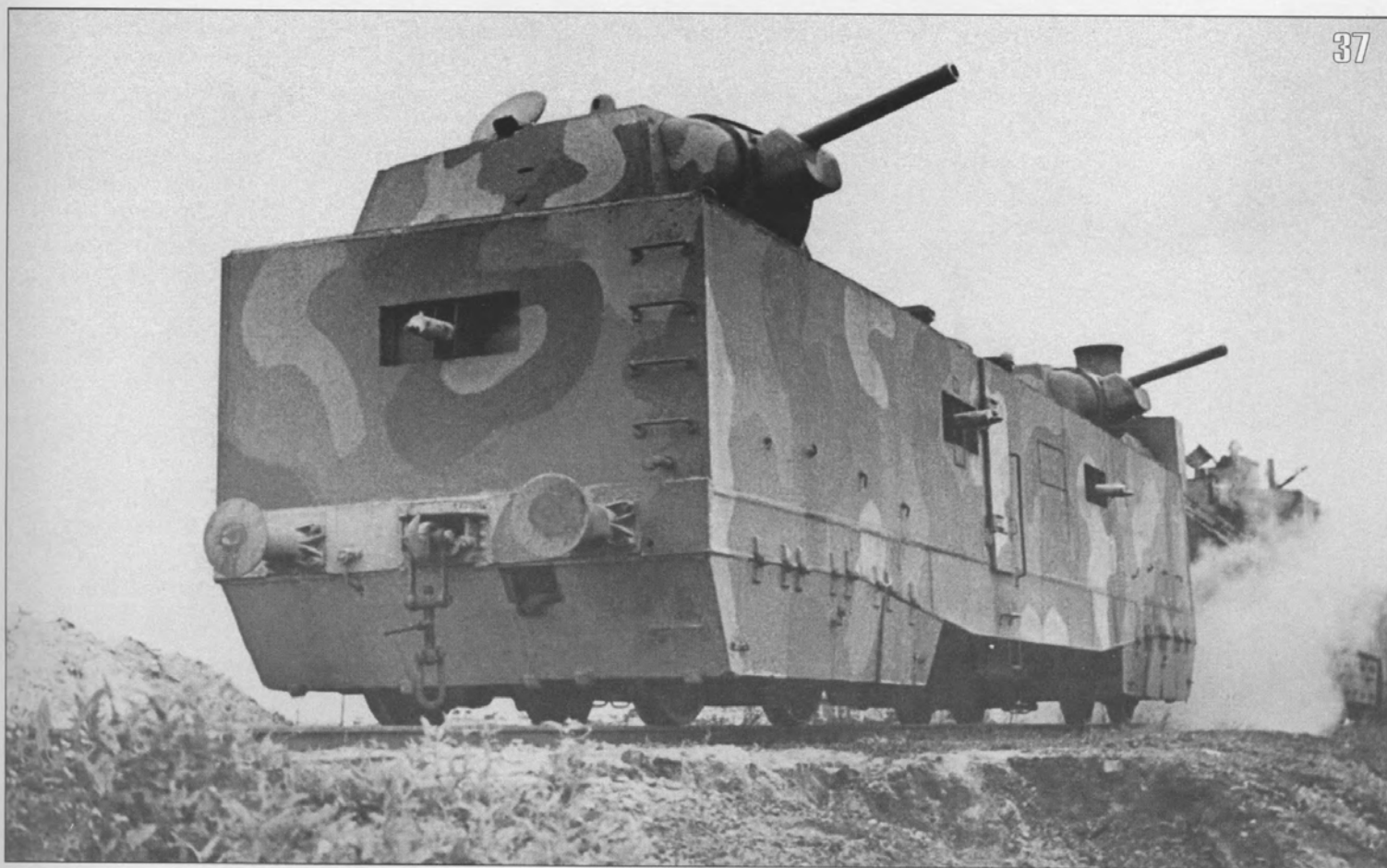
В конце июля 1941 года, взамен погибшего бепо № 52 6-го отдельного дивизиона бронепоездов его команда «построила своими силами под руководством лейтенанта Пантелева и старшего лейтенанта Гапонова с помощью гомельских железнодорожников» новый боевой состав, который вступил в строй 5 августа 1941 года под тем же номером 52. О его конструкции ничего не известно, но исходя из вре-

мени постройки (бепо № 52 разбила немецкая авиация 30 июля, а новый № 52 сформировали к 5 августа) конструкция его была весьма примитивной, скорее всего, использовались металлические угольные полувагоны. Нет сведений и о его вооружении кроме упоминания о повреждении 45-мм орудия бепо № 52 в документах 6-го ОДБП. 6 сентября 1941 года этот бронепоезд, вместе с бепо № 51 6-го дивизиона был отрезан противником у станции Дочь и оставлен командой.

Летом — осенью 1941 года повсеместно началось развертывание строительства бронепоездов. При этом инициатива, как правило, принадлежала партийным организациям. Например, 22 августа 1941 года начальник ГАБТУ КА генерал-лейтенант Я. Федоренко направил на имя председателя Государственного комитета обороны И. Сталина следующую записку:

«Партийные и общественные организации Краснодарского края подняли вопрос перед Военным Советом СКВО об изготовлении 2-х бронепоездов в фонд обороны СССР, желая построить их за счет местных средств и материалов».

Основная проблема, с которой при этом сталкивались — отсутствие необходимых для изготовления бронепоездов чертежей, а также вооружения — из-за больших потерь, понесенных Красной Армией в первые месяцы войны, приходилось изыскивать старые артистемы, зачастую периода Первой Мировой и Гражданской войн. Например, 22 сентября 1941 года заместитель начальника ГАБТУ КА генерал-майор технических войск Лебедев направил письмо на имя начальника главного артиллерийского управления (ГАУ) Красной Армии следующее письмо:



«Прошу распоряжения об отпуске Воронежскому областному комитету ВКП(б) следующего иностранного вооружения для бронепоездов народного ополчения Воронежа:

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

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

Что касается чертежей, то автобронетанковое управление имело в своем распоряжении лишь чертежи бронепоезда типа БП-35, конструкция которого была сложна и к тому же требовала использования термически обработанной брони малой толщины (до 20 мм). Тем не менее, по просьбам дирекции предприятий и партийных организаций ГАБТУ КА в августе – сентябре 1941 года направило комплекты чертежей БП-35 на заводы Краснодара, Воронежа, Тулы, Красноярска, Молотова (ныне Пермь – *Прим. автора*) и московского депо имени Ильича Западной железной дороги. По этим чертежам изготовили бронепоезд «Молотовский рабочий» (в ноябре 1941 года в Молотове) и бронепаровоз (в депо имени Ильича).

По имеющимся в распоряжении автора данным, в августе – октябре 1941 года строительство бронепоездов велось на предприятиях НКПС (паровозо и вагоноремонтные заводы, а также депо) в Москве, Харькове, Сталино, Изюме, Макеевке, Курске, Мариуполе, Мурманске, Таганроге, Тихорецке, Сталинграде, Туле, Красном Лимане и некоторых других пунктах. При их сооружении использовались переданные из НКПС чертежи бронепоезда «Маршал Буденный», но часто паровозы и вагоны бронировались по месту. Сведения об изготовлении этих бронепоездов можно най-

ти и в документах ГАБТУ, и НКПС. Например, 1 октября 1941 года начальник 2-го отделения 1-го отдела ГАБТУ КА военинженер 1-го ранга Коноплев сообщал:

«По имеющимся данным, бронепоезд для войск народного ополчения и в подарок Красной Армии изготавливаются:

На заводах г. Молотова – 1;

В Краснодарском крае – 4;

В депо им. Ильича Западной жд. – 1;

На заводах Тулы – 1;

На заводах Воронежа – 1.

По установленному сообщению работников ГАУ КА имеется в наличии тумбовых установок 107-мм – 16, 76-мм образца 1902 года – 8».

По состоянию на 10 ноября 1941 года на Южном фронте действовало 7 бронепоездов: особый № 2 «За Родину», № 2 «Никита Хрущев», № 3, № 6, № 8, № 10 и № 11. Кроме особого № 2 все остальные были инициативными, причем судя по имеющейся в распоряжении автора фотографии бепо № 11, он был сформирован из металлических угольных полугонов.

По распоряжению главкома Юго-Западного направления Маршала Советского Союза С. Буденного еще в середине сентября 1941 года был создан штаб формирования и строительства бронепоездов ЮЗН, который возглавил подполковник Чабров. К сожалению, материалов о работе этого штаба обнаружить не удалось.

Небезынтересны направленные на имя наркома путей сообщения сведения о ходе постройки бронепоездов, датированные 21 и 23 октября 1941 года:

«Докладная записка о состоянии и местонахождении бронепоездов на 21.10.1941 г.

37. Бронепоезд № 1 «Балтиец» (С-32) из состава 72-го ОДБП, выходит на позицию. Весна 1942 года. Хорошо видна конструкция бронеплощадки с двумя башнями от КВ-1, пятью Максимами и одним зенитным ДШК. Обратите внимание на камуфляж площадки (АСКМ).

Наименование	Место достройки	Состояние готовности	Местонахождение в настоящее время
«Во славу Родины»	Воронежский ПРЗ	100%, нет команды	Находится в пути на ст. Мичуринск
«Славянин»	Воронежский ПРЗ	100% с командой	Находится в пути между ст. Грязи и Мичуринск
№ 15	Воронежский ПРЗ	100%	Находится в пути между ст. Грязи и Мичуринск
«Истребитель фашизма»	Воронежский ПРЗ	Будет окончен 22.10.41, нет вооружения	ПРЗ Воронеж
«Ополченец»	Воронежский ПРЗ	100%, готов	ПРЗ Воронеж
2 бронеплатформы	Воронежский ПРЗ	50%, нет вооружения и команды	ПРЗ Воронеж
№	Завод им. Кагановича	100%, нет команды	Москва, завод им. Кагановича
№	Депо Люблино	70%, нет вооружения и команды	Москва, депо Люблино
№	Депо Москва-пассажирская Ленинской ж.д.	60%, нет вооружения и команды	Москва
№	Депо им. Ильича Западной ж.д.	30%	Москва

Заместитель начальника управления паровозного хозяйства НКПС Кононов».

«Докладная записка о ходе постройки бронепоездов.

1. Завод имени Кагановича – бронепоезд вышел, находится в депо Люблино на комплектровке.

2. Депо Люблино – паровоз забронирован на 100%, одна площадка забронирована полностью, вторая на 50%. Оружие для бронепоезда получено полностью. Срок окончания изготовления – 25.10.

3. Депо Москва Ленинская-пассажирская:

а). Паровоз покрыт броней на 50%;

б). Первая площадка покрыта броней на 85%;

в). Вторая бронеплощадка покрыта броней на 60%;

г). Орудийные башни изготовлены на 50%; срок окончания бронепоезда – 29.10.

4. Депо имени Ильича – бронепаровоз забронирован на 50%, бронеплощадка при передаче от ВЧ-1 Западной к ВЧ-1 Ярославской ж.д. затерялась в Московском узле, разыскивается.

5. Мичуринский ПРЗ и Тамбовский ВРЗ – 23.10 из Люблино отправлено 280 т бронестали и чертежи.

6. Бронепоезда № 8, 9, 10 – прибыли из Воронежа в Москву, из них № 9 и 10 требуют мелкого ремонта, а № 8 требует смены пушки по раздутию ствола.

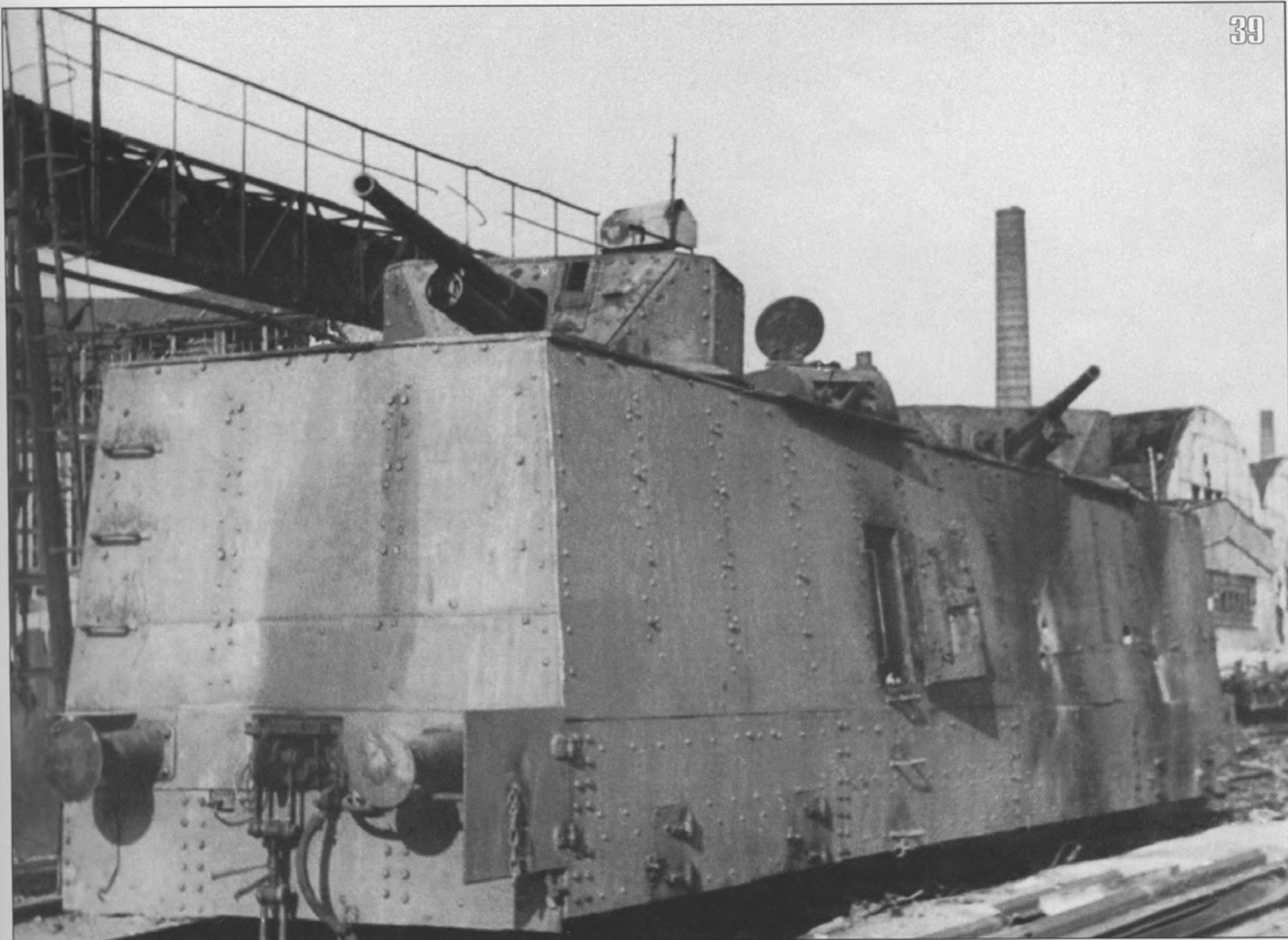
Поезда № 8, 10 поставлены 23.10. в завод имени Кагановича для устранения дефектов, к 25.10 дефекты будут устранены.

7. Бронепоезд «Смерть фашизму» находится в пути к Москве, вышел из Мичуринска. К началу суток 25.10 будет в Москве.

Зам наркома путей сообщения Филиппов. 23.10.1941 г.».

38. Вид сзади на разбитый бронепоезд «Маршал Буденный». Сентябрь 1941 года. На тендере различимо название, а также рубка для установки зенитных пулеметов Максима, задняя бронеплощадка полностью уничтожена взрывом (фото из архива Я. Магнуского).





Как видно из документов, бронепоезда начинали строиться в одних местах, достраивались в других, окончательно сдавались в третьих. Всего, по данным управления паровозного хозяйства наркомата путей сообщения на предприятиях НКПС (или с их участием, так как паровозы и вагоны под бронировку выделялись только из этого наркомата) к 1 ноября 1941 года изготовили 22 бронепоезда, и еще не менее 15 находились в стадии строительства. Во всяком случае, именно такие сведения передали из созданного 22 октября 1941 года отдела постройки бронепоездов НКПС в сформированный 9 октября 1941 года отдел бронепоездов ГАБТУ КА. Однако точное количество бепо, изготовленных по инициативе рабочих и военных в августе – октябре 1941 года было больше, так как зачастую составы передавались непосредственно в войска и гибли в первых же боях, а сведения «наверх» не успевали передать из-за эвакуации предприятий. По мнению автора, к указанным выше 22 можно прибавить до 5, но эти сведения требуют дополнительного уточнения.

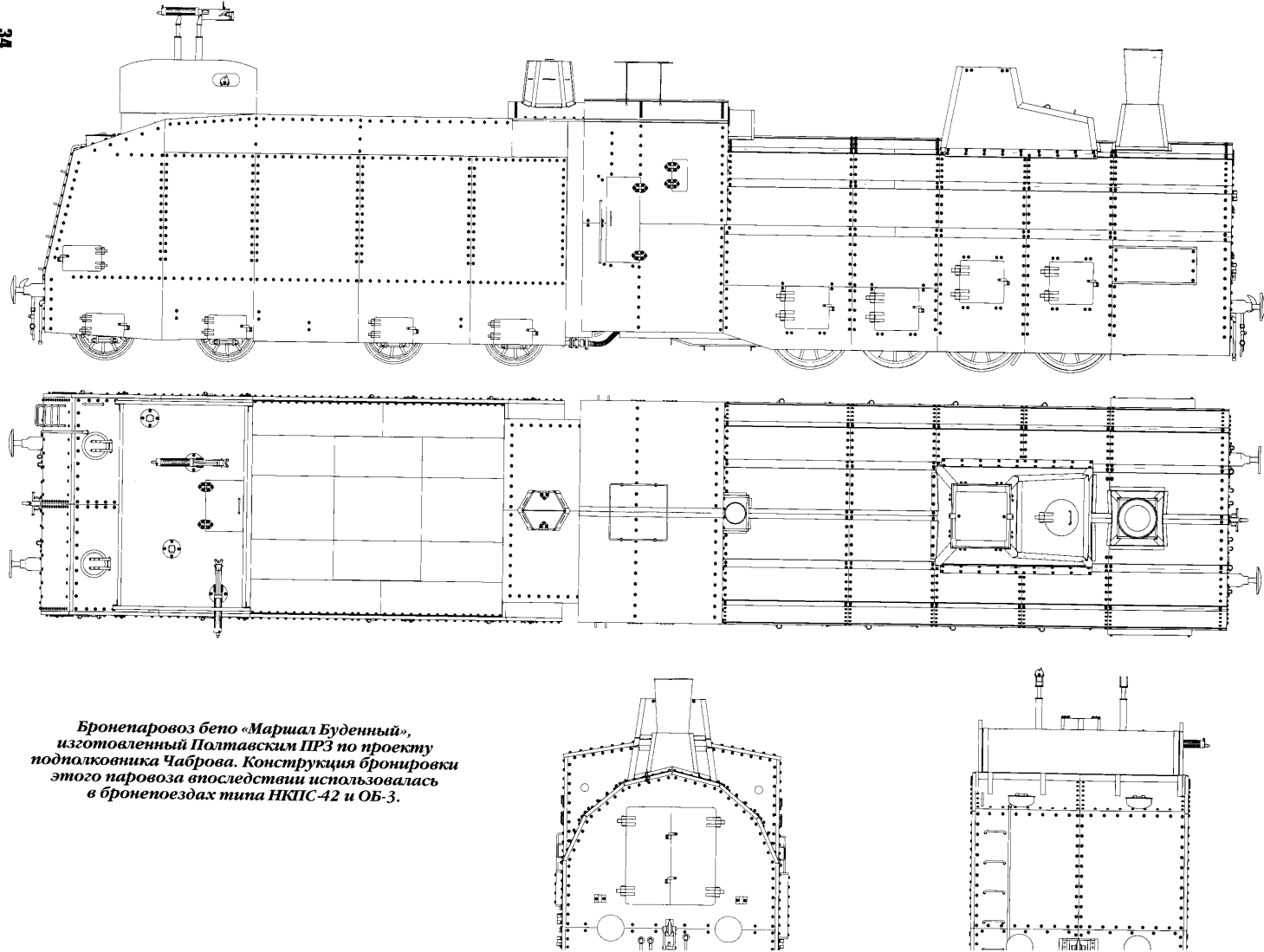
Ниже приводятся сведения о некоторых инициативных бронепоездах постройки осени 1941 года.

На территории Северо-Кавказского военного округа в августе 1941 года началось строительство четырех бронепоездов – № 14,

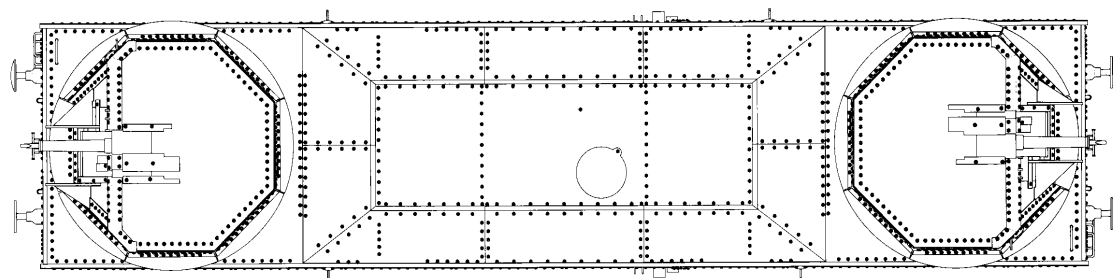
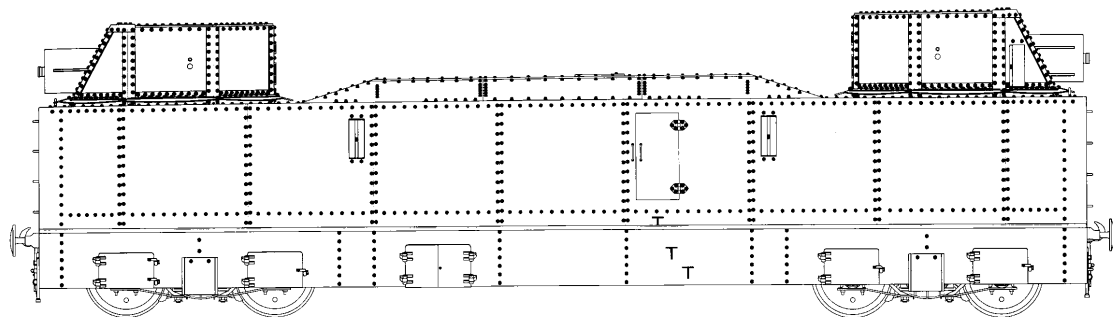
18, 19, 20. Два из них – № 19 и 20 – изготовили в Сталинграде, а № 14 и 18 – в Таганроге. Правда, из-за эвакуации города № 18 закончить не удалось. Наиболее любопытным по конструкции был бепо № 14, не имевший орудий. Он состоял из бронепаровоза (со спаркой 7,62-мм зенитных пулеметов ДА-2 на тендере) и двух бронеплатформ, на каждой из которых стояло два 120-мм миномета и пять пулеметов Максима. Этот бепо уничтожила немецкая авиация в боях за Таганрог осенью 1941 года.

15 октября 1941 года в Северном и Западном депо города Курска вышедшие из окружения части 13-й армии совместно с оставшимися железнодорожниками (депо к этому времени уже эвакуировались), начали изготовление двух бронепоездов – № 14 и 15. Из-за отсутствия материалов и необходимого оборудования их конструкция была достаточно примитивной – каждый состоял из двух американских металлических полувагонов для перевозки угля с установленными дополнительными бортами и засыпкой песка между ними, пол и крыша не бронировались. Каждая бронеплощадка вооружалась одной 76-мм полковой пушкой образца 1927 года на штатном полевом колесном лафете, которая могла вести огонь через амбразуру в передней стенке вагона только вдоль железнодорожного полотна (до трех делений угломера по одну

39. Трехбашенная бронеплощадка, захваченная немцами в Харькове. Осень 1941 года. Место ее постройки и номер бронепоезда, в который она входила, автору неизвестны (АСКМ).

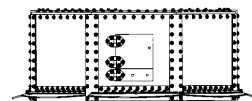
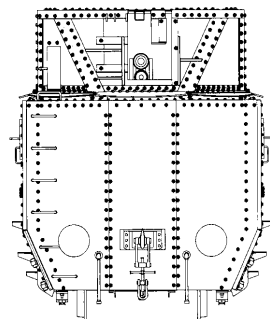


*Бронепаровоз бепо «Маршал Буденный»,
изготовленный Полтавским ПРЗ по проекту
подполковника Чаброва. Конструкция бронирования
этого паровоза впоследствии использовалась
в бронепоездах типа НКПС-42 и ОБ-3.*



*Бронеплощадка бепо «Маршал Буденный»,
изготовленная Полтавским ПРЗ по проекту
подполковника Чаброва. Ее конструкция
использовалась при постройке бронепоездов
типа НКПС-42.*

Чертежи выполнил В. Мальгинов



40. Неизвестный бронепоезд, разбитый немцами осенью 1941 года. Состоит из двух бронеплощадок с двумя башнями от Т-26 и четырьмя бортовыми Максимами на каждой, и бронепаровоза. Место изготовления и номер бепо автору неизвестны (АСКМ).

и другую сторону вдоль пути). Кроме того, на площадке имелось два пулемета Максима с четырьмя амбразурами (по две на борт). Для защиты от атак с воздуха в составе каждого бронепоезда имелась небронированная платформа с автомобилем ГАЗ-ААА со счетверенной зенитной установкой пулеметов Максима. Позже платформы забронировали и вооружили 76-мм пушкой Лендера и двумя – тремя пулеметами на зенитных станках. Паровозы имели частичное бронирование – защищались лишь цилиндры, продувные краны, сухопарник, свисток и будка машиниста. Базы бронепоезда не имели (за исключением вагона-кухни), личный состав размещался и жил непосредственно в бронеплощадках.

Строительство бепо № 14 и № 15 в основном закончилось 25 октября 1941 года, к этому времени их укомплектовали вооружением и личным составом (на 60–70%). Несмотря на примитивную конструкцию и слабое вооружение курские бронепоезда действовали довольно успешно, оказав большую помощь частям Красной Армии. Весной 1942 года бронепоезда № 14 и 15 свели в 62-й отдельный дивизион бронепоездов.

В октябре 1941 года к строительству бронепоезда приступили рабочие вагонного депо станции Мурманск Кировской железной дороги. Ответственным за строительство был штаб пограничных войск Мурманского отряда, вооружение дал Северный флот. Несмотря на отсутствие необходимого оборудования и инструмента – многие работы приходилось вести вручную – в январе 1942 года строи-

тельство нового бронепоезда, состоящего из трех бронеплощадок, двух бронепаровозов и базы, завершилось. Его вооружение состояло из трех 100-мм морских орудий Б-24 и пулеметов, для ведения огня по самолетам он оборудовался оптическим дальномером. В июне 1942 года этот состав стал отдельным бронепоездом № 73.

В конце ноября 1941 года 7-й отдельный дивизион бронепоездов, потерявший часть в боях под Ростовом, получил на пополнение изготовленные в Тихорецке два новых состава – «Николай Щорс» и «Железнодорожник». Каждый из них состоял из бронепаровоза и двух 4-осных бронеплощадок которые, как отмечал начальник автобронетанкового отдела СКВО полковник Дементьев, «ничем не отличаются от стандартных бронепоездов, а в некотором отношении лучше их, так бывший № 45, а теперь 27-й легкий бронепоезд под названием «Железнодорожник» может вмещать запас снарядов до 700 выстрелов на площадку».

Есть много фотографий бронепоездов, захваченных немцами, на которых изображены инициативные бепо постройки августа – октября 1941 года. К сожалению, пока отсутствует информация о том, что это за составы и где их изготовили. Довольно интересными, по мнению автора, являются бронепоезда с трехбашенными бронеплощадками (если верить немецким подписям к фото, захвачен в Харькове осенью 1941 года), и бронепоезд с 4-осными бронеплатформами и башнями от танков Т-26.





ПЛАНОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ

В целях улучшения организации строительства бронепоездов, улучшения снабжения их вооружением и обеспечения командами, 9 октября 1941 года народный комиссар обороны СССР И. Сталин подписал приказ НКО СССР № 0399 «О формировании отдела бронепоездов при Начальнике Главного Авто-Бронетанкового Управления Красной Армии», в котором говорилось следующее:

«В целях централизации вопросов строительства, ремонта, формирования бронепоездов и обучения их личного состава – ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Сформировать при Начальнике ГАБТУ КА за счет штатного состава ГАБТУ КА отдел бронепоездов с функциями – строительства, ремонта, формирования и боевой подготовки.

2. Штаб формирования и строительства бронепоездов ЮЗН расформировать.

3. Личный состав штаба формирования и строительства бронепоездов ЮЗН обратить на укомплектование отдела бронепоездов».

Новосформированный отдел, который возглавил все тот же подполковник Чабров, приступил к работе с 11 октября 1941 года. Его первоочередной задачей стало обеспечение достройки бронепоездов на предприятиях Юга России и Украины.

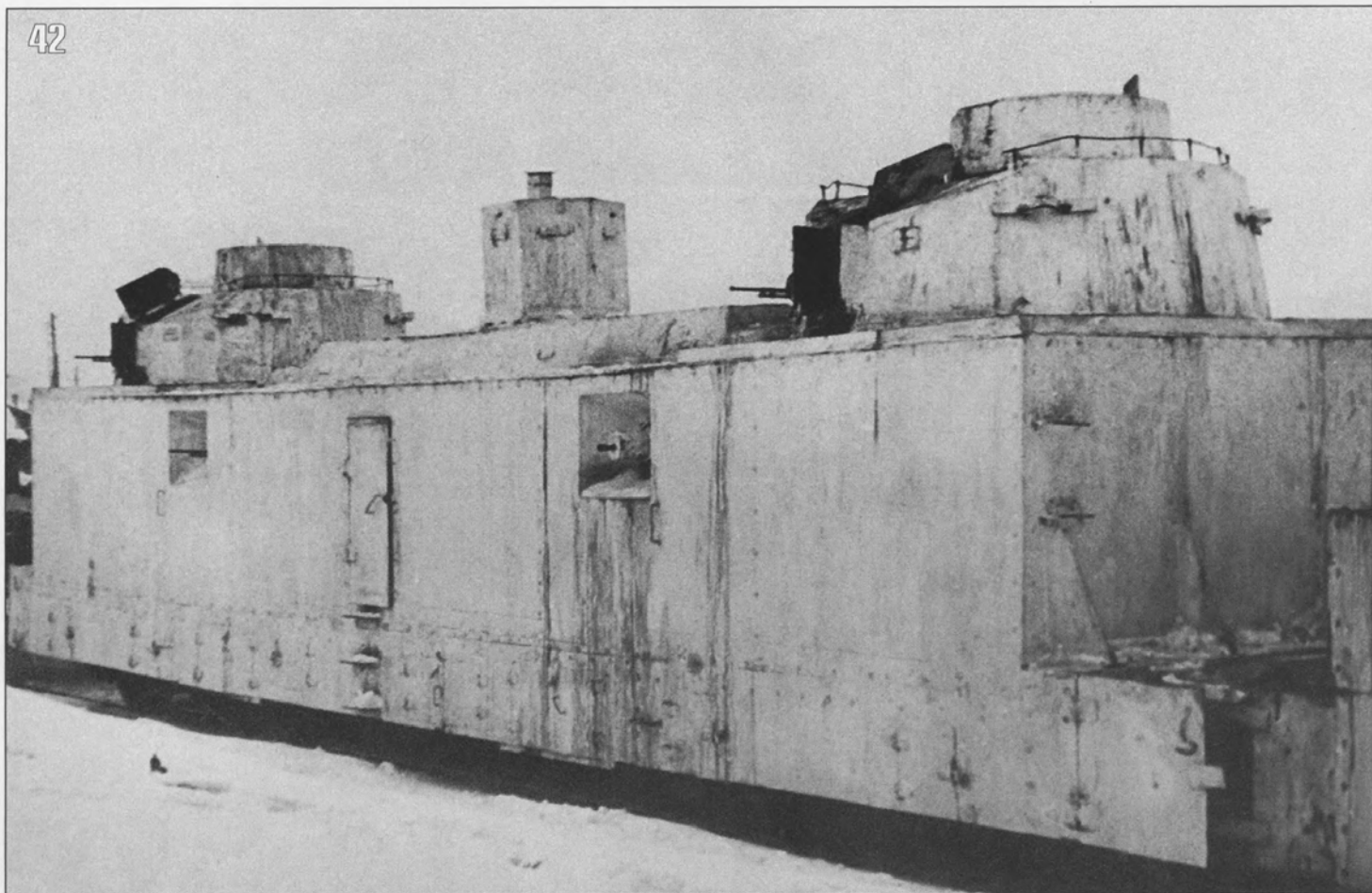
22 октября 1941 года приказом наркома путей сообщения № СС-566/Ц в системе центрального управления паровозного хозяйства

НКПС создается новый отдел – строительства бронепоездов, начальником которого стал первый заместитель начальника управления паровозного хозяйства И.И. Кононов. Отдел состоял из технического сектора, производственно-инспекторского сектора, сектора материально-технического обеспечения и группы уполномоченных НКПС в пунктах строительства бронепоездов, в составе которых имелось 15 инженеров, конструкторов и машинистов-инструкторов. Общее наблюдение за изготовлением бронепоездов осуществлял заместитель наркома путей сообщения К.И. Филиппов.

Первыми шагами в работе нового отдела стало решение вопросов обеспечения пунктов строительства едиными чертежами, снабжение бронелистом и вооружением и оказание технической помощи на местах. А так как никаких чертежей бронепоездов НКПС не имел, в конце октября 1941 года в ряд пунктов направили чертежи бепо «Маршал Буденный», несмотря на наличие в них недостатков. Для технической помощи на большинство пунктов строительства направили специальных уполномоченных, прошедших необходимый инструктаж в НКПС.

В конце октября 1941 года изготовление бепо для Красной Армии приобрело невиданный доселе размах. 29 октября 1941 года нарком обороны СССР подписал директиву № 22сс, в которой говорилось:

41. Бронепоезд № 1 «Истребитель фашизма» 6-го ОДБП, построенный в депо Люблино в ноябре 1941 года. На переднем плане бронеплощадка с зенитными орудиями 76 и 45-мм, за ней бронеплощадка с корпусом и башнями танка Т-28 (АСКМ).



42. Бронеплощадка бепо № 1 «Молотовский рабочий», построенная по чертежам БП-35 на заводе имени Молотова (г. Молотов, ныне Пермь) в ноябре 1941 года. Вооружена двумя 76-мм пушками КТ-28, четырьмя пулеметами ДТ и двумя польскими Браунинг. Толщина брони 18 мм (ЦАМО).

«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.

НКО СССР И. Сталин».

Ответственными за выполнение этой директивы назначались отдел бронепоездов ГАБТУ КА и отдел строительства бронепоездов НКПС. Для выполнения этого требовалось разрешить ряд проблем, главными из которых было обеспечение пунктов строительства чертежами, броней и вооружением.

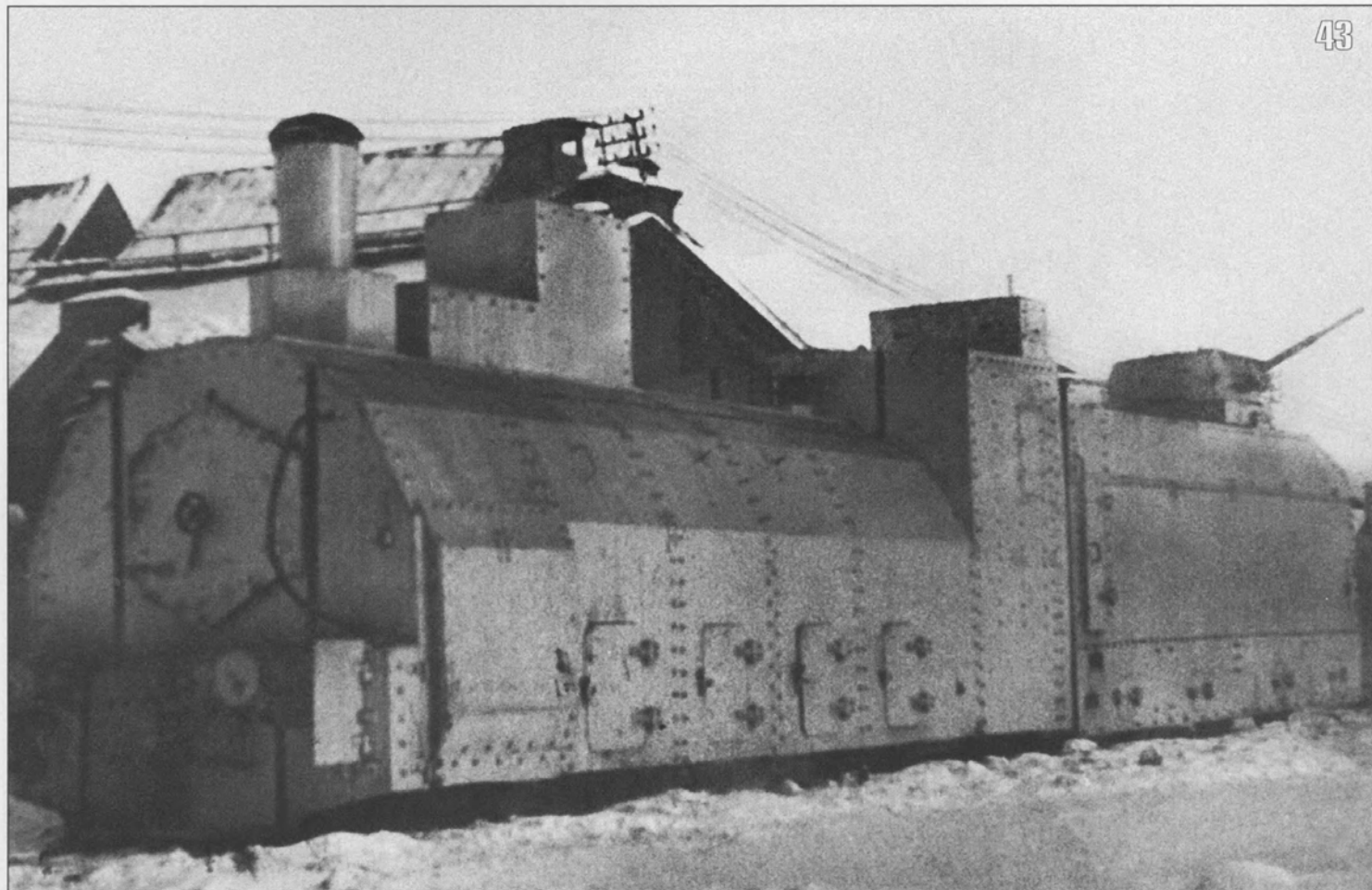
Сразу же встал вопрос о том, бронепоезда какого типа изготавливать. Дело в том, что в ГАБТУ имелись чертежи только бронепоездов типа БП-35, которые, как показал опыт первых месяцев войны, имели малую толщину брони. Кроме того, при сходе с рельс 4-осной бронеплощадки поставить ее на рельсы

было довольно сложно, а в боевых условиях часто и невозможно. Еще одним недостатком было то, что при выходе из строя одной бронеплощадки бронепоезд терял сразу половину вооружения. Имевшиеся в НКПС чертежи 4-осных площадок бепо «Маршал Буденный» хоть и имели большую толщину брони (50 мм), но обладали теми же недостатками, что и БП-35.

Несмотря на это, сначала НКПС планировал вести изготовление бронепоездов по типу бепо «Маршал Буденный». Однако, по распоряжению начальника ГАБТУ КА Я. Федоренко, бронеплощадки должны были строиться на 2-осных 20-тонных платформах (вместо четырехосных).

Чертежей на такие бронеединицы не было, поэтому отдел бронепоездов НКПС в двухнедельный срок разработал несколько проектов бронирования 2-осных платформ, из которых ГАБТУ КА одобрило вариант № 3. Новая бронеединица получила обозначение ОБ-3 (облегченная бронеплощадка, третий вариант), позже этот индекс перекочевал и на все бронепоезда с такими площадками. Всего в составе бепо ОБ-3 имелось четыре двухосных артиллерийских бронеплощадки и площадка ПВО (подробнее о бронеплощадках ПВО смотри ниже главу «Зенитное вооружение бронепоездов»).

Следует сказать, что инженеры НКПС не имели опыта проектирования бронепоездов, да и времени на это было очень мало. Поэтому конструкция ОБ-3 получилась довольно громоздкой и далекой от совершенства.



Новая бронеплощадка имела одну башню, конструкция которой заимствовалась от бепо «Маршал Буденный», но с упрощениями, позволявшими изготавливать их в депо и на паровозо и вагоноремонтных заводах НКПС. Вооружение состояло одного орудия и пяти пулеметов (одного в башне и четырех в корпусе). Изготовление броневой защиты предусматривалось в два слоя, с воздушным зазором или бетонной заливкой между ними. Это решение объяснялось тем, что получить бронелисты большой толщины представлялось маловероятным, а тонкие обладали низкой пулестойкостью. Масса бронеплощадки при этом естественно значительно возрастала. При рассмотрении проекта ОБ-3 в отделе бронепоездов ГАБТУ КА военные отмечали следующее:

«Основные недостатки конструкции 2-осных бронеплощадок, разработанных НКПС:

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

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

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

Высота бронеплощадки была установлена из условия уменьшения веса и габарита.

Вопрос многослойности броневой защиты (экранирования) теоретически увеличивает пулестойкость бронезащиты, но получавшееся при этом утяжеление конструкции и слож-

ность производства не окупаются повышением пулестойкости.

Конструкция поворотного устройства башни разработана по типу поворотного устройства бронеплощадок Полтавского завода. На разработку поворотного устройства другого типа не было времени».

Срочность задания по изготовлению бронепоездов не позволила выполнить детальные чертежи бронеплощадки ОБ-3. После того, как ГАБТУ КА утвердило общую конструкцию броневое корпуса и башни, то общий вид ОБ-3 в перспективном изображении с основными габаритными размерами, необходимыми для раскроя бронелистов, разослали на пункты строительства. Только после этого в места изготовления бронепоездов начали отправлять чертежи общих видов и отдельных узлов бронеплощадки, а также, по мере готовности, схематические чертежи внутреннего оборудования, пулеметных и орудийных установок. Полные комплекты документации на площадки ОБ-3 поступили на пункты строительства к концу января 1942 года.

Бронепаровоз типа ПР-35 также не приняли для производства, так как его конструкция и технология изготовления для не имевших опыта бронепоездного производства депо и заводов НКПС являлась совершенно неприемлемой.

Кроме того, для бронирования паровозов ПР-35 использовалась термически обработанная броневая сталь толщиной 10–15 мм, обеспечить которой все пункты строительст-

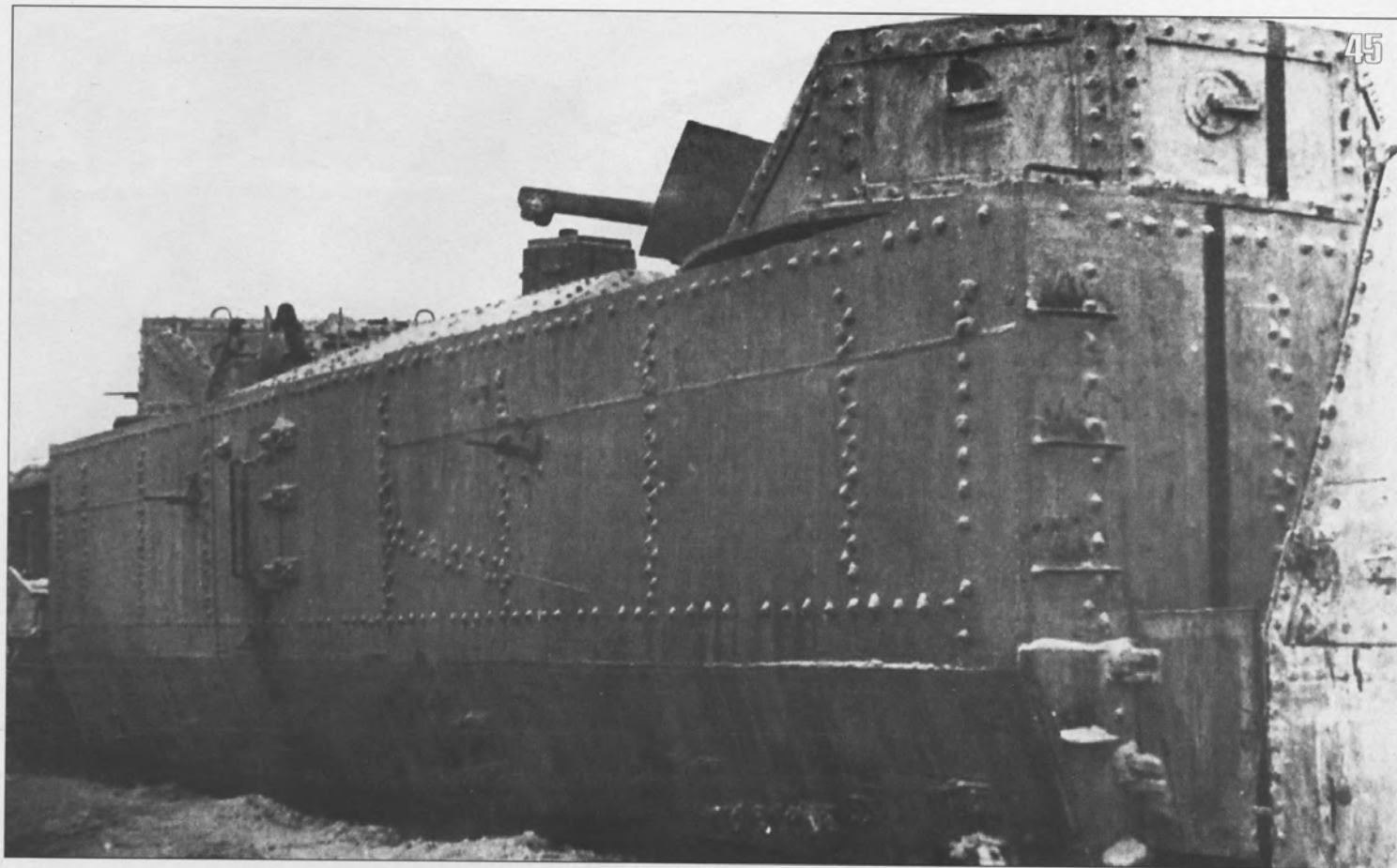
43. Бронепаровоз Об № 4994 бепо № 2 «Комиссар Лестев» 45-го ОДБП, построенный в депо имени Войкова Калининской ж.д. в феврале 1942 года. На тендере – башня от танка Т-26 с 45-мм пушкой (АСКМ).



44. Бронеплощадка типа
НКПС-42 бепо № 1 50-го

ва в то время не представлялось возможной.
Использование же для термически необра-

с пунктами их строительства находились
специализированные заводы с необходи-



45

лить для этого устаревшие или трофейные артсистемы: 76-мм пушки образца 1902 года, 76-мм полковухи образца 1927 года, 76-мм танковые КТ-28 (оставшиеся после перевооружения Т-28), 76-мм зенитки Лендера образца 1914 года, 76-мм танковые Л-10, 45-мм танковые, 75-мм французские образца 1898 года и 75-мм образца 1902/1926 года. Две последних артсистемы состояли на вооружении польской армии в 1920 – 1930-е годы*, причем 75-мм орудие образца 1902/1926 года – это наша трехдюймовка, перестроенная поляками под 75-мм снаряд для орудия образца 1898 года (как известно, в отношении вооружения Польша во многом ориентировалась на Францию). Из современных артсистем в небольших количествах были выданы 76-мм танковые пушки образца 1940 года (Ф-34). Пулеметы использовались главным образом 7,62-мм ДТ, 7,92-мм польский Браунинг и 7,62-мм Максима. Артиллерийские орудия и пулеметы поступали как привило без запасных частей и инструмента, а польское вооружение – частично неисправное и с ограниченным количеством боеприпасов, многие орудия не имели штатных прицелов.

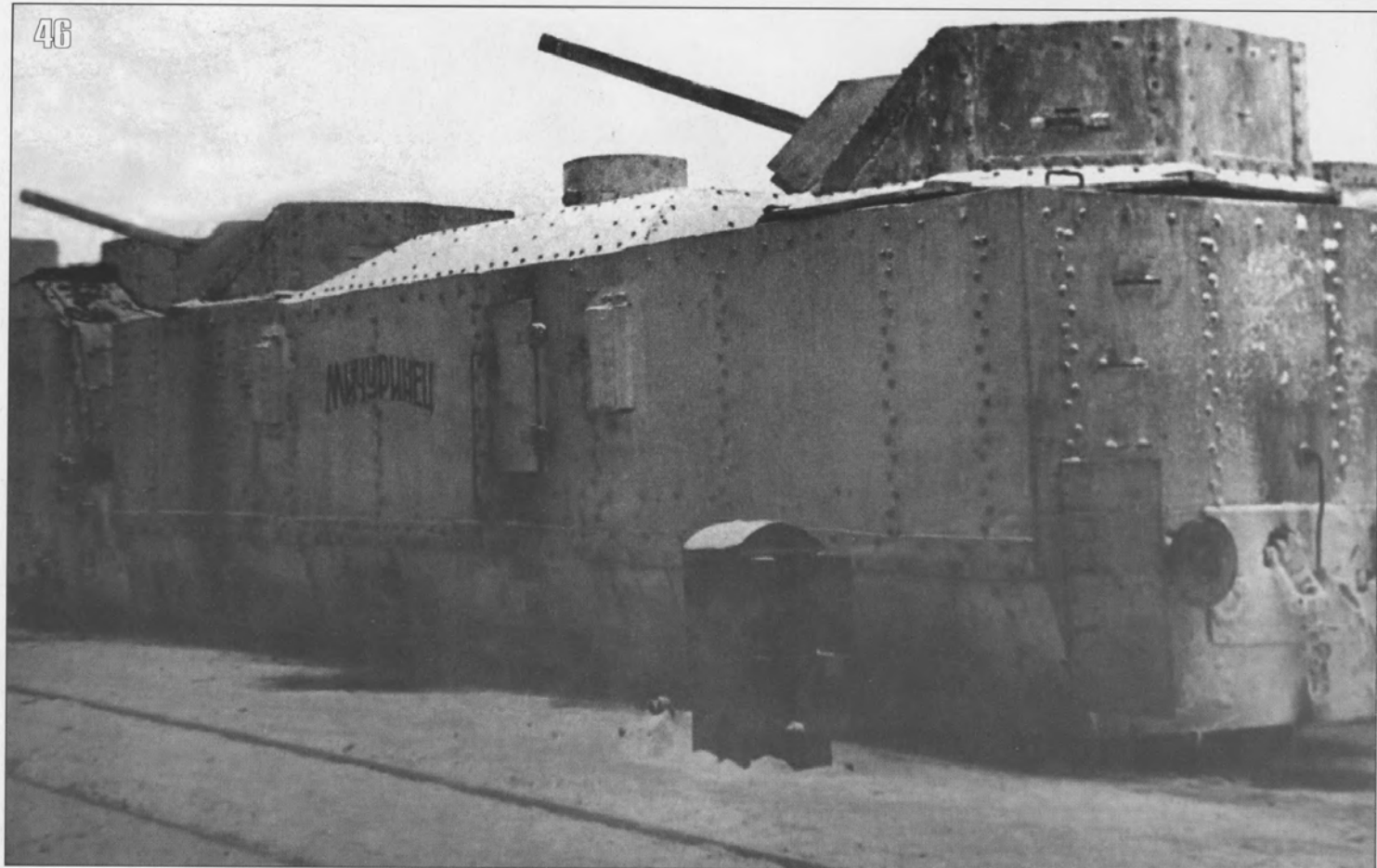
Строительство бронепоездов по директиве наркома обороны № 22сс развернулось почти одновременно более чем в 50 депо и заводах НКПС: на Ярославском, Вологодском, Уфимском, Пермском, Ташкентском, Красноярском, Тамбовском паровозоремонтных,

Мичуринском и Канашском вагоноремонтных заводах, в депо станций Ярославль и Всполье (Ярославской железной дороги), Муром и Юдино (Казанской ж. д.), Пенза, Балашов и Ртищево (Пензенской ж. д.), Куйбышев, Сызрань и Абдулино (Куйбышевской ж. д.), Оренбург и Бузулук (Оренбургской ж. д.), Златоуст и Троицк (Южно-Уральской ж. д.), Омск, Ишим и Петропавловск (Омской ж. д.), Барабинск (Томской ж. д.), Новосибирск, Тайга, Болотная и Инская (Томской ж. д.), Лиски (Юго-Восточной ж. д.), Пермь, Агрыз (Казанской ж. д.), Москва-Дзержинская ВЧ-6, ВЧ-1, ТЧ-1, Москва-Пассажирская (Ленинской ж. д.), Люблино (Московско-Курской ж. д.), Подмосковная (Калининской ж. д.), имени Ильича (Западной ж. д.), Москва-Горьковская (Дзержинской ж. д.), Лихоборы (Октябрьской ж. д.), Ховрино и Сталинские мастерские (Октябрьской ж. д.), вагонный участок ВЧ-1 ст. Москва-3 (Ярославской ж. д.), депо станций Горький, Свердловск, Челябинск, Красноуфимск, Надеждинск, Ворошиловград, Голутвин, Усяты-Рубцовка.

Для упрощения работ в начале ноября месяца 1941 года отдел бронепоездов ГАБТУ КА составил технические указания на постройку бронепоездов, в которых были отражены основные конструктивные и технологические характеристики бронепоезда. В дальнейшем, на основе первого варианта проекта разработали еще несколько вариантов. Один из первоначальных вариантов указаний поступил в НКПС, где был переработан и без увязки с чертежами размножен и разослан на места строительства вместе с уполномоченными НКПС. Данные технические указания содер-

45. Бронеплощадка типа НКПС-42 бепо № 2 43-го ОДБП постройки Воронежского ПРЗ. Вооружена двумя 75-мм французскими пушками обр. 1897 года и пятью ДТ, толщина брони 50 мм (некаленая). Закончена и вооружена депо Люблино в ноябре 1941 года (ЦАМО).

* Польское вооружение было захвачено в сентябре 1939 года во время так называемого «освободительного похода в Западную Белоруссию и Украину».



46. Бронеплощадка типа НКПС-42 бепо № 2 «Мичуринец» 52-го ОДБП, построенная Мичуринским ПРЗ в январе 1942 года. Вооружение две 76-мм пушки Ф-34, 2 пулемета ДТ и 4 Браунинг, броня обычная сталь 20 + 20 мм с 12-мм воздушной прослойкой (ЦАМО).

жали все основные требования по конструкции и устройству бепо и в некоторой степени помогли работникам, не имеющим представления об этой боевой технике, при техническом руководстве строительством.

Производство в депо на заводах НКПС, не имевших необходимого оборудования, позволяло изготавливать узлы бронепоездов только упрощенной конструкции. А учитывая, что полной технической документации по строительству бронепоездов не было, работники предприятий решали вопросы самостоятельно, исходя из «обеспечения крепости конструкции и наличия материалов».

Часто в строительстве бронепоездов принимали непосредственное участие их командиры с командами, которые здесь же на месте проводили и формирование своих частей.

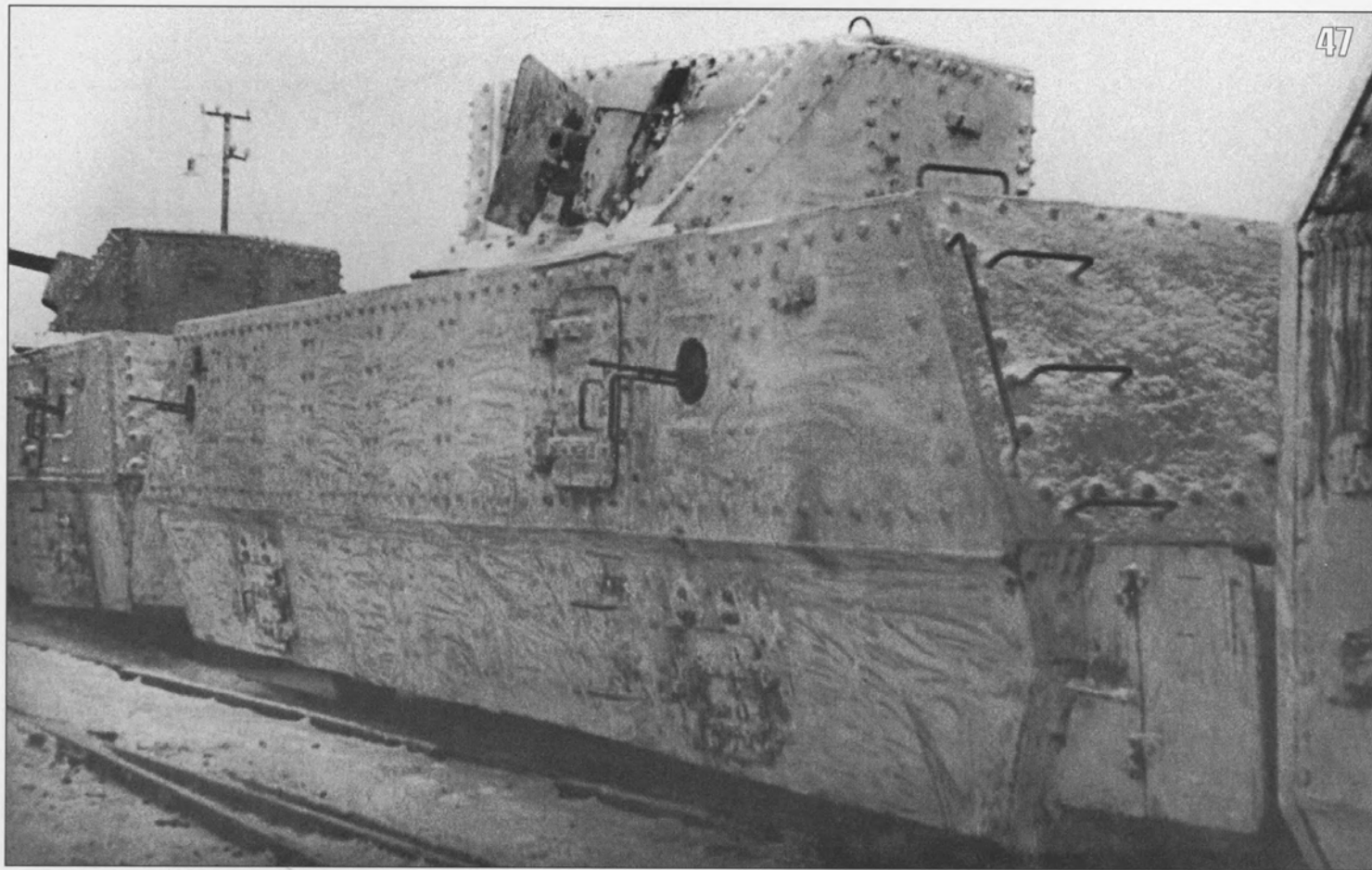
Обстановка на фронтах в октябре – декабре 1941 года требовала исключительно сжатых сроков изготовления бронеединиц. Поэтому при сдаче бронепоездов обращалось внимание только на основные элементы: исправность вооружения и надежность его монтажа, безотказность работы поворотных механизмов башен, прочность крепления бронедеталей к каркасу. Иногда окончание монтажа вооружения и внутреннего оборудования велось в пути следования бронепоезда.

Вследствие того, что бронепоезда строились с минимальным количеством чертежей и людьми не имеющими опыта подобных работ, в конструкции многих из них выявлялся целый ряд недоделок. Поэтому большинство бронепоездов перед передачей их в Действу-

ющую Армию направлялись в Москву, где осматривались техническими работниками ГАБТУ КА и НКПС. Все обнаруженные недостатки устраняли на заводе № 4 имени Сталина наркомата вооружения (г. Коломна), здесь же производился отстрел вооружения.

При разработке проекта бронеплощадки ОБ-3 вопрос усиления рессор не поднимался. Однако к моменту окончания постройки первых бронепоездов выяснилось, что нагрузка ОБ-3 составляет 18 тонн на ось. Исходя из этого наркомат путей сообщения дал указание об усилении рессор, и все бронепоезда выпускались с усиленными рессорами. Первоначально единого проекта не было, но затем спроектировали вариант установки на бронеплощадках так называемых «канадских» рессор (типа двухосных цистерн), а также проработали подкатку третьей оси с целью устранения перегрузки осей на наиболее перегруженных площадках.

Применение усиленных рессор и третьей оси было вызвано тем обстоятельством, что в местах строительства очень часто не находилось металлического профиля соответствующего чертежам, и поэтому использовали профиль большего размера. Кроме того, многие изготавливающие бронепоезда коллективы, стремясь увеличить пустотность корпуса и башен устанавливали дополнительные бронелисты или листы более толстые, чем предусматривалось чертежами, нередко использовалась бетонная заливка или засыпка песком. В результате часть бронеплощадок оказалась сильно перегружена, и их рессоры при больших перевозках бронепоездов из ты-



ла в Москву ломались по дороге. При окончательной приемке бронепоездов в Москве ресурсы, как правило, со стороны НКПС и ГАБТУ КА тщательно проверялись и усиливались. После этого случаев аварий, выхода из боя или боевых повреждений бронеплощадок из-за поломки рессор не было.

На каждый готовый бронепоезд составлялся паспорт с подробной характеристикой, в которой указывалось место строительства, фамилии командира и комиссара, технические характеристики (вооружение, толщина брони, наличие средств связи и т.п.), результаты испытания пробегом, обстрелом брони площадок и отстрела их вооружения.

При этом бронепоездам, прибывшим с предприятий Сибири и Урала, в зачет принимался их перегон из пунктов строительства в Москву.

Согласно «Справке о выполнении решений Правительства и Ставки ВГК по Управлению бронепоездов ГАБТУ 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;

* Управление бронепоездов ГАБТУ КА создано в декабре 1941 года путем переформирования отдела бронепоездов в связи с дальнейшим развертыванием строительства бронепоездов и увеличению объема работ по их формированию.

- 71 бронепоезд – к 1 мая 1942 года;
- 80 бронепоездов – к 1 июля 1942 года;
- 85 бронепоездов – к 1 ноября 1942 года.

Таким образом, вместо 65 армия получила 85 бронепоездов, что составляло 131% плана. Правда, сроки их изготовления растянулись почти на год. Увеличение на 20 боевых составов было связано прежде всего с тем, что параллельно с изготовлением новых, шла достройка инициативных бронепоездов, начатых изготовлением на заводах Юга осенью 1941 года. В основной своей массе их доделывали на предприятиях Московского железнодорожного узла, и большая их часть была сдана к 1 января 1942 года.

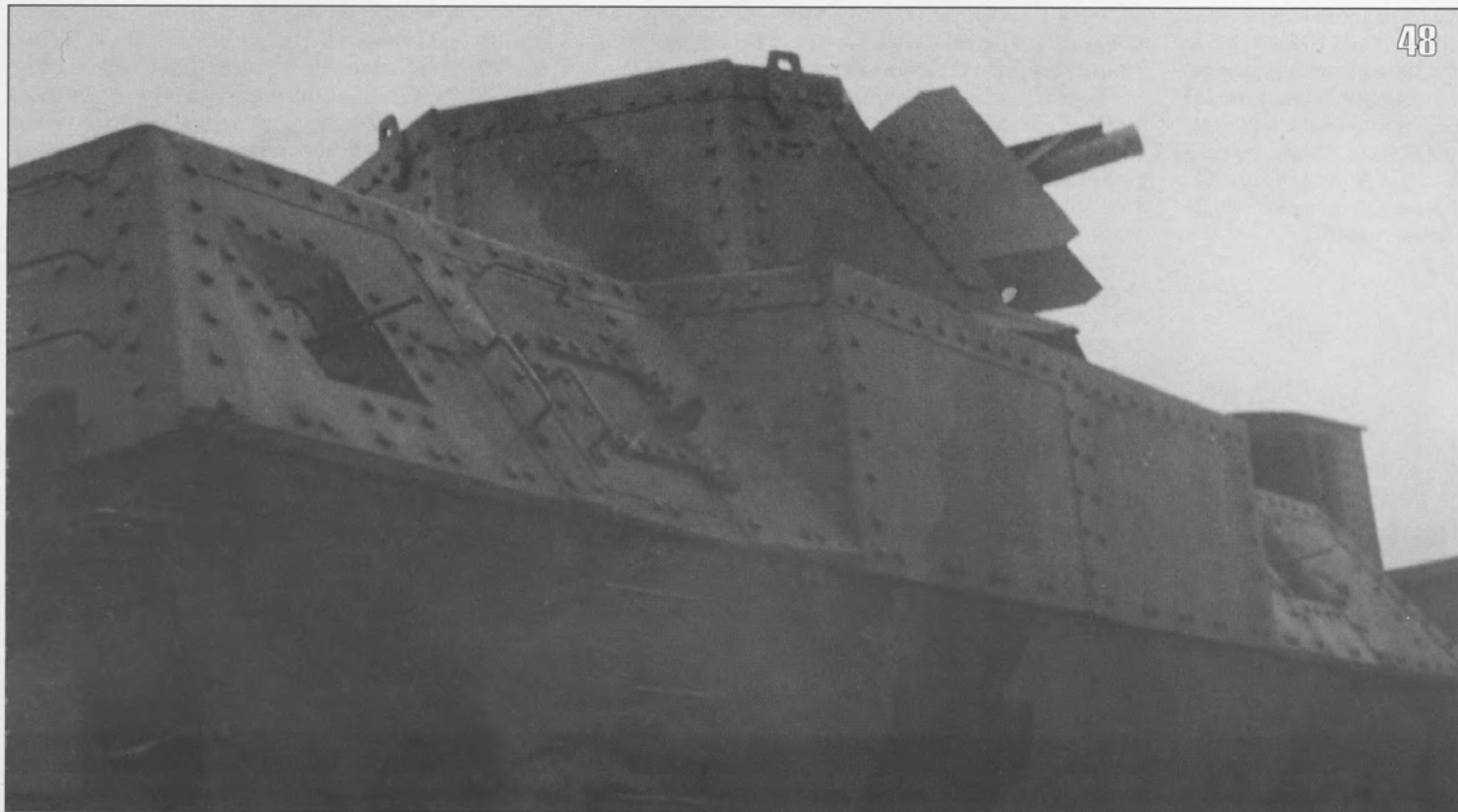
Все бронепоезда оборудовались телефонной и рупорной связью, паровым отоплением (от котла паровоза) и электрическим освещением от турбогенератора. Для внешней связи использовались радиостанции типа «Днепр» или «Пролив», и в меньшей степени РСМК или танковые 71-ТК. Часть составов раций не имела, их устанавливали уже в ходе боевых действий по мере получения. Для всех бронепоездов, формируемых по директиве НКО № 22сс на пунктах их строительства и формирования оборудовались вагоны для баз бронепоездов и дивизионов.

Что касается типов бронепоездов, то львиную долю из 85 построенных составляли ОБ-3: по имеющейся в распоряжении автора информации таких бепо было около 60, о чем свидетельствует следующий документ, направленный начальнику отдела бронепоездов ГАБТУ КА полковнику Чаброву 10 декабря 1942 года:

47. Бронеплощадка типа ОБ-3 бепо № 2 24-го ОДБП, изготовленная Сталинскими мастерскими Октябрьской ж. д. в декабре 1941 года. Вооружена 76-мм полковой пушкой обр. 1927 года и 5 пулеметами ДТ (ЦАМО).

«Дислокация строительства бронепоездов:

Станция	Железной дороги	Наименование хоз. единиц	Броне-паровозов	Броне-площадок
Москва	Октябрьской	Сталинские мастерские	1	–
Москва	Октябрьской	Вагонный участок	–	4
Москва	Западной	Депо им. Ильича	1	–
Москва	Ярославской	Вагонный участок	–	4
Москва	Дзержинской	Паровозное депо	1	–
Люблино	Дзержинской	Паровозное депо	–	4
Ярославль	Ярославской	ПРЗ	2	4 (4-осн.)
Ярославль	Ярославской	Паровозное депо	1	4
Всолье	Ярославской	Паровозное депо	1	4
Вологда	Северной	ПРЗ	2	4 (4-осн.)
Мичуринск	Ленинской	ПРЗ	3	2 (4-осн.), 4 (2-осн.)
Кочетовка	Ленинской	Паровозное депо	1	4
Рыбное	Ленинской	Паровозное депо	1	4
Балашов	Пензенской	Паровозное депо	1	4
Ртищево	Пензенской	Паровозное депо	1	4
Тамбов	Ленинской	ВРЗ	–	4
Тамбов	Ленинской	Паровозное депо	1	
Муром	Казанской	Паровозное депо	2	8
Горький	Горьковской	Паровозное депо	1	4
Казань	Казанской	Паровозное депо	1	4
Юдино	Казанской	Паровозное депо	1	4
Канаш	Казанской	ВРЗ	2	8
Пермь	Пермской	ПРЗ	2	8
Пермь	Пермской	Паровозное депо	1	4
Верещагино	Пермской	Паровозное депо	1	4
Свердловск	Им. Кагановича	Паровозное депо	1	4
Н. Тагил	Им. Кагановича	Паровозное депо	1	4
Челябинск	Южно-Уральской	Паровозное депо	2	8
Златоуст	Южно-Уральской	Паровозное депо	2	8
Курган	Южно-Уральской	Паровозное депо	2	8
Куйбышев	Куйбышевской	Паровозное депо	2	8
Абдулино	Куйбышевской	Паровозное депо	1	4
Уфа	Куйбышевской	ПРЗ	2	8
Сызрань	Куйбышевской	Паровозное депо	1	4
Бузулук	Оренбургской	Паровозное депо	1	4
Оренбург	Оренбургской	Паровозное депо	2	8
Ташкент	Ташкентской	ПРЗ	2	8
Омск	Омской	ПРЗ	3	12
Омск	Омской	Паровозное депо	2	8
Петропавловск	Омской	Паровозное депо	1	4
Барабинск	Омской	Паровозное депо	1	4
Новосибирск	Томской	Паровозное депо	1	4
Инская	Томской	Паровозное депо	1	4
Тайга	Томской	Паровозное депо	1	4
Белово	Томской	Паровозное депо	2	8
Красноярск	Красноярской	ПРЗ	2	8
			61	230



Следует сказать, что все бронепоезда типа ОБ-3 отличались между собой – они имели различные пулеметные и орудийные установки, командирские башенки, конструкцию бронирования. Например, встречаются следующие варианты брони на площадках: 25 мм корпус, 20 мм + 11 мм с 80-мм воздушной прослойкой башня (39-й дивизион), 10 + 10 мм + 10 мм с 80-мм воздушной прослойкой корпус и башня (54-й дивизион), 37 мм корпус и башня (53-й дивизион), 30 мм корпус и башня (49-й дивизион), 20 мм + 10 мм с 80-мм воздушной прослойкой корпус и башня (35-й дивизион), 15 мм + 15 мм с 80-мм воздушной прослойкой корпус и башня (41-й дивизион) и т.д. На площадках бронепоезда № 2 «Москвич» 32-го дивизиона были установлены не восьмигранные, а цилиндрические башни, у бепо № 2 24-го дивизиона борта площадок были не наклонные, а вертикальные.

При изготовлении нескольких бронепоездов использовались танковые корпуса с башнями. Первым получил два таких состава 6-й отдельный дивизион бронепоездов, потерявший свою матчасть в сентябре 1941 года. Каждый бронепоезд состоял из бронепаровоза и двух 2-осных бронеплощадок – на одной из них монтировался корпус танка Т-28 (с тремя башнями), закрытый 17-мм бронелистами, на второй – такими же листами защищались две подбашенные коробки с башнями от танков Т-26. Кроме того, каждая площадка дополнительно вооружалась двумя бортовыми пулеметами ДТ. Составы были изготовлены в депо Москва-Пассажирская Ленинской железной дороге и Люблино Московского узла.

Командир дивизиона майор Ф. Локшин докладывал о состоянии матчасти следующее:

«Бронепоезда построены в ноябре 1941 года без всяких удобств для расчетов, как орудий-

ных, так и пулеметных. В каждой бронеплощадке в середине стоят корпуса танков, что занимает много места и создает неудобство расчетов».

Для усиления вооружения своих бепо 6-й дивизион изготовил еще 4 бронеплощадки, две из которых вооружались 76-мм зениткой образца 1931 года, 45-мм и двумя пулеметами Максима и две 37-мм зенитками.

Аналогичные по конструкции бронеплощадки с 45-мм пушками в танковых башнях строились в декабре 1941 года в депо Москва-Пассажирская Ленинской железной дороги и депо Лихоборы. Бронепоезда с этими площадками вошли в состав 23-го дивизиона. Один из них – № 1 – состоял из бронепаровоза и двух двухосных бронеплощадок, на каждой из которых стояло две танковых башни с 45-мм пушками. Пулеметное вооружение включало 4 ДТ – два бортовых и два спаренных с орудиями в башнях, толщина брони – 27 мм на паровозе и 27 мм + 18 мм на площадках.

Бронепоезд № 2 23-го дивизиона имел 4 бронеплощадки, на каждой из которых имелась одна танковая башня с 45-мм орудием и 5 – 6 ДТ (4 бортовых и 1 – 2 башенных). Состав был забронирован плитами толщиной 20–30 мм (паровоз) и 36 мм (площадки) из Ст 5 – обычной конструкционной стали.

Любопытными по конструкции являлись бронепоезда, вошедшие в состав 48-го дивизиона. Каждый из них включал в себя бронепаровоз и 4 двухосных площадки, на которых стояли корпуса танков, обваренные бронелистами.

Бронепоезд № 1 «Смерть немецким оккупантам» был построен в депо Лихоборы. При его изготовлении использовались корпуса с башнями танков Т-34, не подлежащих восстановлению. Корпуса устанавливались на двухосных платформах, борта, крыша и нижняя часть которых закрывалась 20-мм броней.

48. Бронеплощадка типа ОБ-3 бепо № 1 57-го ОДБП, изготовленная Канашским ВРЗ в апреле 1942 года. Вооружена 76-мм пушкой Лендера и 4 пулеметами ДТ, броня некаленая 15 – 37 мм (ЦАМО).

49. Бронеплощадка типа ОБ-3 бепе № 1 47-го ОДБП, изготовленная в депо станции Усаты Томской ж.д. в апреле 1942 года. Вооружена 76-мм пушкой КТ-28 и 5 пулеметами ДТ, броня некаленая 15 – 40 мм (ЦАМО).

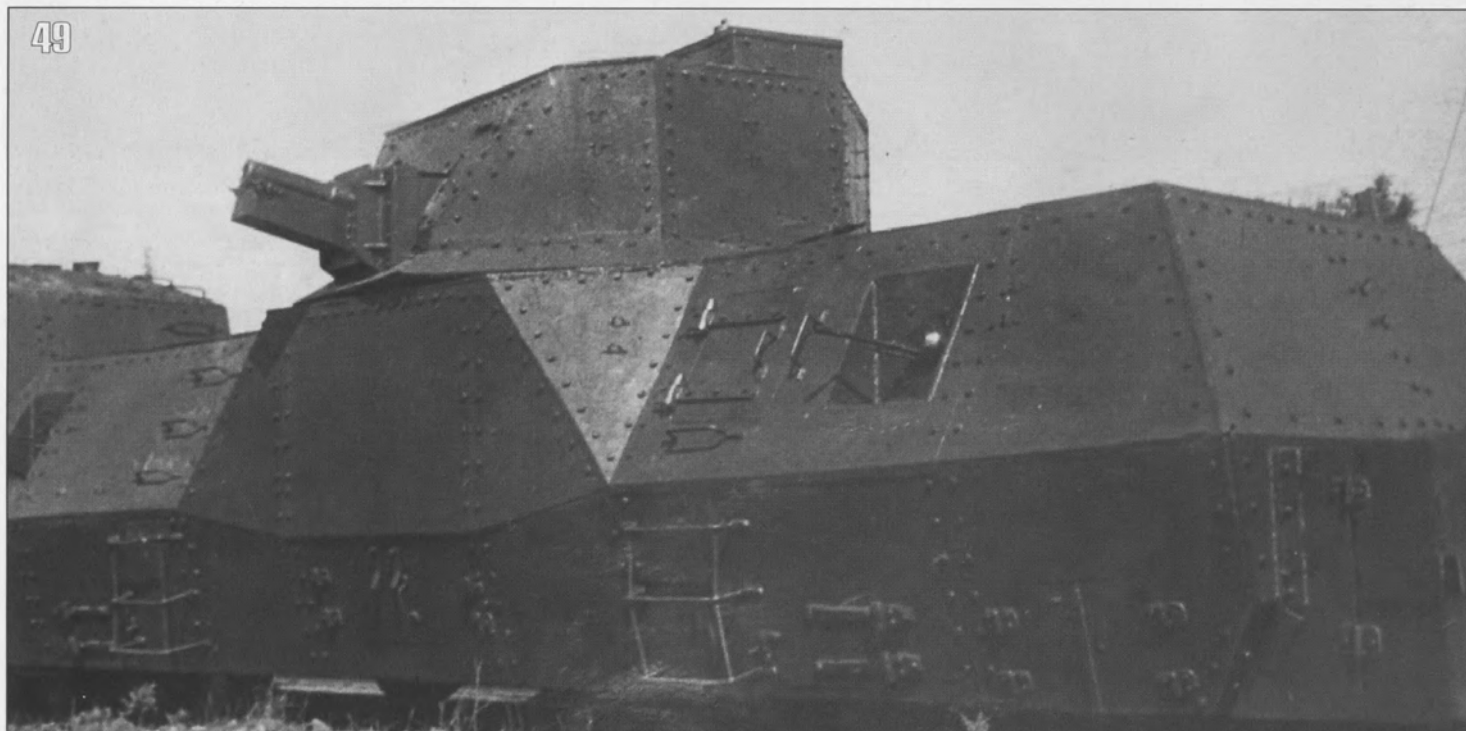
Помимо вооружения в башне (76-мм орудие Ф-34 спаренное с пулеметом ДТ) каждая бронеплощадка имела два бортовых ДТ.

Бронепоезд № 2 «Дзержинец», изготовленный депо Москва-Горьковская Дзержинской железной дороги, имел такой же состав, как и бепе № 1 «Смерть немецким оккупантам», но при постройке матчасти использовались корпуса с башнями от танков Т-28. При этом толщина брони бортов площадки, установленных под большими углами наклона к вертикали, составляла 15 мм + 15 мм, движения и крыши 15 мм. Помимо вооружения в башнях каждая бронеплощадка имела два бортовых пулемета ДТ.

Бронепаровозы почти всех поездов, строившихся по директиве НКО № 22сс, изготавливались по чертежам бепе «Маршал Буденный», поэтому имели сходную схему бронекорпусов. Тем не менее, они различались между собой формой и конструкцией командирских рубок, бронировкой трубы песочницы и сухопарника, наличием или отсутствием баш-

чертежи бепе «Маршал Буденный». Всего бронепоездов типа НКПС-42 изготовили не менее 15 – в Москве, Ярославле, Вологде, на станции Тайга и т.д. Они имелись на вооружении 24, 41, 43, 45, 50, 52 и ряда других дивизионов. Как и в случае с ОБ-3, все бронеплощадки различались между собой артиллерийскими и пулеметными установками, командирскими башенками, расположением люков и дверей, способом соединения и раскроем брони. В некоторых пунктах, например в депо имени Войкова Калининской железной дороги, конструкция бронеплощадок «Маршала Буденного» была переработана. У построенного здесь бронепоезда «Комиссар Лестев» (уже упоминавшегося выше) верхняя часть бортов площадок устанавливалась под наклоном, а на крыше, между артиллерийскими башнями, размещалась башня ПВО со спаркой 7,62-мм пулеметов ПВ-1.

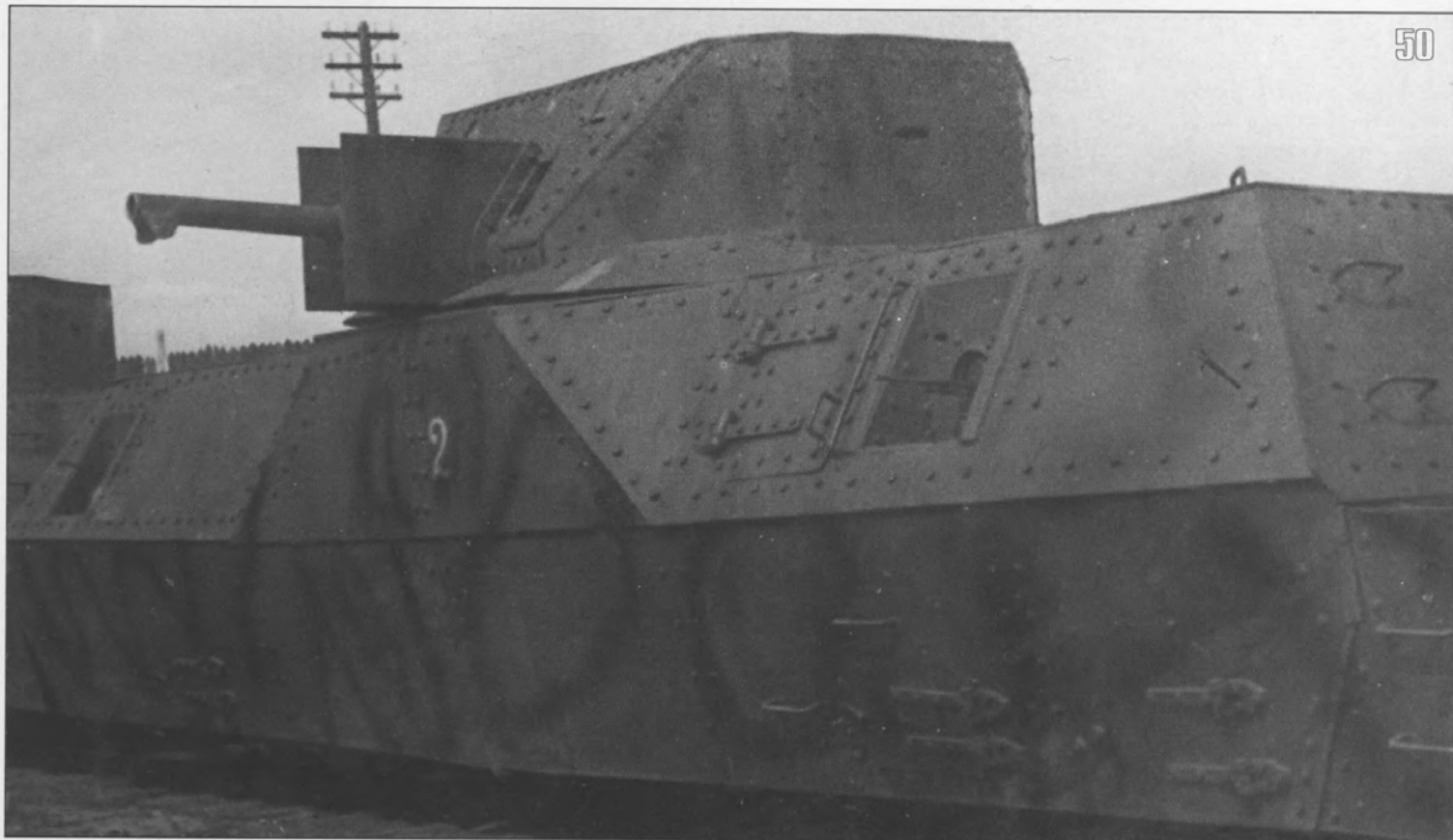
Несколько бронепоездов, построенных по директиве № 22сс была оригинальной конструкции. Прежде всего, к ним следует отнести бепе № 2 51-го дивизиона, сооружение кото-



ни ПВО на тендере, формой лючков и дверей, раскроем и способом крепления бронелистов и т.п. В качестве зенитного вооружения использовались спаренные или счетверенные установки пулеметов Максима, одиночные или спаренные ДШК, строгенные ДТ и даже орудия: например, на тендере бронепаровоза бепе № 1 «Молотовский рабочий» 30-го дивизиона устанавливалась 25-мм автоматическая зенитка, а на паровозе бепе № 2 «Комиссар Лестев» – 45-мм танковая пушка образца 1932 года в башне танка Т-26, но с возможностью ведения огня по самолетам.

Помимо бронепоездов типа ОБ-3, по директиве НКО № 22сс строились и бепе типа НКПС-42 с четырехосными площадками. При этом часть из них поступила с заводов Юга и достраивалась в Москве, часть изготавливалась заново, так как предприятия уже получили

рого велось Макеевским заводом в октябре 1941 года, а формирование заканчивалось в Москве в ноябре. Он состоял из паровоза с оригинальной формой довольно высокого бронекорпуса и зенитным пулеметом ДШК на тендере, и двух 4-осных бронеплощадок, 2/3 длины каждой из которых занимал закрытый каземат с двухскатной крышей и командирской башенкой на ней, а остальная часть защищалась только внешним бортом. Вооружение каждой площадки состояло из 76-мм пушки Лендера, установленной на открытой части за щитом оригинальной конструкции, и четырех пулеметов ДТ в бортах каземата. Паровоз защищался 14 – 20 мм броней, площадки – 7 мм + 25 мм с 250 мм зазором с песчаной засыпкой (борта) и 25 мм (крыша, борта открытой части и щит орудия). В Москве при формировании дивизиона бронепоезд № 1 дополни-



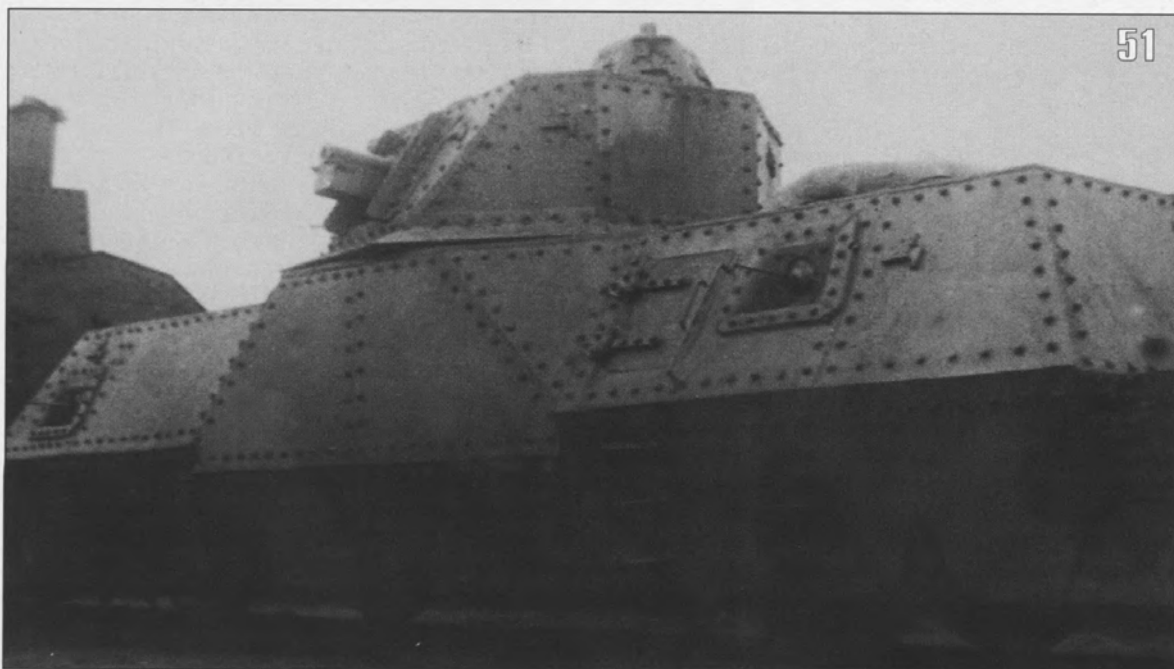
тельно получил тяжелую бронеплощадку типа военсклада № 60 со 107-мм пушкой (заводской № 379, изготовлена в 1932 году).

Еще более интересными по конструкции были бронепоезда № 2 «Коломенский рабочий» 55-го дивизиона и № 2 54-го дивизиона. Первый строился на Коломенском машиностроительном заводе имени Куйбышева в ноябре 1941-го – январе 1942 года. По воспоминаниям директора завода Н. Смелякова его проект разработали всего за 7–8 часов, и передали в цеха, где еще двое суток чертежи дорабатывали применительно к возможностям завода. Дело в том, что к этому времени производ-

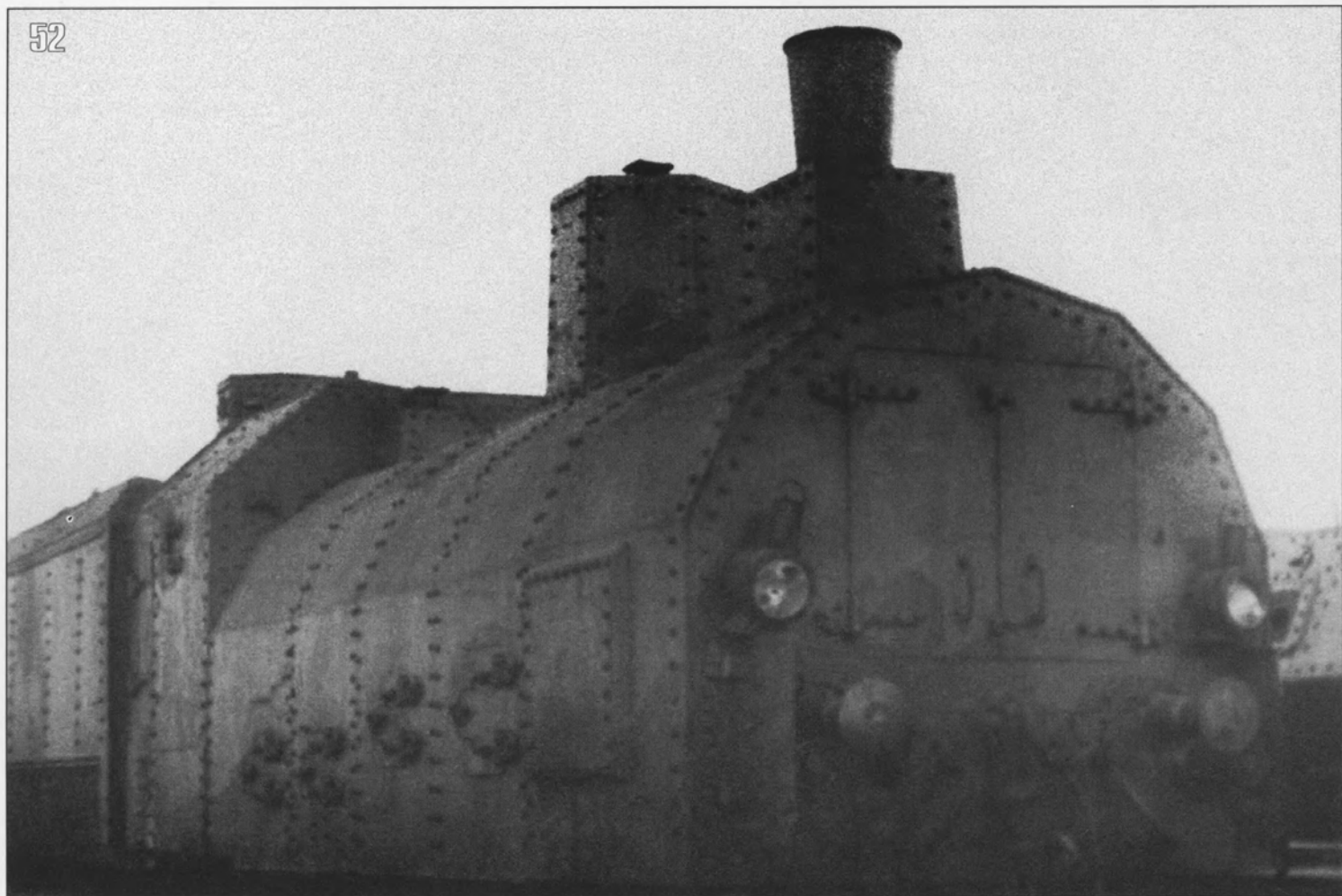
ство из Коломны эвакуировали в Киров, и на предприятии остался минимум оборудования и рабочих. Но, несмотря на это, к середине января 1942 года бронепоезд, названный «Коломенский рабочий», передали Красной Армии.

В его составе имелся паровоз Ок с довольно массивной бронировкой прямоугольной формы (толщина некаленной брони: котел 20 мм, будка машиниста 23 мм, тендер 15 мм), и три бронеплощадки – две артиллерийских и одна ПВО. Артиллерийские изготавливались на базе 60-тонных платформ и имели центральный каземат (броня 6 – 29 мм некаленная) с тремя пулеметами ДТ (два бортовых и один в полу-

50. Бронеплощадка типа ОБ-3 бело № 1 47-го ОДБП, изготовленная депо станции Барабинск Омской ж.д. в феврале 1942 года. Вооружена французской 75-мм пушкой обр. 1897 года и 5 пулеметами ДТ, броня некаленная 20 + 10 мм с 80 мм воздушной прослойкой (ЦАМО).



51. Бронеплощадка типа ОБ-3 бронепоезда № 1 29-го ОДБП, изготовленная на Красноярском ПРЗ в марте 1942 года. Площадка вооружена 76-мм танковой пушкой КТ-28 и 5 пулеметами ДТ, броня закаленная, 30 мм борт и башня, 20 мм крыша, 15 мм движение (ЦАМО).



52. Бронепаровоз бепо № 1 29-го ОДБП, построенный на Красноярском ПРЗ в марте 1942 года. Броня закаленная, 30 – 40 мм (ЦАМО).

сферической башенке на крыше) и две артиллерийские 8-гранные в плане массивные башни (вооружение 10 – 13 мм). В башнях монтировались 152-мм гаубицы «Виккерс» образца 1877 года на тумбовых установках, найденные на одном из артиллерийских складов Коломны. Выступающая наружу часть стволов защищалась массивным броневым кожухом.

Бронеплощадка ПВО также изготавливалась на базе 60-тонной платформы и конструктивно походила на артиллерийские, только вместо башен устанавливались борта, за которыми находились 37 и 25-мм зенитки.

Бронепоезд № 2 54-го дивизиона сооружался в разных местах – паровоз бронировался в депо Пассажирская Ленинской железной дороги, а площадки – в депо станции Голутвин (это город Коломна. – *Прим. автора*). Паровоз изготавливался по чертежам бепо «Маршал Буденный» с некоторыми изменениями, а площадки – по чертежам бепо «Коломенский рабочий». Они имели такое же вооружение – две 152-мм гаубицы «Виккерс» и три пулемета ДТ на каждой – но отличались от своего прототипа формой орудийных и пулеметных башен, а также каземата.

Наиболее известными бронепоездами, изготовленными по директиве НКО СССР № 22сс, без сомнения являются бепо 31-го дивизиона – № 1 «Козьма Минин» и № 2 «Илья Муромец», построенные в депо станции Горький и станции Муром соответственно. О них написано довольно много, но, как правило, однобоко. В частности, во всех источниках

указывается, что проектирование этих бронепоездов велось железнодорожниками, правда в некоторых упоминается о привлечении «квалифицированных военных специалистов», но что это за люди не говорится.

Между тем, как свидетельствуют документы, изготовление этих составов велось по проекту броневой ремонтной базы № 6, эвакуированной в 1941 году из Брянска в город Богородск Горьковской области. Бронеплощадки, спроектированные здесь с учетом опыта изготовления особого бепо «За Сталина», получили обозначение ПЛ-42 (площадка легкая образца 1942 года). Их особенностью было использование термически обработанных броневых плит большой толщины (45 мм), соединенных при помощи электросварки, и установка вооружения в танковых башнях. Схема бронировки паровоза использовалась по типу паровоза бронепоезда «За Сталина» с внесением целого ряда изменений. Проектирование ПЛ-42 велось под руководством конструктора рембазы № 6 И. Тузова, работавшего над созданием железнодорожных бронеекспедиторов с 1930 года (например, под его руководством в 1936 – 1937 годах была создана тяжелая бронеплощадка ПТ-38).

Строительство в Муроме и Горьком началось еще в октябре 1941 года, и было поддержано Горьковским областным комитетом ВКП(б). Из-за отсутствия опыта подобных работ железнодорожники обратились за помощью к военным, в частности к начальнику бронерембазы № 6 военинженеру 1-го ранга Прокурову. Последний, согласовав свои дей-

ствия с ГАБТУ КА направил в Муром и Горький специалистов – бронепоездников и чертежи. Так, в Горький из Богородска выехали старший конструктор рембазы О. Сениявин (занимал должность главного инженера строительства бепо «Козьма Минин»), конструктор М. Голома, старший мастер С. Воропаев, электросварщик Московский и резчик брони П. Булычев. Все эти люди имели большой опыт проектирования и изготовления бронепоездов: например, Сениявин работал на рембазе № 6 десять лет (в характеристике сказано: «Работает с 1932 года исключительно по проектированию и внедрению в жизнь опытных единиц бронепоездов с последующей доработкой их до принятия на вооружение Красной Армии»), Воропаев – с 1935 года, Булычев – с 1933 года. Аналогичная бригада выехала и в Муром.

Из-за задержки с поставкой бронелиста (в Муром он начал поступать в конце декабря, в Горький с 1 января 1942 года) изготовление бронепоездов затянулось: «Илья Муромец» был готов 8 февраля 1942 года, а «Козьма Минин» – 21 февраля. Еще несколько дней понадобилось для монтажа реактивных установок М-8.

Каждый состав включал в себя бронепаровоз Ов или Ок, две артиллерийских бронеплощадки, изготовленных на базе 60-тонных платформ и две площадки ПВО. Паровозы защищались термически обработанной броней толщиной 20, 30 и 45 мм, площадки – 45 мм. При этом на «Козьме Минине» листы соединялись сваркой, а на «Илье Муромце» – клепкой и болтами, так как возможности депо не позволили применить сварку. Вооружение артиллерийских бронеплощадок состояло из двух

76-мм пушек Ф-34 и двух пулеметов ДТ в башнях танка Т-34 и четырех бортовых ДТ. На крыше между башнями размещалась командирская рубка для наблюдения за полем боя. Площадки ПВО имели одинаковую конструкцию: в центре высокая рубка без крыши с откидными бортами, в которой крепилась реактивная установка М-8-24, а по краям – 25-мм автоматические зенитные орудия («Козьма Минин») или 76-мм пушки Лендера образца 1914 года («Илья Муромец»). Кроме того, «Минин» имел бронированный вагон – артиллерийский склад без вооружения.

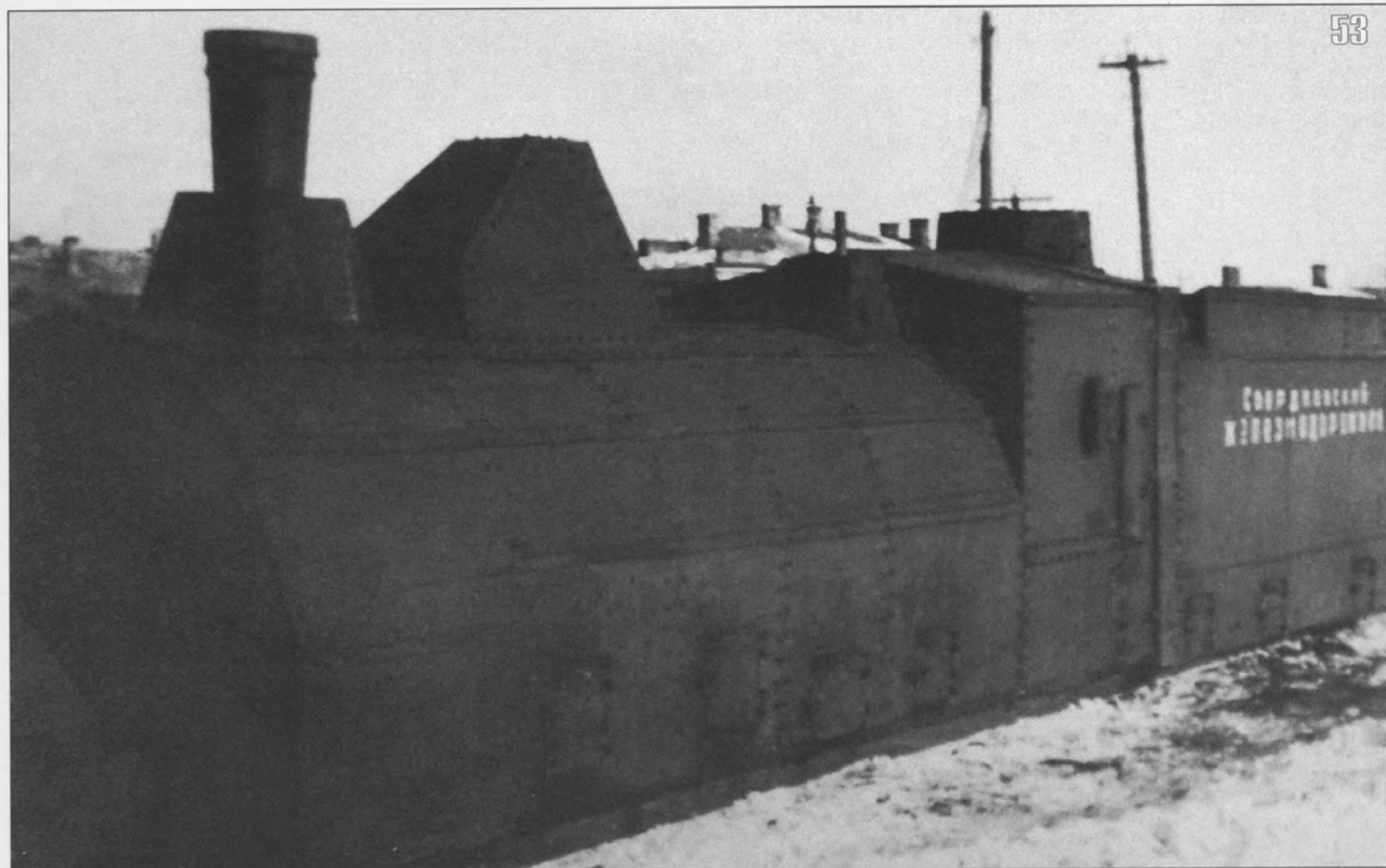
В начале марта 1942 года оба состава включили в состав 31-го особого дивизиона бронепоездов. При этом термин «особый» подчеркивал, что на вооружении этой части имеются реактивные установки (подробнее см. главу «Железнодорожные «катюши»»).

При изготовлении бронепоездов большую помощь оказал Горьковский областной комитет ВКП(б), где был создан совет содействия строительству, а также паровозная служба Горьковской железной дороги и руководство депо.

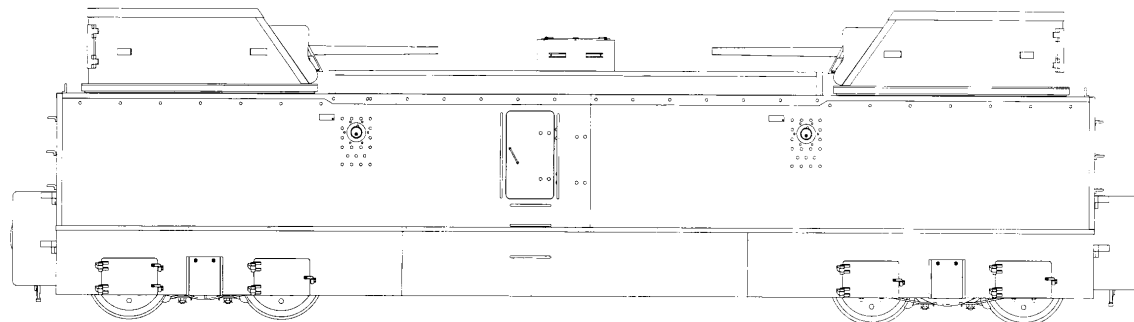
Небезынтересно привести текст докладной записки о строительстве бепо «Козьма Минин», направленной начальнику бронерембазы № 6 старшим конструктором О. Сениявиным 4 марта 1942 года:

«Возвратившись из командировки после окончания строительства бронепоезда «Козьма Минин» в депо Горьковской железной дороги, и оглядываясь на проведенный комплекс работ, нахожу необходимым в своем докладе осветить следующие моменты.

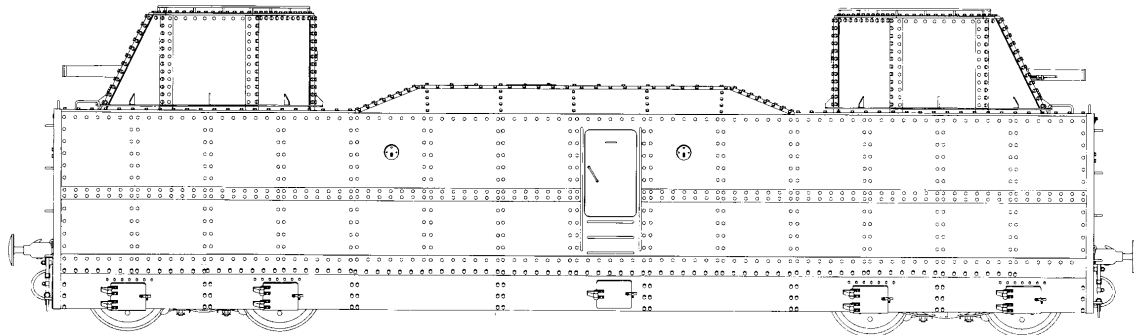
53. Бронепаровоз бронепоезда № 2 «Свердловский железнодорожник» 16-го ОДБП, построенный в депо станции Свердловск в феврале 1942 года. Броня термически необработанная, толщиной 30 – 45 мм (ЦАМО).



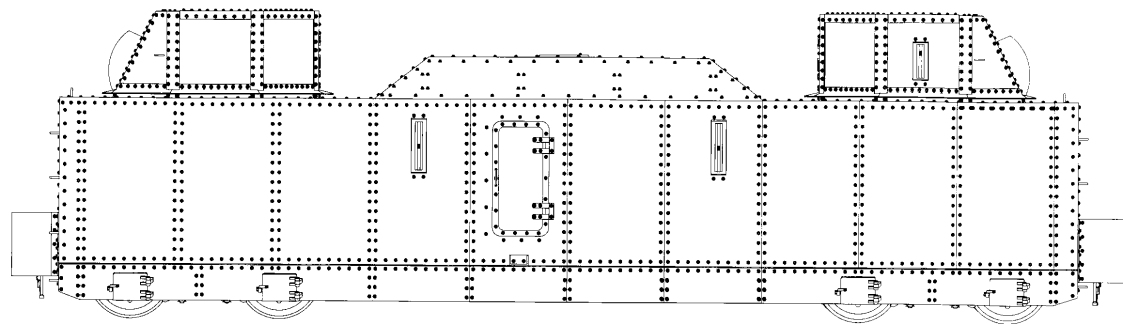
Бронеплощадка типа НКПС-42 бронепоезда № 1 «Тамбовский рабочий» 52-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм орудиями Ф-34, тремя пулеметами Максима и тремя ДТ, броня – обычная сталь 20 + 20 мм со 120-мм железобетонной прослойкой. Изготовлена Тамбовским вагоноремонтным заводом в декабре 1941 года.



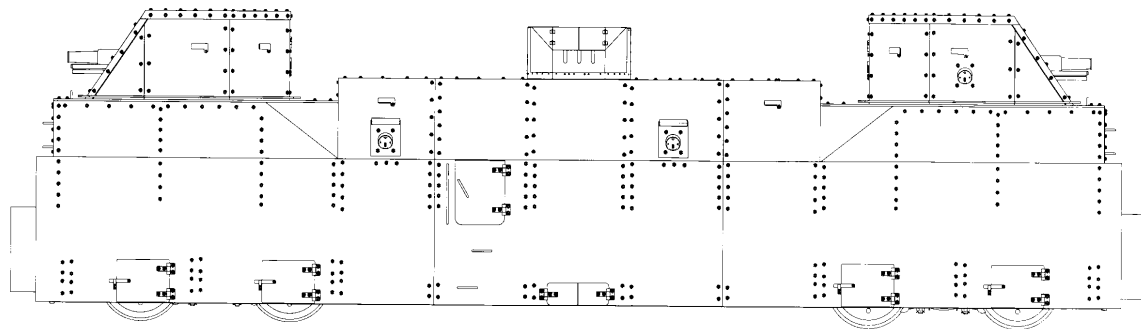
Бронеплощадка типа НКПС-42 бронепоезда № 1 43-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм зенитными пушками Лендера и шестью пулеметами ДТ, броня 45 мм некаленая. Начала строиться в депо станции Макеевка в ноябре, закончена в декабре 1941 года на броневой ремонтной базе № 6.



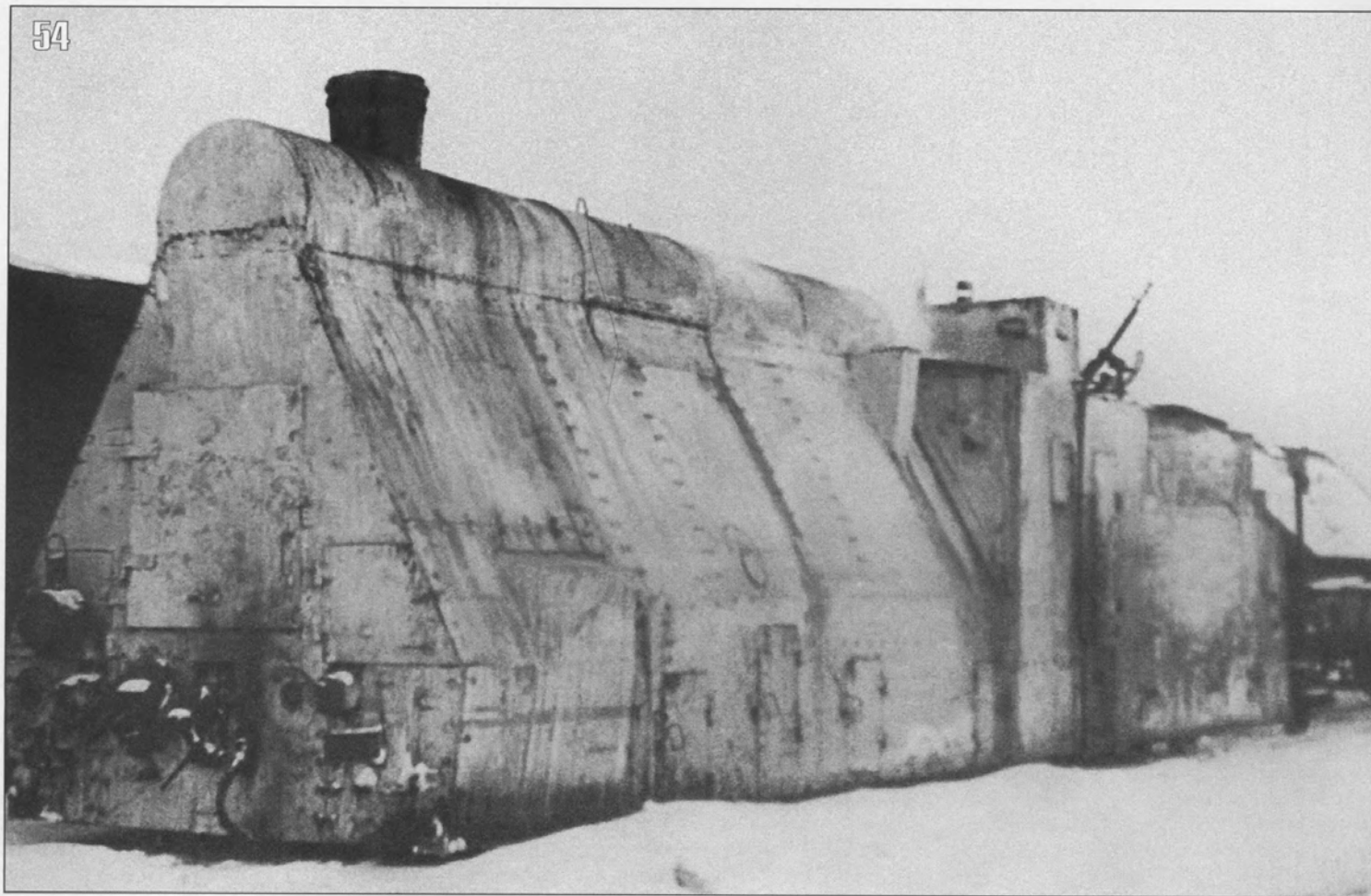
Бронеплощадка типа НКПС-42 бепо № 1 50-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм полковыми пушками обр. 1927 года и шестью польскими пулеметами Браунинг, броня некаленая 15 + 10 мм со 120 мм асбестовой прослойкой. Изготовлена Ярославским паровозоремонтным заводом НКПС в январе 1942 года.



Бронеплощадка бепо № 2 «Комиссар Лестев» 45-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм танковыми пушками КТ-28, четырьмя пулеметами ДТ и двумя 7,62-мм ПВ-1 на зенитном станке. Изготовлена депо имени Войкова Калининской ж.д. в феврале 1942 года.



Чертежи выполнил В. Мальгинов



54. Бронепаровоз Ов № 5900 бело № 2 51-го ОДБП, забронированный Макеевским заводом в октябре 1941 года. Толщина некаленной брони 14 – 20 мм, вооружение – пулемет ДШК (АСКМ).

Строительство бронепоезда не в заводских условиях, а в железнодорожном депо силами деповских рабочих протекало среди целого ряда трудностей, обусловленных, с одной стороны, непригодностью депо по оборудованию и с другой – отсутствием слесарки и опыта у деповских работников, привыкших при ремонте паровозов и вагонов иметь дело лишь с домкратами и кувалдами.

Остро давали себя чувствовать отсутствие постоянных производственных площадей, занятых объектами текущего ремонта по ужесточенным планам военного времени. На всем протяжении строительства имели место организационные неполадки с доставкой всякого рода материалов: систематические перебои с доставкой кислорода, карбида, бензина и электродов, хронические аварии с резаками и шлангами, постоянное замерзание редукторов и перерывы с подачей газа из-за недовро-качества карбида.

Резка броневых плит от руки, без обработки кромок камнем, коробление после резки или плохая правка плит после термообработки заводом – поставщиком, острый недостаток в рабочей силе, инструментах и подъемных средствах – все это и многое другое имело место на всем протяжении строительства, вызывая потерю времени и простой рабочих.

Несмотря на все это, несмотря на то, что плановое поступление брони на рабочие места началось лишь с 01.01.1942 г., поезд в составе 5 единиц и одного бронепоезда к 27 февраля был закончен с дополнительными рабо-

тами по установке двух, не предусмотренных проектом, агрегатов М-8.

Отдавая должное почину железнодорожниками Горьковского узла, закончивших строительство бронепоезда с оценкой комиссии на «отлично», я должен инициативу и руководство отнести к заслугам рембазы № 6, рискнувшей опытный бронепоезд строить в условиях железнодорожного депо, к тому же с применением цельносварных корпусов ПЛ-42, а паровоз и бронепоезд – почти без рабочих чертежей.

К конструктивным недостаткам бронепоезда надо отнести:

1). Люки в крыше ПЛ-42, свешиваясь в открытом положении внутрь бронеплощадки, мешают движению, не обеспечивают водонепроницаемости из-за кривизны листов крыши, возникшей при резке брони.

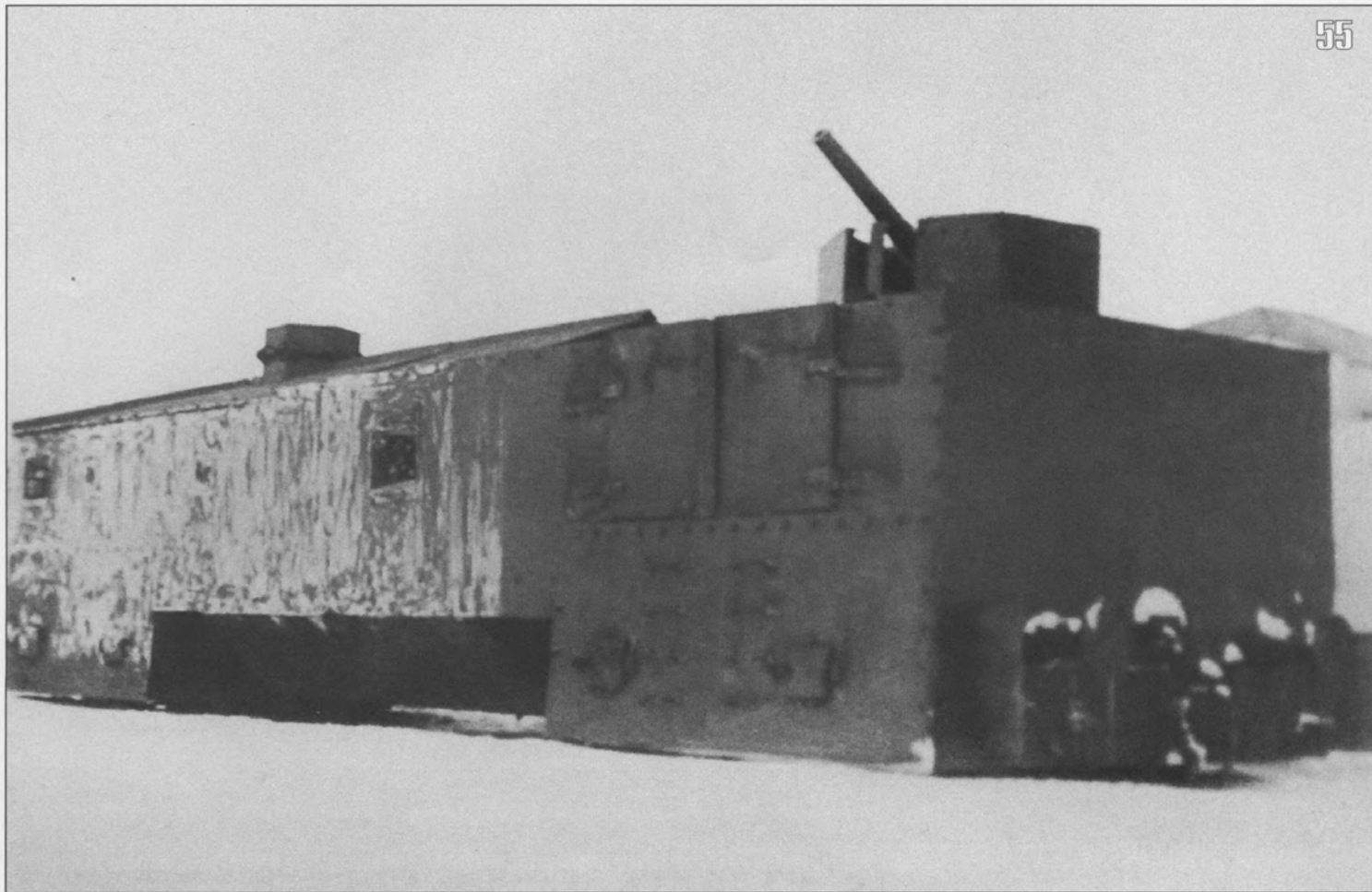
Люки требуют тренировки в обращении, без чего имели место травматические повреждения пальцев руки (стригут).

2). Командирская рубка на тендере – необходимо изменить по конфигурации, введя наклонные листы вместо отвесных и расширить по объему.

3). Наблюдательная башня ПЛ-42 – недостаток обзора с бортов по нормали пути. Требуется увеличение боковых углов, образующих ромб в 75 градусов вместо 60 градусов.

4). Центральные петли люка-лаза требуют конструктивной доработки (заедание и перекос валиков).

5). Штепсельные розетки – неудовлетворительны по конструкции.



6). Сопряжение покрытия движения с горизонтальными кромками бортовых плит на ПЛ-42 – зазор до 15 мм, что в значительной мере надо отнести к недоброкачественной сборке и короблению плит (переработать крепление).

7). Петли между вагонного перекрытия – не обеспечивают полного открывания (упростить по конструкции).

8). Несоответствие тактико-техническим требованиям перископа «Разведчик», установленного во всех трех башнях вместо ПТК, предусмотренного проектом».

Кроме бронепоездов для Красной Армии, в конце 1941-го – начале 1942 года на предприятиях НКПС изготовили два состава для Черноморского флота, а точнее Азовской военной флотилии.

Один из них, получивший название «Смерть немецким оккупантам» построили железнодорожники Тимашевского железнодорожного узла при поддержке управления Северо-Кавказской железной дороги в ноябре – декабре 1941 года. Начальником строительства назначили начальника спецотдела локомотивного отделения И. Кравченко, его помощником – инструктора политотдела И. Черноусова, главным инженером – В. Манжуру.

Бронепоезд состоял из паровоза Ов, защищенного 12 мм броней и трех 4-осных платформ – двух артиллерийских и зенитной – с двойной 12 мм броней и 300 мм бетонной прослойкой между ними. Вооружение артиллерийских бронеплощадок состояло из двух 76-мм универсальных морских орудий 34К,

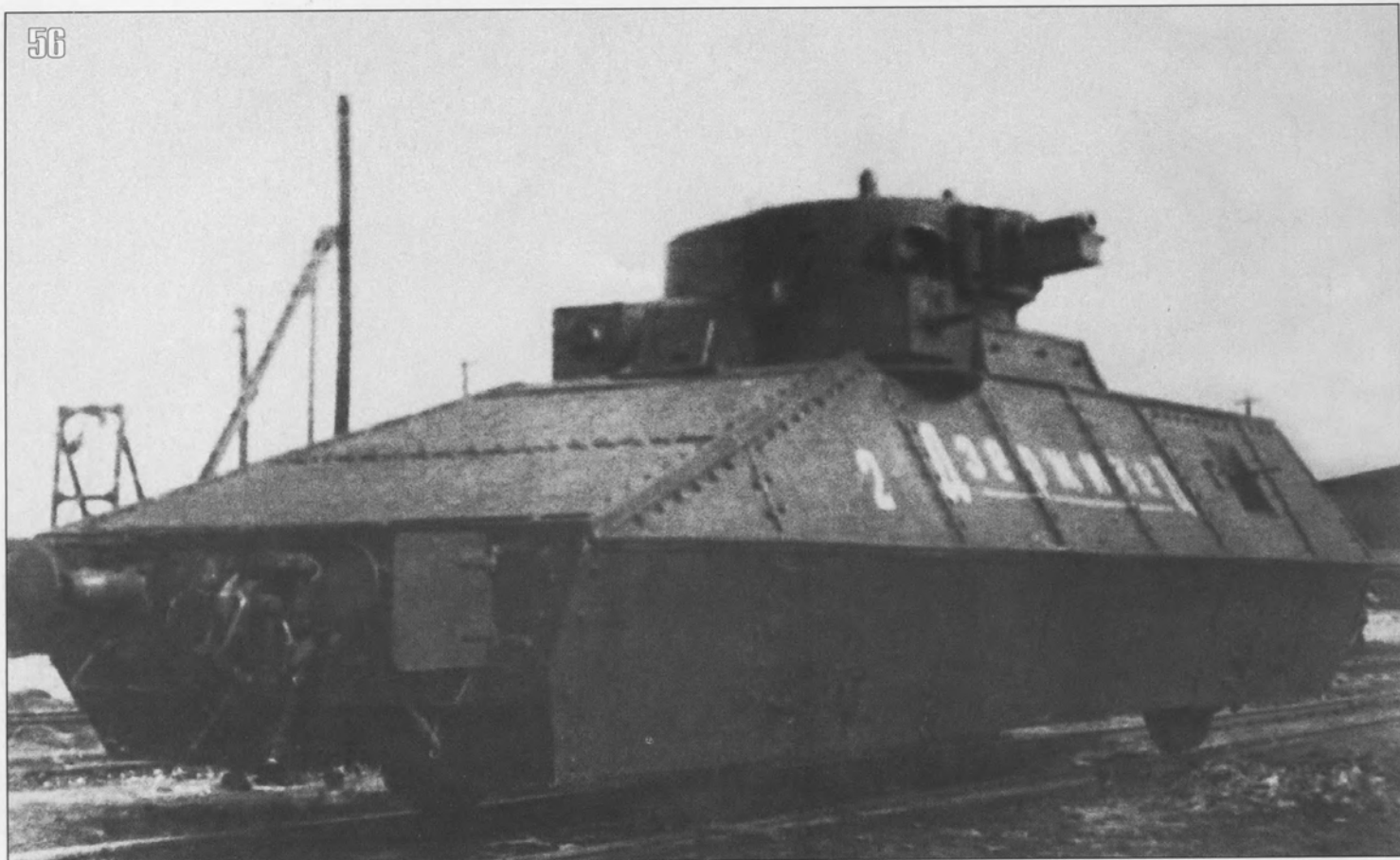
четырёх бортовых пулеметов Максима, зенитной – одного 12,7-мм пулемета ДШК и 45-мм универсальной пушки 21К. Каждая артиллерийская бронеплощадка оснащалась перископом, на тендере паровоза имелась башня с морским дальномером.

Аналогичную конструкцию имел бронепоезд «За Родину», изготовленный на Новороссийском вагоноремонтном заводе и также переданный на вооружение Азовской военной флотилии.

55. Бронеплощадка бепо № 2 51-го ОДБП постройки Макеевского завода. Борт двойной 7 + 25 мм с песчаной засыпкой, вооружение 76-мм пушка Лендера и 4 пулемета ДТ (АСКМ).

БРОНЕПОЕЗДА РЕМБАЗЫ № 6

После сдачи бронепоездов «Козьма Минин» и «Илья Муромец», руководство броневой ремонтной базы № 6 вышло на руководство главного автобронетанкового управления Красной Армии с инициативой об изготовлении сверх плана двух бепо подобного типа, но с устранением выявленных в их конструкции недостатков. Заручившись поддержкой ГАБТУ КА, коллектив рембазы 1 апреля 1942 года начал постройку первого состава, получившего название «Имени газеты «Правда»». Основные работы на нем завершили к 20 июня. Изготовление второго бронепоезда – «Имени газеты «Красная Звезда» – началось 15 июня 1942 года. Следует сказать, что



редакции обеих изданий объявили сбор средств на постройку бронепоездов и оказывали коллективу рембазы № 6 различную посильную помощь.

16 июня 1942 года начальник рембазы № 6 направил начальнику управления бронепоездов ГАБТУ КА следующее письмо:

«По инициативе коллектива рембазы № 6 и по решению Горьковского областного комитета ВКП(б), рембаза № 6 строит 2 мощных бронепоезда, причем «Имени газеты «Правда» уже собран на 80%, а бронепоезд «Имени газеты «Красная Звезда» начат строительством. Оба бронепоезда строятся по чертежам, разработанным на рембазе № 6».

27 июня 1942 года изготовление бепо наконец-то «узаконило» руководство страны – в этот день вышло постановление совета народных комиссаров (СНК) СССР № 1043-516сс «Об изготовлении на ремонтной базе № 6 ГАБТУ КА двух бронепоездов». Согласно этому документу составы должны были быть готовы к 1 августа 1942 года, но бепо «Имени газеты «Правда» сдали 1 июля, а «Имени газеты «Красная Звезда» – 19 ноября 1942 года. Оба состава поступили на вооружение 38-го отдельного дивизиона бронепоездов, потерявшего свою матчасть в июне 1942 года. При этом личный состав дивизиона принимал активное участие в постройке бепо «Имени газеты «Красная Звезда».

Конструктивно оба состава были похожи на «Илью Муромца» и «Козьму Минина»: каждый состоял из бронепаровоза Ов, двух 4-осных бронеплощадок с башнями от танков Т-34 и двух платформ ПВО, на которых стояло два 25 мм и два 37-мм зенитных орудия.

СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ НА КАВКАЗЕ

Довольно активно строились бронепоезда во время битвы за Кавказ летом – осенью 1942 года. В ходе этой операции они использовались очень активно, но несли при этом большие потери. Для их восполнения на предприятиях Северного Кавказа и Закавказья велось строительство новых составов. Основные работы выполнили заводы НКПС и депо Тихорецка, Махачкалы, Орджоникидзе (ныне Владикавказ) и Тбилиси.

Сведения об изготовлении бронепоездов взамен потерянных в боях есть в докладе начальника отделения бронепоездов Закавказского фронта полковника Жмакина, направленном в штаб фронта:

«Состояние дивизионов бронепоездов Закавказского фронта на 25 октября 1942 года.

11 ОДБП – в составе 46-й армии, не учтен.

12 ОДБП – 10 октября 1942 года после налета авиации противника имеет потери: два бронепаровоза, одну двухбашенную, одну одnobашенную бронеплощадку и платформу ПВО. Эвакуирован с поля боя. Эвакуированная матчасть ремонтируется в депо Гагры и Сочи, бронируется вновь паровоз. По докладу командира дивизиона, к 3 ноября будет восстановлен один бронепоезд в составе бронепаровоза, одной двухбашенной и одной одnobашенной бронеплощадки.

По распоряжению заместителя командующего Закавказским фронтом по танковым

56. Бронеплощадка бепо № 2 «Держинец» 48-го ОДБП с корпусом и башней танка Т-28 (АСКМ).



войскам предложено построить на месте (Гагры, Сочи) второй бронепоезд, хотя бы и примитивной конструкции.

8 ОДБП – прибыл в составе одного бронепоезда, требующего среднего ремонта (бронепаровоз и две двухбашенных бронеплощадки). Решением командующего Закавказским фронтом приказ № 337 от 19 сентября 1942 года в 8-й дивизион влит один бронепоезд 19-го дивизиона, который имел бронепаровоз, требующий среднего ремонта, и две двухбашенные бронеплощадки, начатые постройкой в ПВРЗ станции Тихорецкая, и последующим приказом № 350 от 22 сентября 1942 года в 8-й дивизион влит 15-й отдельный бронепоезд в составе одного бронепаровоза и двух однобашенных бронеплощадок...

К 20 октября 1942 года в 8 ОДБП:

бронепоезд № 1 – бронепаровоз, две двухбашенных бронеплощадки, платформа ПВО с двумя 76-мм пушками образца 1914/15 гг. – станция Мцхета;

бронепоезд № 2 – бронепаровоз, две двухбашенных бронеплощадки. Паровоз отослан для временной замены подбитого паровоза в 42 ОДБП, две двухбашенных бронеплощадки строятся в Тбилиси на ПВРЗ имени Сталина, срок выхода из ремонта – 5 декабря. Платформа ПВО с вооружением – одно 76-мм орудие образца 1914/15 гг. и два ДШК. Срок выхода из строительства – 28 октября;

третий бронепоезд в составе – бронепаровоз и две однобашенных бронеплощадки, построены 20 октября 1942 года. Заложено строительство двух однобашенных площадок со сроком готовности к 1 декабря.

Ход ремонта и строительства бронеплощадок и бронепаровозов на ПВРЗ имени Сталина в Тбилиси идет очень медленно: завод не имеет указания от НКПС для включения в план ремонта и строительства бронепоездов, отсутствие брони, сортового и котельного железа.

19 ОДБП. Прибыл на Закавказский фронт в составе: первый бронепоезд – две двухбашенные бронеплощадки находятся в стадии строительства, второй в составе бронепаровоза и двух бронеплощадок был оставлен в 9-й армии и 28 августа 1942 года в бою под Моздоком уничтожен, матчасть не эвакуирована. Решением командующего Закавказским фронтом № 337 от 19 сентября 1942 года строящийся бронепоезд передан с личным составом в 8-й дивизион, а 19-й получил 17-й отдельный тяжелый и 18-й отдельный легкий бронепоезда в Северной группе.

По состоянию на 20 октября 19-й дивизион имеет: 1-й бронепоезд – бронепаровоз и две двухбашенных бронеплощадки, 2-й бронепоезд – бронепаровоз, две однобашенных бронеплощадки со 107-мм и 76-мм зенитными пушками образца 1914 года. Требуется довооружить бронепоезда средствами ПВО – четырьмя 25-мм орудиями.

36 ОДБП: первый бронепоезд – бронепаровоз, четыре однобашенных бронеплощадки, второй такой же, но имеет 75-мм французские пушки с дальностью стрельбы 5,5 км. Необходимо данные системы заменить другими.

42 ОДБП – в Действующей Армии. Первый бронепоезд – бронепаровоз и четыре однобашенных бронеплощадки. Паровоз подбит, находится на ПВРЗ имени Сталина, срок выхода

57. Строительство бронеплощадок бепо № 1 «Смерть немецким оккупантам» 48-го ОДБП в депо станции Лихоборы. Хорошо видны обваренные броней корпуса танков Т-34 с башнями (АСКМ).

58. Бронеплощадка бепо № 2 «Коломенский рабочий» 55-го ОДБП, построенная Коломенским заводом имени Куйбышева в январе 1942 года (АСКМ).

5 ноября. В замен подбитого выдан паровоз из 8-го дивизиона.

66 ОДБП – прибыл в составе одного бронепоезда в составе паровоза и двух двухбашенных бронеплощадок. После ремонта в Грозном действует в составе 44-й армии. Решением Военного совета Северной группы в Махачкале построена матчасть 65-го отдельного бронепоезда. По окончании ее строительства 65-й бронепоезд с личным составом включен в состав 66-го дивизиона. В настоящее время бронепаровоз и две двухбашенных бронеплощадки находятся на дооборудовании и монтаже вооружения на ПВРЗ имени Сталина в Тбилиси, срок выхода 1 ноября...

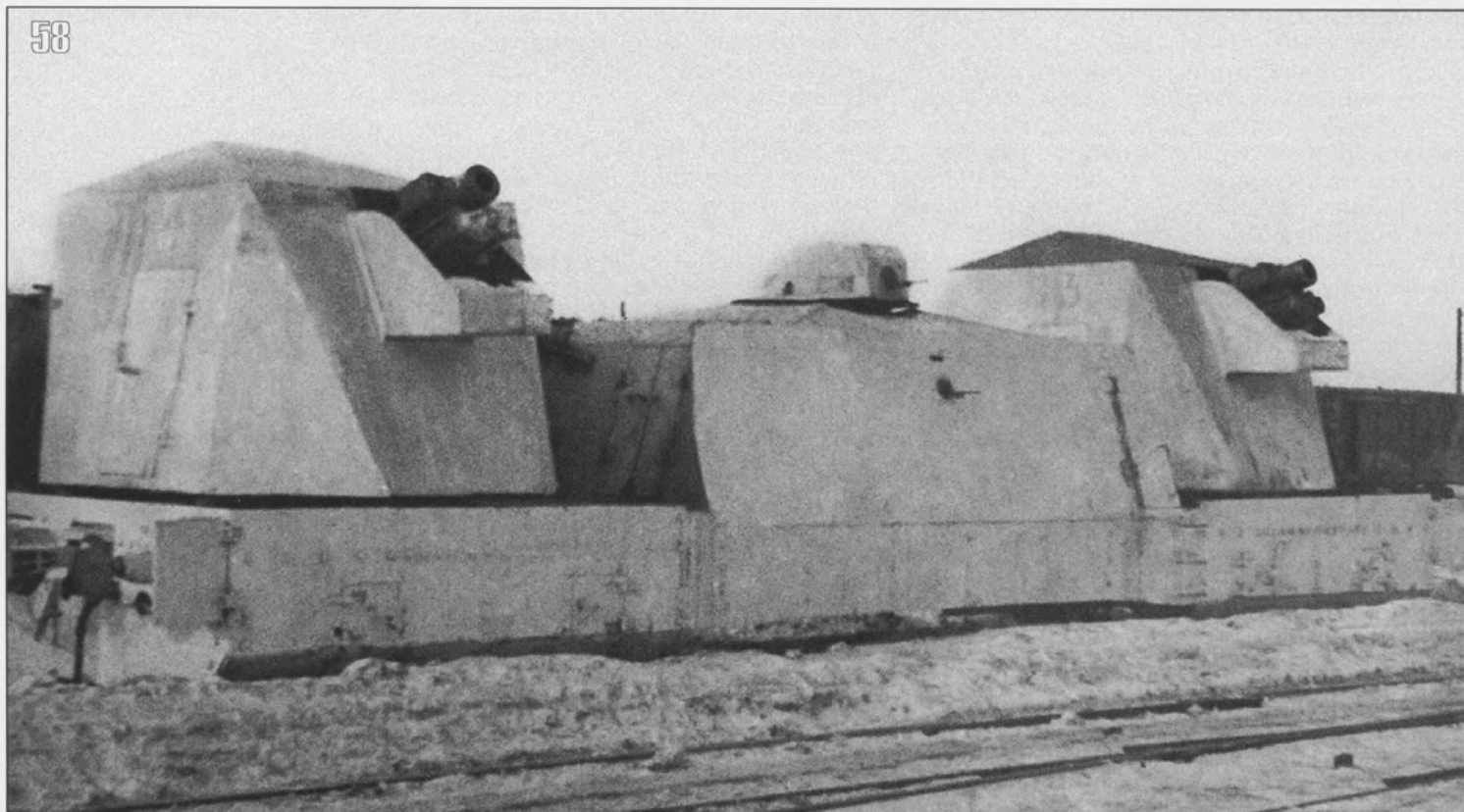
23 августа в боях за Моздок погибли два бронепоезда – 2/19 ОДБП и 20-й отдельный бронепоезд. Матчасть не эвакуирована. Решением Военного совета 44-й армии матчасть данным бронепоездам строится в депо Махачкала. Срок готовности бронепоездов – к 20 ноября. Решением командующего Закавказским фронтом из данных бронепоездов комплектуется 65 ОДБП.

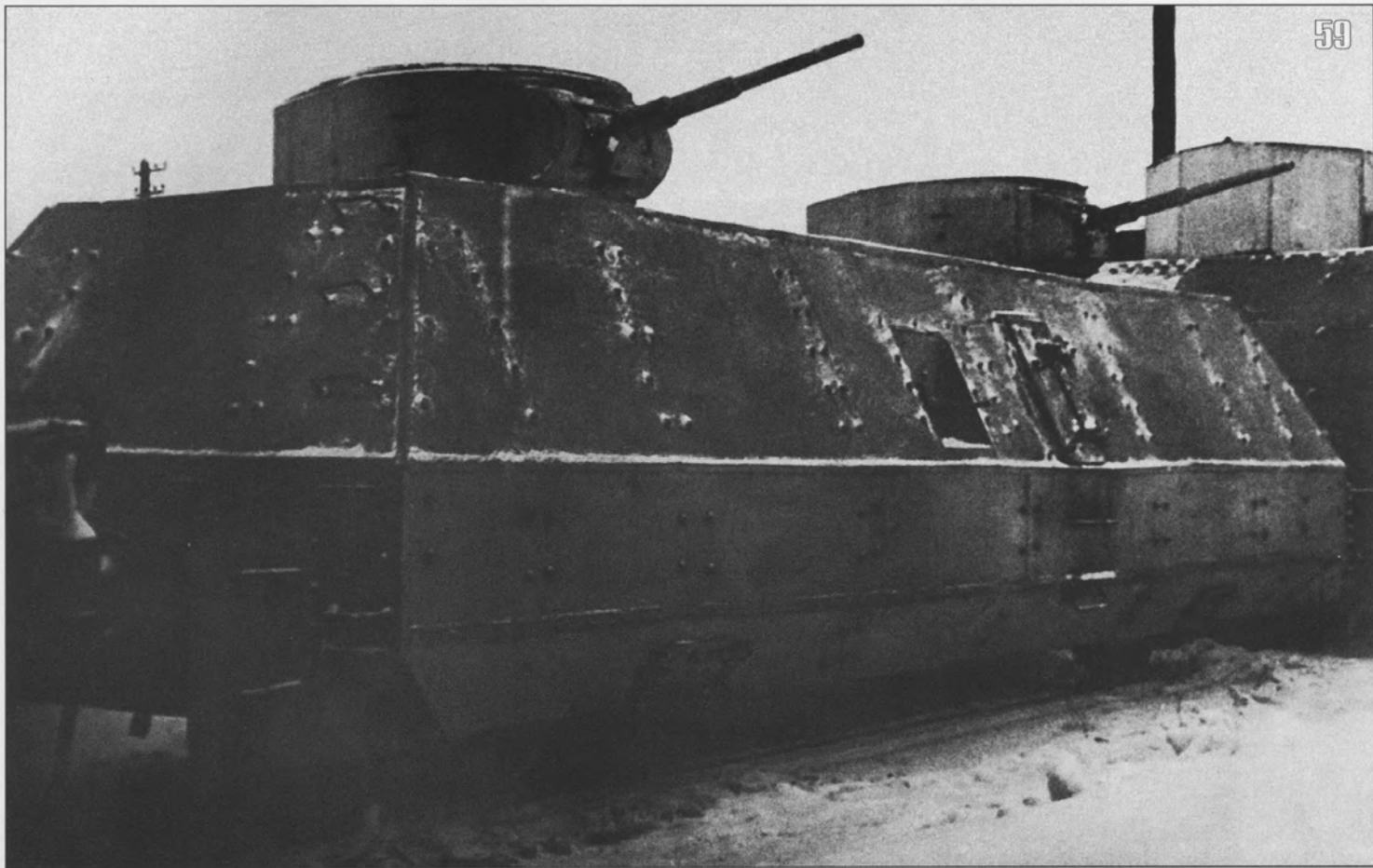
Есть справка, датированная 27 сентября 1942 года об изготовлении отдельного бронепоезда № 15, вошедшего в состав 8-го ОДБП. В ней сказано следующее:

«Строительство производилось на заводе имени Октябрьской революции в Ворошиловграде, но в связи с эвакуацией завода 6 августа 1942 года приказом АБТУ Южного фронта бронепоезд в составе бронепаровоза и двух бронеплощадок был направлен для достройки на Закавказский фронт, в настоящее время бронепоезд (бронепаровоз и две бронеплощадки) почти готов, укомплектован за счет старых бронепоездников, рабочих-добровольцев, коммунистов и комсомольцев».

Любопытным по конструкции был упоминаемый в докладе бепо «примитивной конструкции» 12-го ОДБП – на его вооружении вместо орудий установили 120-мм минометы. В одном из документов Закавказского фронта есть такая фраза: «По третьему бронепоезду 12-го дивизиона – бронеплощадки с минометным вооружением будут готовы к 10 января [1943 года], к бронировке паровоза приступят по доставке брони из Потти. Задержка окончательного выпуска бронепоезда может произойти из-за отсутствия зенитных орудий. Меры по получению зенитных средств АБТУ Черноморской группы приняты».

Из упоминаемых в докладе бепо, наиболее интересным по конструкции являлся отдельный тяжелый бронепоезд № 17 «Комсомолец Дагестана», изготовленный в депо станции Махачкала. Инициатива его постройки принадлежала комсомольцам Дагестана, организовавшим еще в ноябре 1941 года сбор средств на его сооружение. 9 декабря 1941 года принимается постановление Особого заседания СНК ДаССР № 197с «О мероприятиях по строительству бронепоезда «Комсомолец Дагестана», согласно которому для этой цели выделяются необходимые материалы и оборудование. А так как опыта подобных работ и чертежей в распоряжении махачкалинских железнодорожников не было, то за образец взяли конструкцию тяжелого бепо № 56 (с бронепаровозом ПР-35 и бронеплощадками ПТ-33), командир которого капитан С. Бородавко стал военным консультантом строительства. По его предложению на каждой бронеплощадке, помимо артиллерийской башни, проектировали установку башни ПВО с 25-мм автоматической пушкой. Несмотря на отсутствие опыта подобных работ, изготовление бронепоезда шло довольно быстрыми темпа-





ми, о чем 16 февраля 1942 года председатель Махачкалинского Комитета Обороны Н. Линкун докладывал начальнику штаба Закавказского военного округа:

«Строительство бронепоезда «Комсомолец Дагестана» подходит к концу. Бронепоезд тяжелого типа и предназначен под следующее вооружение:

Две 107-мм пушки;

Две зенитных малокалиберных пушки;

10 станковых пулеметов;

1 спаренная установка зенитных пулеметов.

Прошу выдать указанное вооружение и сообщить Махачкалинскому Комитету Обороны».

Некоторые сведения о конструкции бепо можно узнать из протокола совещания по строительству бронепоезда «Комсомолец Дагестана», прошедшего в Махачкале 14 февраля 1942 года. На нем присутствовали: начальник строительства Штурмин, заместитель начальника строительства Измайлов, представитель штаба Закавказского фронта капитан Гурьянов и военный консультант командир 56-го отдельного тяжелого бронепоезда капитан Бородавко. В протоколе говорилось следующее:

«Решение проекта правильное, конструкция броневой защиты – трехслойная с железобетонной стенкой – учитывая отсутствие специальной брони – правильное.

Вооружение бронеплощадки: 1 107-мм пушка, 1 малокалиберное зенитное орудие, 4 бортовых пулемета Максима, 1 башенный Максим, на тендере спаренная установка ДШК.

На бронеплощадке – две башни».

К началу марта 1942 года строительство бепо «Комсомолец Дагестана» в основном бы-

ло закончено, но проблему его вооружения смогли решить далеко не сразу – лишь в конце июля 1942 года удалось получить необходимое вооружение, монтаж которого осуществили на Тбилисском арсенале. Согласно акта «об отстреле вооружения бронепоезда № 17 «Комсомолец Дагестана», проведенного 6 – 15 августа 1942 года, его вооружение было следующим:

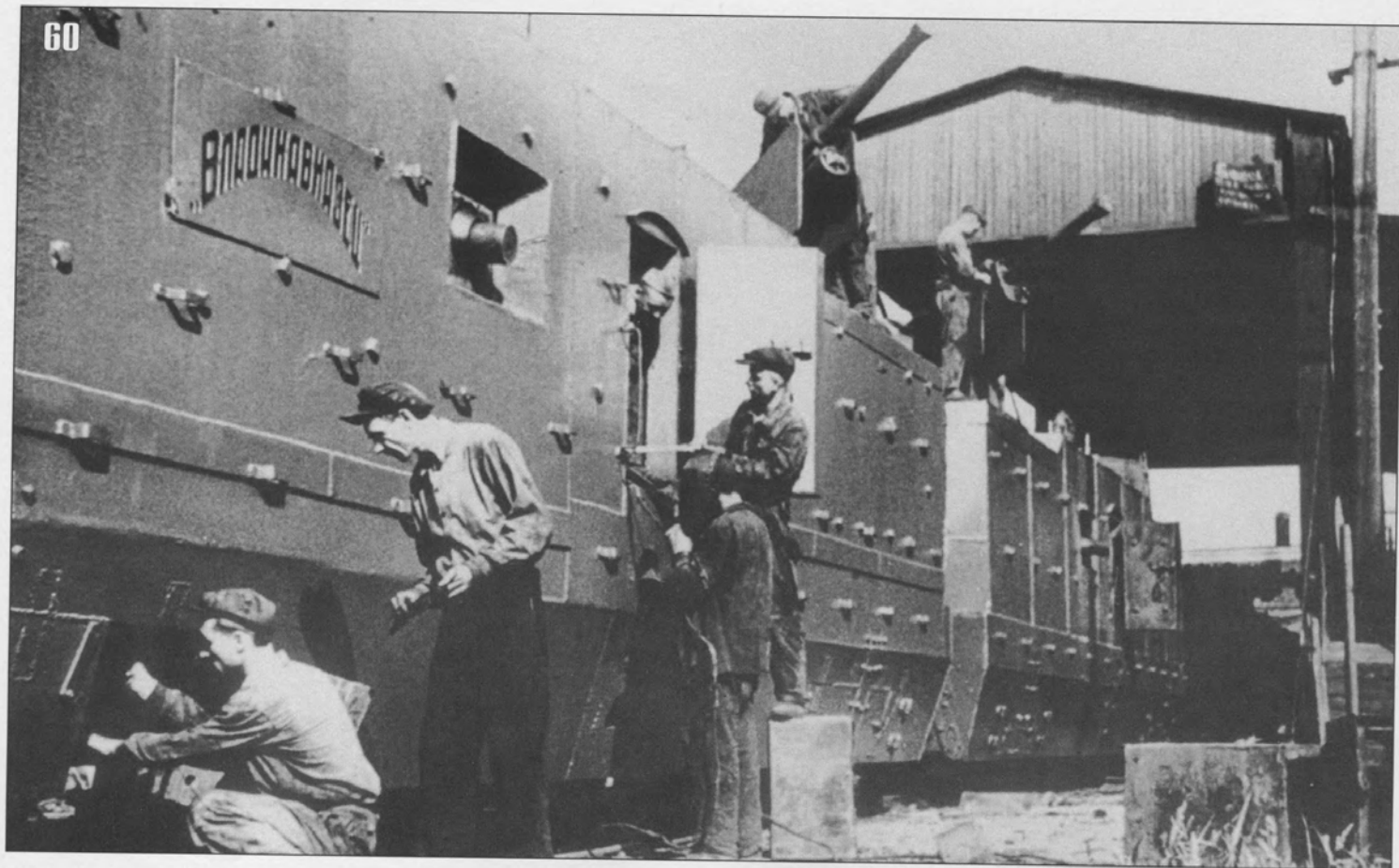
«Установлено 2 107-мм орудия обр. 1910 года №№ 9348 и 9315, 1 76-мм Лендера образца 1914/15 гг. № 204 (573), 1 ЗПУ-4, 1 ДА-2 на бронепаровозе...

Имеется 56 гнезд для 76-мм снарядов, 36 коробок для ЗПУ, 524 коробки для пулеметов Максима в 4-х установках, лотки на 616 снарядов и зарядов и плюс еще 56 гнезд для снарядов и зарядов».

Вместе с «Комсомольцем Дагестана» в состав 19-го ОДБП вошел бепо № 18 «Владикавказец» типа НКПС-42, изготовленный летом 1942 года в Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе имени Кирова. Он состоял из бронепаровоза Ов и двух четырехосных бронеплощадок, вооруженных 76-мм пушками образца 1902/30 года и Ф-22УСВ, пулеметами ДТ и Максима. В отчете этого предприятия о строительстве бронепоезда сказано: «По инициативе Орджоникидзевского (Владикавказского) комитета обороны и энтузиазма рабочих был построен бронепоезд «Владикавказец».

О бронепоездах, изготовленных для 65-го дивизиона, есть сведения в докладе, направленном в штаб Закавказского фронта 1 декабря 1942 года:

59. Бронеплощадка бепо № 1 23-го ОДБП, изготовленная в депо станции Лихоборы в декабре 1941 года. Вооружение – две 45-мм пушки в башнях танка Т-26 и четыре пулемета ДТ (АСКМ).



60. Строительство бронепоезда «Владикавказец» на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе имени Кирова. Июнь 1942 года. На фото просматривается артиллерийское вооружение — 76-мм пушки образца 1902/30 года и образца 1939 года (Ф-22УСВ).

«Согласно распоряжения командующего Северной группой Закавказского фронта, построили в Махачкале два новых бронепоезда: из них 20-й бронепоезд назван «Лаврентий Берия» и № 2/19 «Сергей Киров». После бронирования 14 ноября матчасть прибыла в Тбилиси на завод имени Сталина для вооружения».

Следует сказать, что Тбилисский паровозовагоноремонтный завод имени И. Сталина являлся фактически головным предприятием по изготовлению новых и восстановлению старых бронеединиц для Закавказского фронта. Объем проведенных работ можно видеть из доклада технического директора ПВРЗ Лященко, направленного 29 марта 1943 года начальнику отдела бронепоездов ГАБТУ КА Закавказского фронта капитану Дичко:

«Согласно Вашего требования сообщая следующее. При работе по изготовлению, переоборудованию, переделке, постройке бронеплатформ и платформ ПВО с установкой вооружения по заданию АБТУ Закавказского фронта для следующих единиц:

1. бронепоезд «Комсомолец Дагестана»;
 2. две бронеплощадки двухбашенных с монтажом вооружения для 66-го дивизиона;
 3. две единицы двухбашенные по наряду № 5707;
 4. бронеплощадки ПВО с монтажом вооружения;
 5. две бронеплощадки однобашенных для 12-го ОДБП;
 6. две бронеплощадки однобашенных для 65-го ОДБП;
 7. две платформы ПВО для 65-го ОДБП;
- стахановскими методами работы, самоотверженным трудом, проявляя инициативу

и настойчивость в работе, преодолевая встречающиеся трудности, проявили себя следующие работники ПВР завода имени Сталина:

1. Помощник начальника завода по вагонной части инженер т. Матинян Гайк Соломонович.

2. Начальник товарно-вагонного цеха инженер т. Бакрадзе Георг Имизович.

3. Котельщик товарно-вагонного цеха т. Зубиев Николай Иванович.

4. Начальник спецотдела т. Самсония Александр Иванович.

Кроме того, в настоящее время в товарно-вагонном цехе восстанавливаются 4 единицы бронеплощадок для 41-го ОДБП, 1 единица двухбашенной бронеплощадки для 12-го ОДБП и строятся заново 4 единицы.

Указанные бронеплощадки выпускаются с усиленной ходовой частью колесных пар и рессор, реконструированные по предложенным помощником начальника завода т. Мартиняна вариантам. Прошу поставить вопрос перед командованием Закавказского фронта соответствующе оценить работу вышеперечисленных товарищей».

Из документа видно, что изготовление новой матчасти для дивизионов бронепоездов Закавказского фронта велось и в 1943 году. Всего в 1942 – 1943 годах на предприятиях Северного Кавказа и Закавказья изготовили 12 бронепоездов и до 15 отдельных бронеплощадок (артиллерийских и ПВО). Большая часть из вновь построенных бепо поступила на укомплектование 8, 12, 19, 36, 65 и 66-го отдельных дивизионов бронепоездов.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ «КАТЮШИ»

Помимо реактивных установок, смонтированных на бронеплощадках уже упоминавшихся выше бронепоездах 31-го дивизиона «Козьма Минин» и «Илья Муромец», имелись и другие железнодорожные «катюш».

Впервые предложение о вооружении бронеплощадок реактивными минометами выдвинул начальник отдела бронепоездов ГАБТУ КА полковник Чабров. Еще в конце октября он провел консультации с командующим гвардейскими минометными частями Аборенковым и конструкторами завода «Компрессор» о возможности изготовления «экспериментальных минометных установок, смонтированных во вращающихся башнях бронепоезда». Однако видимо от этого варианта пришлось отказаться, так как 13 ноября 1941 года Чабров направил начальнику отдела строительства бронепоездов НКПС Кононову следующую записку:

«Необходимость увеличить настильность артогня побуждает отдел бронепоездов ГАБТУ ориентироваться на новый вид минометного вооружения – М-8 и М-13, изготавливаемый заводом «Компрессор», который по нашему запросу дал свое принципиальное согласие на разработку и изготовление экспериментальных минометных установок на 2-осных 20-тонных платформах.

Данный вид вооружения является дополнительным к применяемому на легких бронепоездах, и будет устанавливаться на контрольных платформах, предусмотренных табелем

бронепоезда. Прошу Вашего заключения и согласия на размещение заказа указанному заводу изготовить в порядке эксперимента минометные установки М-8 в количестве 10 шт., а также Вашего распоряжения перебросить в адрес завода, имеющего подъездные пути, 10 шт. 2-осных платформ».

Одновременно предложение о вооружении бронеплощадок «катюшами» было доложено начальнику ГАБТУ Федоренко, который, в свою очередь направил на рассмотрение в Государственный комитет обороны проект постановления об изготовлении подобных единиц.

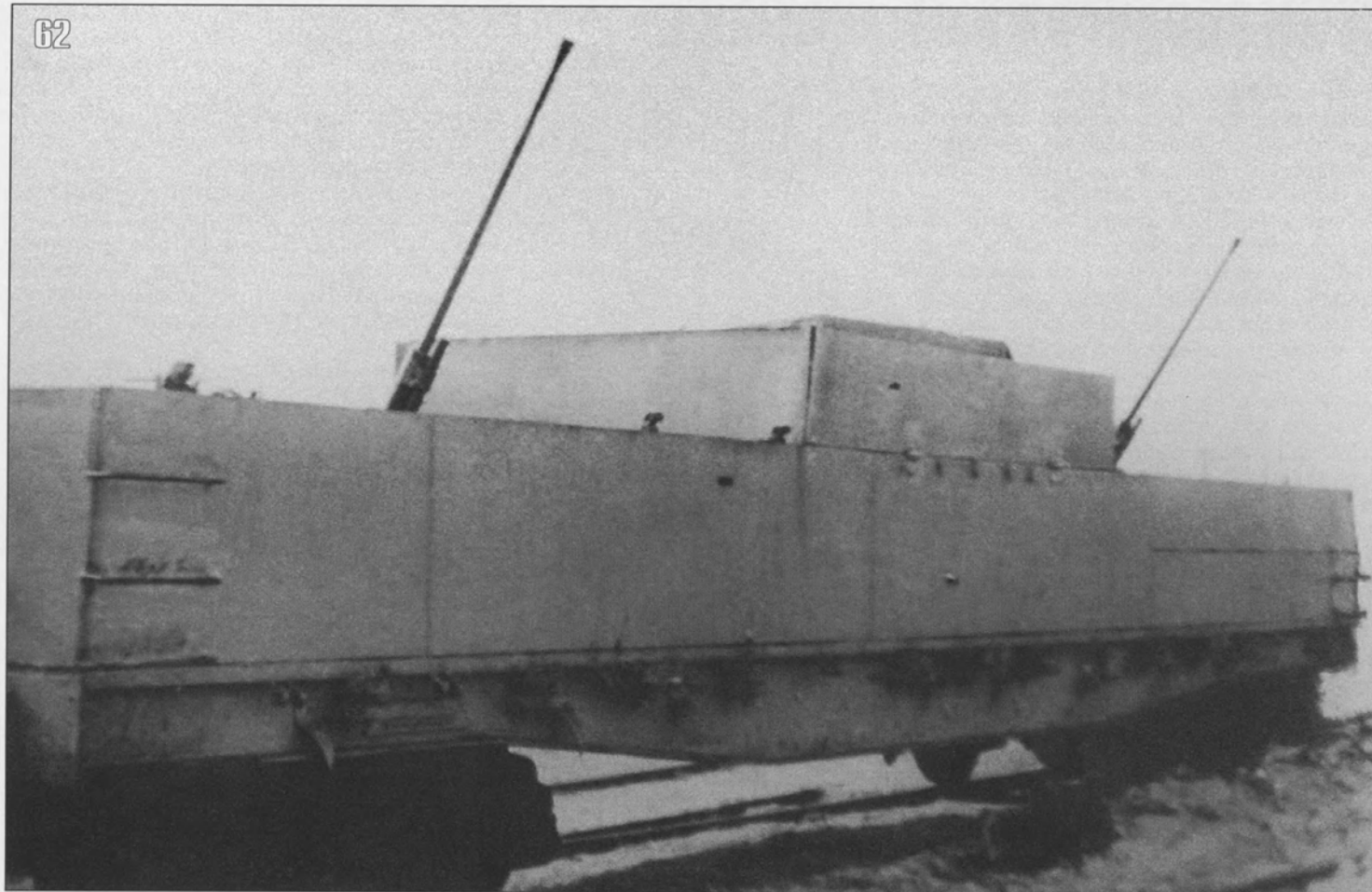
Там не заставили себя долго ждать – 20 ноября 1941 года И. Сталин подписал постановление ГКО № 924 «Об изготовлении бронепоездов с минометными установками реактивного действия». Согласно этому документу бронировку платформ вел вагоноремонтный завод имени Войтовича в Москве, а монтаж реактивных установок – завод «Компрессор» наркомата минометного вооружения.

Не дожидаясь изготовления бронеплощадок заводом имени Войтовича, ГАБТУ КА в качестве эксперимента решило смонтировать установки М-8 на бронеплощадки ПВО строящихся в Горьком и Муроме бепо «Козьма Минин» и «Илья Муромец». На этих бепо монтаж «катюш» завершили к концу февраля 1942 года.

А выполнение постановления ГКО на заводе имени Войтовича и «Компрессоре» затянулось – первый сдал бронеплощадки лишь к 5 февраля 1942 года, а монтаж вооружения на них завершился к 15 июля.

61. Артиллерийская бронеплощадка бепо «Козьма Минин» со сварным корпусом из 45 мм брони (АСКМ).





62. Зенитно-минометная бронеплощадка бепо «Козьма Минин» с двумя 25-мм автоматическими пушками образца 1940 года и реактивной установкой М-8 в центральной рубке (АСКМ).

В документах управления бронепоездов ГАБТУ бронеплощадки получили обозначение «КС-80 с минометными установками» и «КС-81 с минометными установками» (М-13 и М-8 соответственно). Обе они монтировались на базе 2-осных 20-тонных платформ. КС-80 вооружалась одной установкой М-13 с «24 направляющими длиной 5 м, угол возвышения 45 град., горизонтальный 360 град., максимальная дальность стрельбы – до 9 км, боекомплект – 48 снарядов (погреб закрытого типа)».

На вооружении платформы КС-81 имелось «две установки М-8 длиной 1 м, направляющих 36, угол возвышения 45 град., горизонтальный 360 град., максимальная дальность стрельбы – до 5,5 км, боекомплект – 228 снарядов (два погреба закрытого типа)».

Бронирование платформ составляло 13 (прикрытие установок) и 26 мм (рубка управления огнем).

После завершения изготовления бронеплощадок с реактивными установками начальник управления бронепоездов генерал-майор Чернов* 15 июля 1942 года направил следующее предложение начальнику ГАБТУ КА:

«Во исполнение постановления ГКО № 9240сс от 20.11.1941 года построено 7 бронеплощадок с установками РС:

5 бронеплощадок с установками М-8 (по две на платформе);

2 бронеплощадки с установками М-13 (по одной на платформе).

Прошу Вашего распоряжения из имеющейся матчасти сформировать минометный дивизион численностью в 164 человека в составе двух минометных бронепоездов:

Первый бронепоезд – 3 бронеплощадки с установками М-8, всего 6 установок;

Второй бронепоезд – 4 бронеплощадки (2 с установками М-8, 2 с М-13), всего 6 установок.

Для ПВО дивизиона в состав каждого поезда включить по одной зенитной платформе с двумя 37-мм пушками, которые одновременно используются как средство противотанковой защиты бронепоездов.

Минометный дивизион используется как резерв командующего фронтом (армией) для выполнения огневых задач (массированный огневой налет) в полосе железных дорог.

Однако это предложение не нашло поддержки, и бронеплощадки с «катюшами» поступили на вооружение 39, 62 (с установками М-8) и 57-го (М-13) отдельных дивизионов бронепоездов, при этом дивизионам присваивалось наименование «особых», чем подчеркивалось наличие в них реактивных установок.

Испытания и боевое использование бронеплощадок КС-80 и КС-81 выявили невысокие характеристики реактивных железнодорожных установок: при стрельбе платформы сильно раскачивались, что снижало точность и кучность огня. Поэтому дальнейшие работы по созданию подобного вооружения для бронепоездов не производились.

* Назначен в январе 1942 года вместо снятого с этой должности полковника Чаброва.

БРОНЕПОЕЗДА БП-43

В конце января 1942 года управление бронепоездов поставило перед ГАБТУ КА вопрос о создании нового типа бронепоезда, вооруженного 76-мм танковыми пушками Ф-34 и с корпусом из термически обработанной брони. К середине февраля отдел бронепоездов разработал эскизные проекты бронепаровоза и легкой бронеплощадки (2 и 4-осной). В результате обсуждения остановились на варианте 2-осной площадки. Детальное проектирование и выпуск рабочих чертежей, необходимых для строительства, военные предложили провести отделу бронепоездов НКПС, но он эту работу не принял. В результате 19 февраля 1942 года эскизные проекты бронепаровоза и бронеплощадки передали на разработку Научно-исследовательскому институту НКПС, но из-за жестких сроков проведения работ – управление бронепоездов требовало к 15 марта дать все рабочие чертежи – институт затягивал вопрос с заключением договора, а затем получил от руководства НКПС указание свернуть все работы по бронепоездам.

В течение месяца управление бронепоездов разработало еще несколько эскизных проектов бронеплощадок самых различных вариантов (упрощенной, сглаженной формы, трехосной и т.д.) и снова встал вопрос о том, какой же все-таки тип площадки запускать в производство. В результате обсуждения 12 апреля 1943 года был утвержден окончательный вариант, получивший обозначение ПЛ-43 (площадка легкая образца 1943 года).

Что касается бронепаровоза, то его спроектировали на бронерембазе № 6 по заданию ГАБТУ КА. Он получил обозначение ПР-43 (паровоз образца 1943 года), и при его разработке учитывался опыт изготовления бронепаровозов бепо «Козьма Минин», «Илья Муромец», «Имени газеты «Правда», «Имени газеты «Красная Звезда». 16 мая 1942 года проект ПР-43 направили на рассмотрение в ГАБТУ КА. Конст-

рукторы рембазы в прилагаемой к чертежам записке писали:

«В основу разработки прилагаемых чертежей было положено максимальное упрощение как в изготовлении деталей, так и сборки самих корпусов.

Опыт строительства бронепоездов в Горьком и Богородске по предлагаемому типу показал хорошие результаты.

Башню зенитных пулеметов на тендере при наличии зенитных бронеплощадок считаем излишней, тем более что как паровоз, так и тендер по габаритным размерам и без того являются крупными целями. Бронировка котла паровоза трехгранная, что значительно проще в изготовлении и сборке, чем пятигранная, предложенная Коломенским заводом.

...Радиорубку можно располагать и в комрубке, и между задней стенкой бронирования тендера и баком, по желанию.

Со своей стороны полагаем, что радиорубка сзади тендера больше удовлетворяет условиям скрытности, чем в комрубке, являясь на более открытой и уязвимой целью».

После внесения ряда изменений в проект, эскизные чертежи ПР-43 утвердили, однако не сразу удалось найти организацию, которая взяла бы на себя разработку необходимых для производства рабочих чертежей бронепаровоза и бронеплощадки. Лишь в конце апреля 1943 года военные договорились с руководством Московского высшего технического училища имени Баумана о разработке необходимой рабочей документации по новому бронепоезду. 23 апреля 1942 года управление бронепоездов утвердило для МВТУ «Задание на разработку чертежей легкого бронепоезда», а спустя три дня между управлением и институтом был заключен договор на разработку необходимой документации. МВТУ должно было выполнить следующий комплекс работ:

«А). Общая часть.

Разработке подлежат чертежи на следующие единицы бронепоездов:

63. Первый бронепоезд БП-43, изготовленный Коломенским машиностроительным заводом имени Куйбышева в декабре 1942 года, у проходной предприятия. Хорошо видно, что на бронеплощадках ПЛ-43 установлены башни от танков Т-34 разных выпусков (АСКМ).





64. Второй бронепоезд БП-43, изготовленный Коломенским машиностроительным заводом, февраль 1942 года. На переднем плане хорошо видна зенитная бронеплощадка ПВО-4 (АСКМ).

- 1). Бронепаровоз;
- 2). Бронеплощадка легкая;
- 3). Оборудование вагонов баз.

Б). Бронепаровоз.

Бронепаровоз должен иметь следующую характеристику:

1. Серия Ов или Оп с 4-осным тендером;
2. Толщина брони:
 - Вертикальные листы рубки командира, будки машиниста, башни ПВО – до 30 мм;
 - Остальные вертикальные листы паровоза и тендера – до 20 мм;
 - Горизонтальные листы рубки командира и будки машиниста – до 15 мм;
 - Остальные горизонтальные листы – до 10 мм;
 - Наклонные листы при наклоне не более 20 град. – толщина уменьшается до 0,75 от толщины вертикального листа.
3. Вооружение – 12,7-мм пулемет на специально разработанном станке для стрельбы по зенитным целям, боекомплект – 500 патронов.
4. Нагрузка на ось паровоза и тендера – не более 18 т, в случае увеличения уменьшение веса производится за счет уменьшения толщины брони в менее ответственных местах.
5. Освещение – от турбогенератора;
6. Связь с бронеплощадками – телефонная и рупорная;
7. Связь внешняя – радиостанция «Днепр»;
8. Средства наблюдения – в командирской рубке стереотруба и смотровые щели с призмами, в будке машиниста – перископ и смотровые окна.
9. Отопление – паровое от котла паровоза (только в рубке командира).

В). Бронеплощадка.

1. Ходовая часть – 2-осная 20-тонная платформа с ходовыми частями 20-тонного вагона;
2. Толщина брони:
 - Борт и лоб – 45 мм;

- Башня – 45 – 60 мм;
- Крыша – 20 мм;
- Покрытия ходовых частей – до 20 мм.

Нагрузка на ось не более 14 т.

3. Наклон стенок корпуса и башни – 20–30 град.

4. Вооружение площадки – 76-мм пушка танкового типа Ф-34 1 шт., пулеметов ДТ в шаровой установке – 3 шт.

Боекомплект – выстрелов к пушке не менее 160, патронов для ДТ 72 диска (4436 шт.).

Тип поворотного механизма башни – танкового типа с цевочным венцом и погоном, изготовленным из бандажей колесных пар паровоза диаметром не менее 1500 мм.

Средства наблюдения – ПТК в командирской башне и смотровые щели с призмами.

Средства связи с командиром бронепоезда – телефон и рупорная связь.

Освещение – электрическое, от турбогенератора на паровозе и аккумуляторы на бронеплощадке.

Г). Вагоны баз. Оборудованию подлежат вагоны:

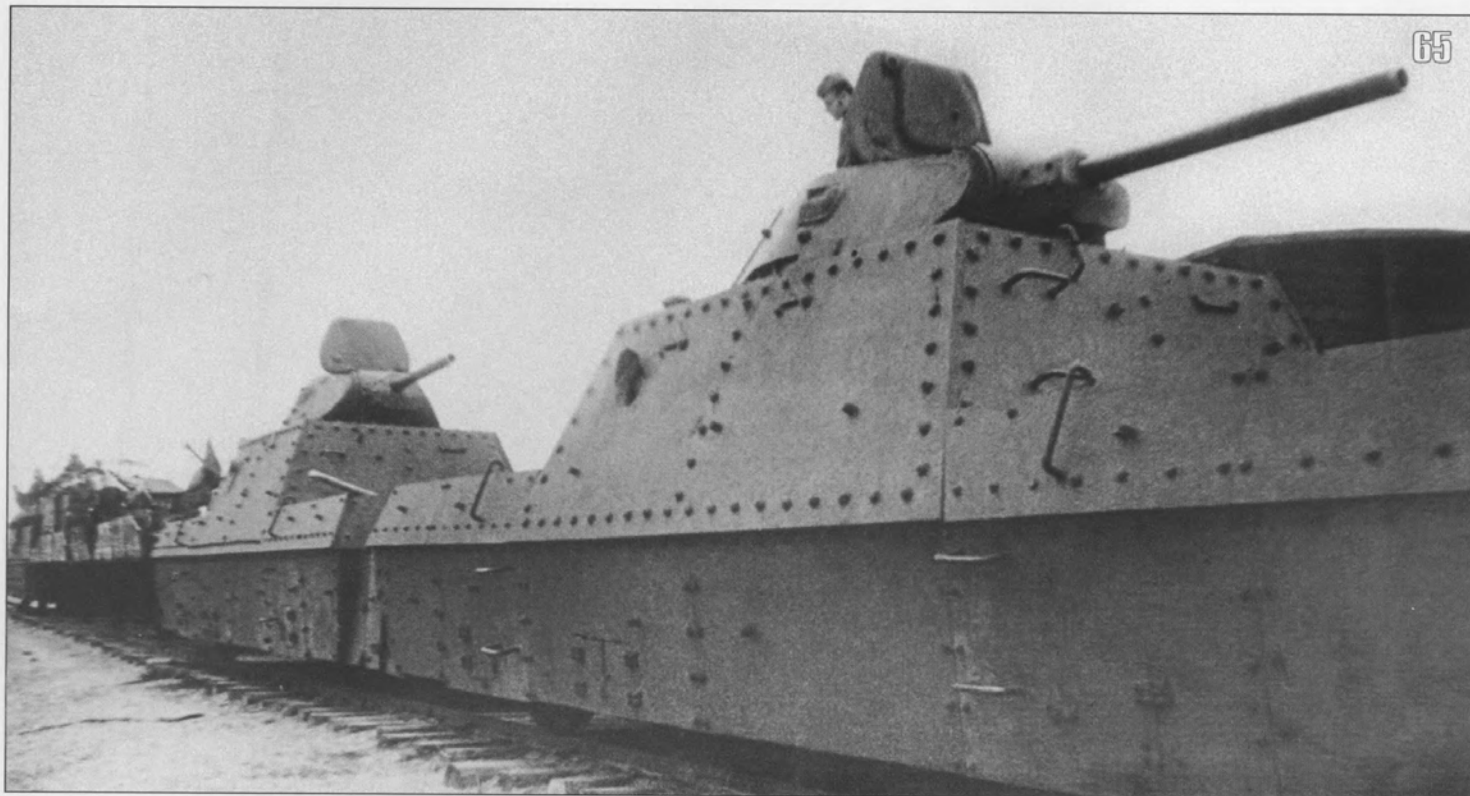
- Вагон-штаб;
- Вагон-кухня;
- Вагон-баня;
- Вагон механическая мастерская;
- Вагон портновская и сапожная мастерские;
- Вагон-склад продовольствия;
- Вагон-склад вещевого довольствия;
- Вагон-санчасть.

Индексация бронепоездных объектов:

Бронепаровоз – ПР-43;

Легкая бронеплощадка – ПЛ-43».

Однако МВТУ не смог справиться с заданием в срок (планировалось подготовить комплект чертежей к 1 июня 1943 года), так как не имел опыта подобных работ. И если с разработкой конструкции бронепаровоза удалось справиться



65

ся довольно быстро – рембаза № 6 передала свои материалы и чертежи, то с бронеплощадкой дело обстояло не так гладко. Так, 28 мая 1942 года начальник управления бронепоездов ГАБТУ КА генерал-майор Чернов направил директору МВТУ Зиновьеву такое письмо:

«Работы по проектированию бронеплощадки конструкторской группой института проходят исключительно медленно, срок, предусмотренный договором, не выдержан. В настоящее время изготовлены детальные чертежи только на бронедетали.

Такое положение с проектированием срывает мероприятия по обеспечению постановления Государственного Комитета Обороны о строительстве бронепоездов в 1942 году и отодвигает сроки проектирования последующих объектов.

Основной причиной медленной работы по проектированию бронеплощадки является отсутствие должного внимания со стороны руководства института, в результате чего группа не имеет достаточного количества конструкторов, не постоянна по своему составу и работает в основном только 8 часов в сутки.

Прошу Вашего распоряжения о принятии мер по быстрейшему выполнению проекта бронеплощадки».

Комплект чертежей нового бепо, получившего обозначение БП-43 (бронепоезд образца 1943 года) был готов к началу июля 1942 года. Он состоял из бронепаровоза ПР-43, четырех бронеплощадок ПЛ-43 с башнями от танков Т-34 и площадки с зенитным вооружением ПВО-4. Последняя представляла несколько доработанный вариант зенитной двухосной бронеплощадки конструкции завода «Стальмост» и вооружалась двумя автоматическими 37-мм пушками (подробнее о работах завода «Стальмост» см. главу «Зенитное вооружение бронепоездов»).

25 июля 1942 года по инициативе ГАБТУ КА было подписано постановление ГКО № 2095сс «О производстве бронепоездов во II полугодии 1942 года», согласно которому до конца года надлежало изготовить 20 бепо типа БП-43. При этом часть из них должны были строить предприятия НКПС, а часть – заводы наркомата тяжелого машиностроения (НКТМ). Изготовление должно было вестись в следующих пунктах:

Коломенский машиностроительный завод им. Куйбышева НКТМ – 6 бронепоездов (6 бронепаровозов и 24 бронеплощадки); 6 платформ ПВО-4 для этих бепо – на заводе «Стальмост» НКТП;

Заводы НКПС:

Чкаловский паровозоремонтный завод (ПРЗ) – 2 бронепоезда;

Ташкентский ПРЗ – 2 бронепоезда;

Красноярский ПРЗ – 2 бронепоезда;

Уфимский ПРЗ – 2 бронепоезда;

Тамбовский вагоноремонтный завод (ВРЗ) – 12 бронеплощадок и 3 платформы ПВО-4;

Канашский ВРЗ – 12 бронеплощадок и 3 платформы ПВО-4;

Ярославский ПРЗ – 2 бронепаровоза;

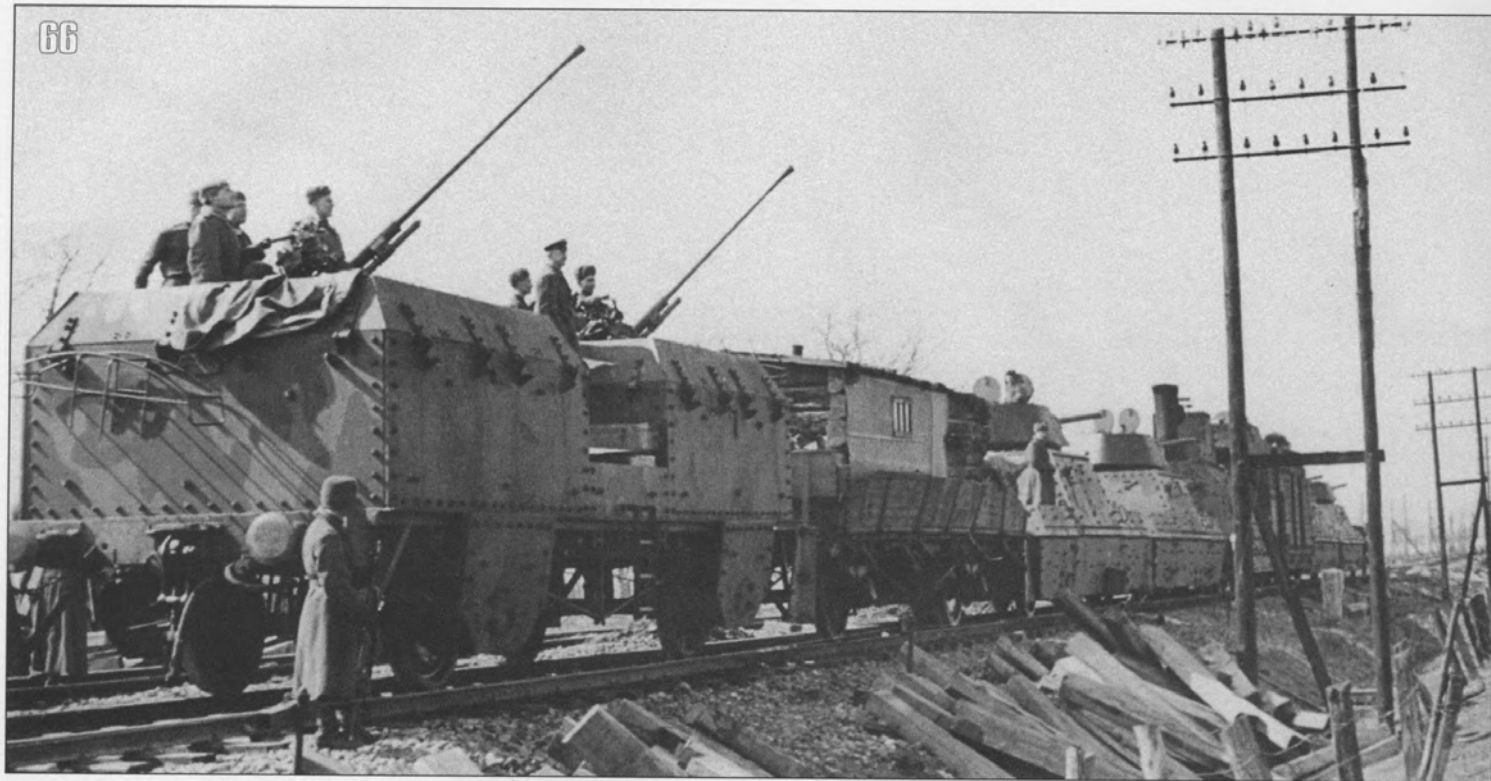
Вологодский ПРЗ – 2 бронепаровоза;

Чкаловский ПРЗ – 2 бронепаровоза.

Кроме того, на предприятиях НКПС изготавливались 20 бронепоездных и 10 дивизионных баз.

Постановлением ГКО № 2095сс при изготовлении этих бронепоездов предусматривалась широкая кооперация предприятий нескольких ведомств. Так, броневые детали для сборки бепо должны были поставляться заводами наркомата танковой промышленности (НКТП), паровозы и вагоны для бронирования и баз предоставлялись наркоматом путей сообщения, 80 танковых башен с не подлежащих восстановлению машин передавались ГАБТУ Красной Армии, вооружение и оптические

65. Бронепоезд «Уфа» 60-го ОДБП перед выходом на огневую позицию. 1-й Прибалтийский фронт, лето 1944 года. На фото хорошо видна конструкция бронеплощадок ПЛ-43. Обратите внимание, что бронировка ходовой части у этого бепо отличается от составов, изготовленных на Коломенском заводе – фото 64, 65 (АСКМ).



приборы – главным артиллерийским управлением Красной Армии, электрооборудование и связь – наркоматами электро и радио промышленности, необходимое оборудование и материалы – наркомат среднего машиностроения и наркомат строительных материалов.

Несмотря на то, что во все пункты строительства чертежи бронепоездов отправили 7 – 8 августа 1942 года, до конца года выполнить постановление ГКО № 2095сс не удалось. Это было связано и с недоработанностью чертежей, и с задержкой поступления брони с предприятий наркомтанкпрома, и с медленной отгрузкой танковых башен и вооружения, и с ограниченными возможностями предприятий, на которых велось строительство. Небезынтересно привести несколько документов, хорошо иллюстрирующих трудности, возникшие при изготовлении бронепоездов БП-43.

Так, 25 сентября 1942 года начальник управления паровозоремонтных заводов Подшивалов направил следующее письмо в мобилизационно-плановый отдел НКПС (копии письма были отправлены в наркомат госконтроля, наркомат танковой промышленности и в управление бронепоездов ГАБТУ КА):

«Во исполнение постановления ГКО от 25 июля 1942 года № ГОКО 2095 сс НКПС приказом от 31 июля 1942 года за № СС-732/Ц утвердил план и сроки строительства 14 бронепоездов на ПРЗ НКПС, из коих два бронепоезда должны быть построены в августе, по два бронепоезда и одному бронепаровозу в сентябре, октябре и ноябре и 3 бронепаровоза в декабре.

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

Выделенные Танкопромом заводы №№ 37, 38, 174 и Уралмаш, на которые возложена по-

66. Бронепоезд «Салават Юлаев» 60-го ОДБП на фронте. Весна 1945 года. На переднем плане хорошо видна бронеплощадка ПВО-4 (АСКМ).

ставка бронедеталей до настоящего времени не изготовили и не отгрузили ПРЗ НКТП ни одного комплекта деталей.

Управление ПРЗ считает, что одной из основных причин срыва поставки бронедеталей заводами-поставщиками является поздняя рассылка чертежей Управлением бронепоездов, как заводам-поставщикам, так и ПРЗ. Поступление чертежей на указанные заводы началось в середине августа, и последние чертежи досылались в начале сентября.

Ряд чертежей разработан ГАБТУ КА не точно и требует доработки. Запросы с заводов о неточности в чертежах поступают и сейчас.

Свердловский завод № 37 получил от ГАБТУ КА чертежи не в полном комплекте и при заключении с ним договора на поставку бронедеталей представителю Уфимского ПРЗ пришлось возвращаться в Уфу, чтобы доставить недостающие чертежи из своего комплекта, в результате заключение договора затянулось.

Вернувшиеся из командировки на завод № 174 работники ВПО НКПС тт. Нейда и Двухименный заявили, что этот завод, сорвавший поставку бронедеталей в августе, ничего не даст паровозоремонтным заводам и в сентябре.

По сообщению представителей НКПС, заключавших договор на поставку бронедеталей, установлено, что заводы совершенно не подготовлены к выполнению задания по поставке бронедеталей, а некоторые из них не имели и не имеют еще и сейчас необходимого для этого металла (Саратовский завод) (речь идет о заводе № 180 НКТП. – *Прим. автора*). Все это привело к тому, что сроки в августе и сентябре сорваны, а положение октября продолжает оставаться неясным.

В предупреждении срыва строительства бронепоездов в октябре и возможное хотя бы частично наверстать упущенное в процессе Предоктябрьского соревнования, Управление ПРЗ НКПС просит ваших распоря-

жений о немеленой отгрузке бронедеталей на ПРЗ».

Для оказания технической помощи при монтаже вооружения и специального оборудования управление бронепоездов откомандировало в пункты строительства бронепоездов своих офицеров, имевших опыт подобных работ, о чем было сообщено начальнику военно-промышленного отдела НКПС 22 сентября 1942 года:

«Все башни, поступающие на пункты строительства бронепоездов, сняты с бывших в употреблении (в боях) танков Т-34 различных лет выпуска и заводов, а поэтому имеют некоторые конструктивные различия и не полное внутреннее оборудование. Перед постановкой на бронепоезда башни должны очищаться и восстанавливаться силами заводов, производящих изготовление бронепоездов. Вооружение (пушки и пулеметы) для бронепоездов должно поступать в пункты вооружения не с башнями, а отдельно, по нарядам с заводов, изготавливающих вооружение.

Монтаж башен и вооружения бронепоездов должен производиться силами заводов, изготавливающих бронепоезда.

Для решения технических вопросов, связанных с изготовлением бронепоездов, контроля за ходом производства и приемки бронепоездов, на пункты строительства назначены военные представители ГАБТУ КА».

Проблемы были не только на предприятиях НКПС, но и на заводе имени Куйбышева, причем для решения их приходилось привлекать наркомат госконтроля. Так, 8 октября 1942 года начальник управления бронепоездов ГАБТУ КА направил в это ведомство следующее письмо:

«В соответствии с п. 9 постановления ГКО № 2025 ГАБТУ КА обязано поставить Коломенскому заводу имени Куйбышева (НКГМ) для производства бронеплощадок 24 броневые башни с танков Т-34, не подлежащих восстановлению.

На 1 октября 1942 года поставлено Коломенскому заводу 5 башен. Башни вполне пригодные к постановке на бронепоезда при проведении небольшого ремонта, изготовлении и производстве монтажа внутреннего оборудования.

Однако директор Коломенского завода заявил, что ремонтировать и оборудовать башни завод не будет, и что согласно постановления ГАБТУ КА обязано поставить вполне исправные и укомплектованные башни.

Совершенно очевидно, что получить с танков, не подлежащих восстановлению, оборудованные и вполне исправные башни – несуществующее желание.

Завод имеет все возможности отремонтировать и оборудовать башни. В настоящее время на завод отгружено еще 12 башен. Завод часто ссылается на отсутствие нижних погоньев у башен, в то время, как в постановлении № 2025 записано, что прокат погоньев Коломенский завод должен получить с завода № 178 НКТП.

Одновременно сообщая, что неоднократно заявления директора Коломенского завода имени Куйбышева о том, что программа по выпуску бронепоездов в августе и сентябре с.г.

сорвана из-за непоставки башен – совершенно несостоятельны, потому что даже при наличии какого угодно числа самых исправных башен завод не может выпустить и сегодня ни одного бронепоезда, так как не имеет ни одного комплекта бронедеталей».

Условия строительства бронепоездов на заводах НКПС хорошо иллюстрирует «Донесение о ходе строительства бронепоездов на Чкаловском ПРЗ», датированное 30 сентября 1942 года:

«К организации производства завод приступил в сентябре. Из состава котельного цеха выделен отдельный участок строительства бронепоездов. Спецплощадок и помещений не имеется, строительство в основном идет на улице.

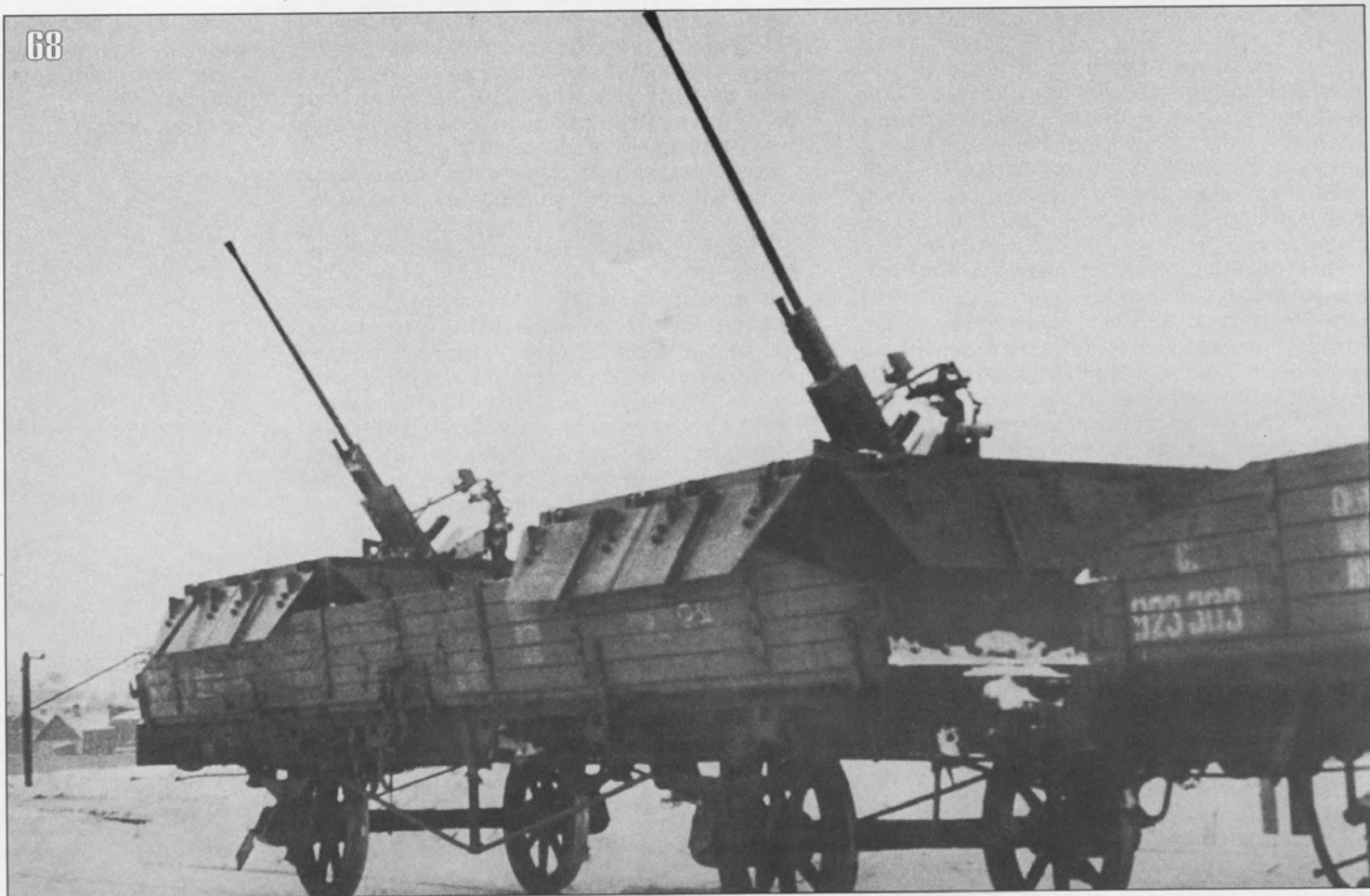
По штату участок строительства имеет около 70 человек, непосредственно занято в строительстве 20–25 человек. Изготовление деталей на бронепоезде ведется в основном вручную.

По состоянию на 1 октября 1942 года готовность первого бронепоезда к бронировке и вооружению составляет не более 50 %».

Несмотря на то, что для решения проблем с постройкой бронепоездов БП-43 привлекались самые разные инстанции, вплоть до наркомата государственного контроля и правительства страны, до конца 1942 года удалось

67. Вид сверху на бронеплощадки бепо «Салават Юлаев» 60-го ОДБП. Весна 1945 года (АСКМ).





ЗЕНИТНОЕ ВООРУЖЕНИЕ БРОНЕПОЕЗДОВ

изготовить всего два таких бепо – один сдал Коломенский машиностроительный завод, второй Чкаловский ПРЗ. Основной причиной невыполнения постановления ГКО № 2095сс являлась непоставка заводами наркомата танковой промышленности бронедеталей для бронирования составов. Поэтому в январе 1943 года для улучшения ситуации с изготовлением бронепоездов НКТП привлек дополнительно два завода – № 176 и 177.

Изготовление 18 оставшихся бронепоездов БП-43 закончилось к концу октября 1943 года. Сдавались они такими темпами:

Завод имени Куйбышева – по одному бронепоезду к 1 марта, 1 мая, 1 июня, 1 августа и 1 ноября (всего 5 бепо);

Предприятия НКПС: по одному бронепоезду к 1 апреля и 1 мая, два к 1 июня, шесть к 1 июля, два к 1 августа и один к 1 сентября (всего 13 бепо).

Кроме того, в феврале – марте 1944 года по инициативе горкома комсомола Ташкента на вагоноремонтном заводе изготовили один бепо сверхплана. Таким образом, в 1942–1944 годах был построен и передан Красной Армии 21 бронепоезд типа БП-43. Кроме того, во второй половине 1943 года броневые заводы наркомата танковой промышленности изготовили 35 комплектов для бронирования бепо БП-43 с расчетом их дальнейшего изготовления. Но в связи с небольшими потерями бронепоездов на фронтах в 1943 году их изготовление прекратили. Несколько комплектов бронедеталей использовали для постройки бронепоездов для войск НКВД.

Первый же месяц войны показал, что бронепоезда имеют слабое и совершенно недостаточное зенитное вооружение: спаренная установка пулеметов Максима на тендере и счетверенная – на платформе СПУ-БП. Кроме того, последних имелось всего 28 штук, т.е. ими было оснащено только 2/3 всех бронепоездов. Для усиления зенитного вооружения бепо на фронтах в августе 1941 года Главное артиллерийское управление Красной Армии по просьбе ГАБТУ КА выделило 30 штук 20-мм авиационных пушек ШВАК. В связи с большими потерями матчасти другого вооружения найти для этого не удалось. 22 августа 1941 года ГАБТУ прислало следующую разнарядку на 20-мм пушки:

«Выделенные для зенитного вооружения бронепоездов пулеметы ШВАК прошу направить в следующие адреса:

Тбилиси, склад № 374 – 10 (для 7 ОДБП);

Ташкент, склад № 408 – 8 (для 10 и 11-го отдельных бронепоездов по 4 шт.);

Ст. Кожевненное Казанской ж.д., рембаза № 6 – 12 шт.

Одновременно направить патроны из расчета 10000 на пулемет».

Но из-за эвакуации артиллерийской базы ГАУ КА, пушки ШВАК были выделены лишь частично.

68. Бронеплощадка ПВО, вооруженная двумя 25-мм зенитными орудиями, из состава бепо № 2 «Народный мститель» 10-го ОДБП. Построена на заводе «Стальмост» в феврале 1942 года (АСКМ).

Постановлением ГКО № 490сс от 15 августа 1941 года, параллельно с изготовлением 40 бронепоездов на Ворошиловградском заводе имени Октябрьской революции в период сентября – декабря 1941 года, предусматривалось построить для них на Отрожском вагоноремонтном заводе НКПС 40 2-осных бронеплощадок ПВО (с двумя 12,7-мм пулеметами ДШК на каждой). Но в октябре 1941 года это предприятие было эвакуировано, не изготовив ни одной площадки, и их выпуск перенесли на Канашикий ВРЗ. Последний в первом полугодии 1942 года сумел собрать всего 11 бронеплощадок ПВО, но закончить их не сумел – они достраивались и вооружались на заводе «Стальмост» (г. Раменское Московской области) наркомата тяжелого машиностроения, после чего поступили на вооружение бепо.

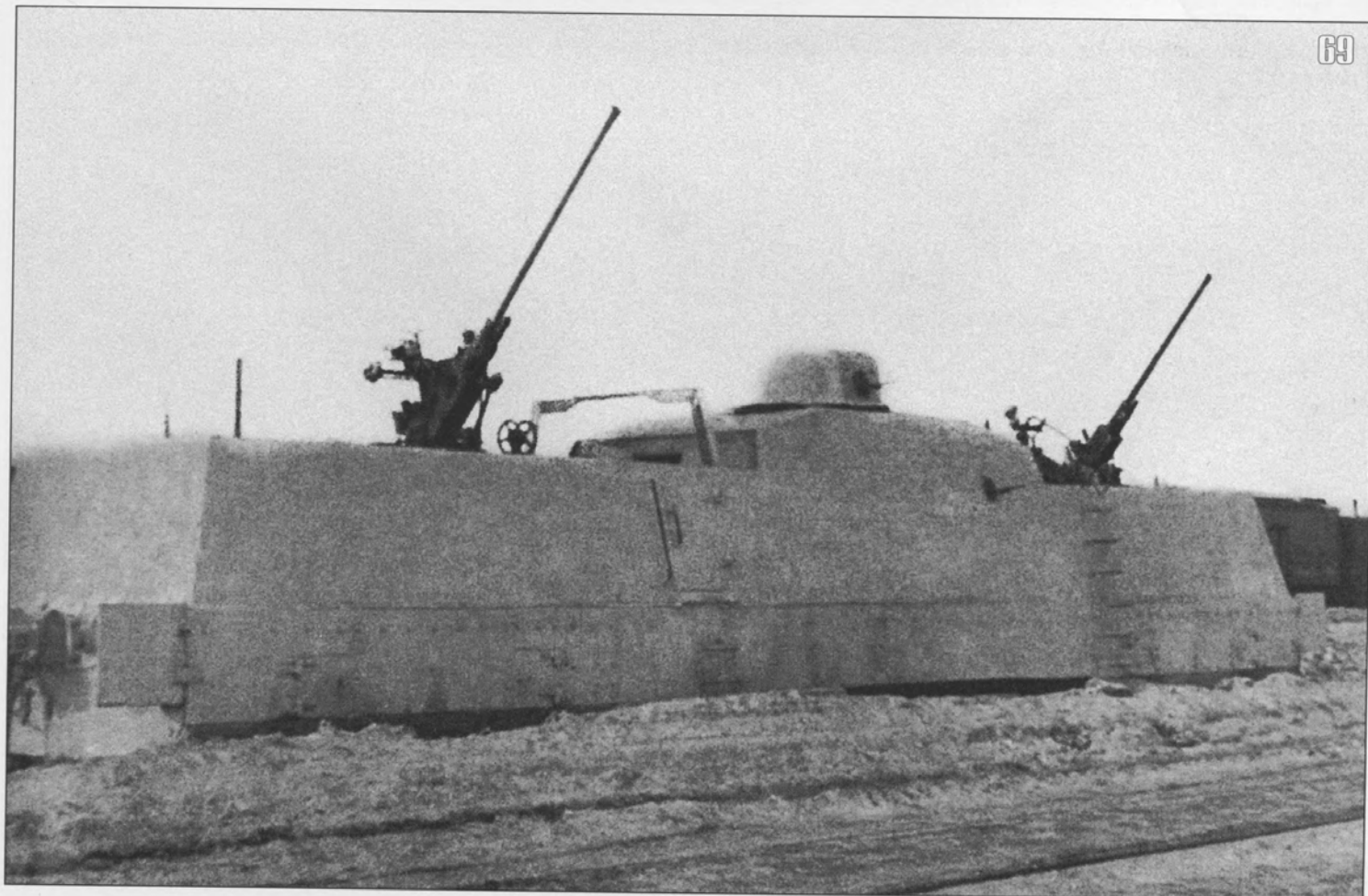
В конце декабря 1941 года для зенитного вооружения бронепоездов, строящихся по директиве НКО № 22сс, главное артиллерийское управление выделило 40 25-мм автоматических пушек, а в феврале 1942 года – 200 пулеметов ДШК без зенитных прицелов и станков (последние передали с завода № 37, где они оставались без дела после прекращения выпуска танков Т-30). Для установки пулеметов ДШК разработали зенитный станок упрощенной конструкции, изготовление которого было возможно на производственных мощностях депо и заводов НКПС.

В это же время управление бронепоездов ГАБТУ КА спроектировало двухосную платформу ПВО, изготовление которых в январе

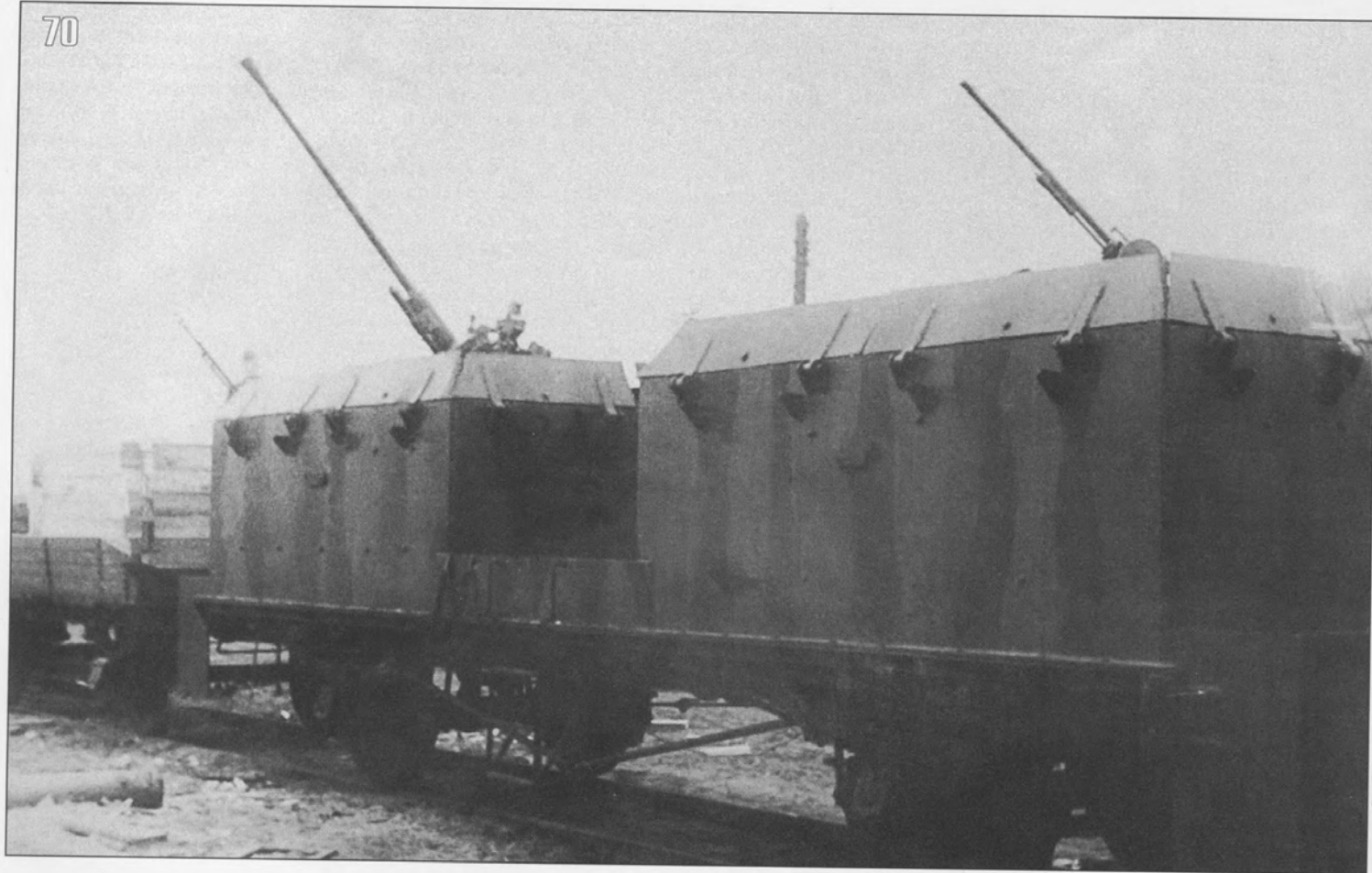
1942 года разместили на заводе «Стальмост». Выбор предприятия объяснялся просто – здесь имелся не эвакуированный запас металлического профиля и проката, который можно было использовать для изготовления площадок. В течение всей войны завод «Стальмост» являлся головным и основным предприятием по постройке бронеплощадок ПВО для бронепоездов. Но пик их производства пришелся на 1942 года, когда на этом предприятии построили 54 и провели достройку с вооружением еще 11 штук Канашикого завода. В документах того времени они сначала назывались «бронеплощадки ПВО завода «Стальмост», а с лета 1942 года – «бронеплощадки ПВО-4» (4 – четырехосная). Между собой они отличались схемой бронирования и вооружением. ПВО-4, в отличие от площадок более раннего выпуска, имела бронировку ходовой части и более мощное вооружение – на них, как правило, ставилось две 37-мм автоматических пушки, хотя встречаются и другие варианты.

В конце 1941-го – начале 1942 года, при формировании дивизионов бронепоездов по директиве НКО № 22сс, на каждый из них выделялось две 25-мм автоматические пушки и 3 – 5 12,7-мм пулеметов ДШК. Всего дивизион имел 7 зенитных точек (по две на платформах ПВО, по одной на бронепаровозах и одна на платформе базы). А так как в этот период зенитного вооружения не хватало, на бронепоездах встречаются спаренные и счетверенные пулеметы Максима, старые авиационные ПВ-1, строчные ДТ и другие.

69. Зенитная бронеплощадка бепо № 2 «Коломенский рабочий» 55-го ОДБП, построенная Коломенским заводом имени Куйбышева в январе 1942 года. Вооружена 25 и 37-мм автоматическими пушками и тремя пулеметами ДТ (АСКМ).



70



70. Бронеплощадка ПВО Канашского ВРЗ, достроенная и вооруженная заводом «Стальмост», из состава бепо № 2 57-го ОДБП (АСКМ).

71. Бронеплощадка ПВО завода «Стальмост» постройки апреля 1942 года с двумя 12,7-мм пулеметами ДШК из состава бепо № 1 53-го ОДБП (ЦАМО).

71





Построенных в 1942 году 65 бронеплощадок ПВО естественно не хватило на все бронепоезда. Поэтому многие команды бепо изготавливали зенитные бронеплощадки своими силами и из подручных материалов – металлических листов или шпал, а иногда вооружение ставилось открыто на контрольные платформы. Многие экипажи, пытаясь усилить зенитное вооружение своих составов, использовали для этого любые возможности – например, снимали 20-мм пушки ШВАК и 12,7-мм авиационные пулеметы УБ со сбитых самолетов, устанавливали трофейные 20-мм зенитки. Были случаи и покупки орудий командами бепо за свои деньги, которые перечислялись в Фонд обороны. При изготовлении некоторых бронепоездов бронеплощадки изготавливались вместе с ними, но таких было немного.

Для укомплектования бронепоездов зенитными средствами в 1943 году завод «Стальмост» построил 12 бронеплощадок ПВО-4 (не считая тех, которые поступали на укомплектование бепо типа БП-43). Однако и этого количества не хватило, чтобы обеспечить площадки с зенитным вооружением все действующие бронепоезда. Это можно видеть из приводимого ниже документа, подписанного начальником управления бронепоездов ГБТУ КА генерал-майором Черновым 17 ноября 1943 года:

«...Справка о бронеплощадках ПВО.

Наличие бронеплощадок ПВО.

1. По штату для бронепоездов потребно 129 бронеплощадок ПВО, вооруженных каждая двумя 37-мм зенитными пушками;

2. Имеется бронеплощадок ПВО и платформ ПВО 129 шт., которые по вооружению и бронированию распределяются следующим образом:

а) бронеплощадок ПВО вооруженных каждая двумя 37-мм или 25-мм зенитными пушками – 46;

б) бронеплощадок ПВО вооруженных каждая одной 37-мм или 25-мм зенитной пушкой и одним 12,7-мм пулеметом ДШК – 31;

в) бронеплощадок ПВО вооруженных каждая двумя 12,7-мм пулеметами ДШК – 21;

г) платформ ПВО (тип СПУ-БП) с башней легкого бронирования, вооруженных каждая одной счетверенной установкой пулеметов «Максима» – 16;

д) платформ ПВО не имеющих бронирования, вооруженных различными пулеметами (Браунинг, ДТ, Максим и проч.) оборудованных силами войсковых частей – 15.

Потребность в бронеплощадках ПВО.

Бронепоездные части, имеющие платформы ПВО типа СПУ-БП и платформы ПВО без бронирования должны быть укомплектованы типовыми бронеплощадками ПВО.

Для этого потребно 31 бронеплощадка ПВО.

Производство бронеплощадок ПВО.

1. При заказе промышленности бронеплощадок ПВО наиболее трудным является вопрос изготовления броневых деталей.

В настоящее время имеется принципиальная договоренность с 3-м Главным Управлением НКТП об изготовлении броневых деталей из неиспользуемого броневых листов для танковых корпусов на заводе № 180.

72. Контрольная платформа бепо № 1 49 ОДБП с 12,7-мм пулеметом ДШК и строенной установкой пулеметов ДТ, оборудованная силами команды бепо, на заднем плане платформа ПВО завода «Стальмост» (АСКМ).

73. Бронеплощадка ПВО из состава бепо № 1 32-го ОДБП. Изготовлена заводом «Стальмост» в январе – феврале 1942 года, вооружена 25-мм автоматической пушкой и пулеметом ДШК (ЦАМО).

2. Заказываемый 31 комплект броневых деталей будет использован следующим образом:
а) 14 комплектов на постройку бронеплощадок ПВО на Ремзаводе № 105 в г. Хабаровске. ГАУ КА на это количество бронеплощадок выделяет 28 штук 37-мм зенитных пушек для бронепоездов ДВФ.

По получении от НКТП официального согласия об изготовлении броневых деталей можно будет входить в Правительство с ходатайством об изготовлении 17 штук бронеплощадок ПВО».

5 марта 1944 года вышло постановление ГКО № 5306сс 20 «О строительстве в 1944 году зенитных бронеплощадок ПВО-4», в котором говорилось следующее:

«Государственный Комитет Оборон по-становляет:

1. Обязать Наркомат Тяжелого Машиностроения – тов. Казакова и завод «Стальмост» НКТМ – тов. Саркисова построить в 1944 году 17 штук зенитных бронеплощадок ПВО-4 и сдать их ГБТУ Красной Армии в следующие сроки: во 2-м квартале 7 шт. и в 3-м квартале – 10 шт.

2. Обязать Наркомат Танковой Промышленности – тов. Малышева изготовить 17 комплектов броневых деталей бронеплощадок ПВО-4 из броневых листов неиспользуемого для танков и поставить их Наркомтяжмашу в следующие сроки: к 15 апреля 1944 года – 4 комплекта, во 2-м квартале – 10 комплектов и в 3 квартале – 3 комплекта.

3. Обязать Наркомат Путей Сообщения – тов. Кагановича выделить для постройки зенитных бронеплощадок ПВО-4 17 штук двухосных 20-тонных платформ, подготовленных по техническим условиям ГБТУ Красной Армии и поставить их Наркомтяжмашу в следующие сроки: к 15 апреля 1944 года – 4 шт., во 2-м квартале – 10 шт., в 3-м квартале – 3 шт.

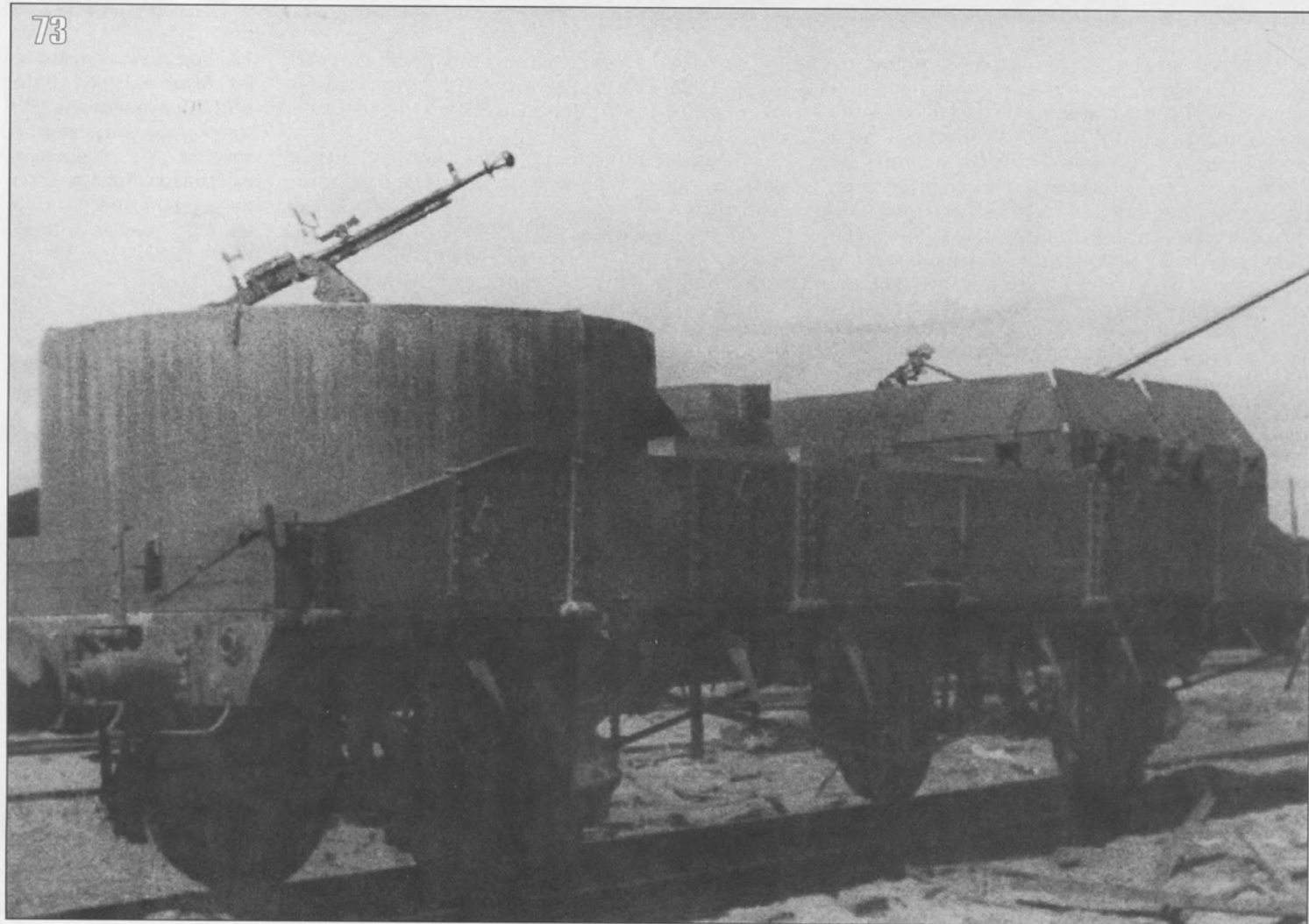
4. Обязать Наркомат Оборон (ГАУ КА) – тов. Яковлева выделить для постройки бронеплощадок ПВО-4 34 шт. 37-мм зенитных пушек образца 1939 года и поставить их в следующие сроки: к 15 апреля 1944 года – 8 шт., во 2-м квартале – 20 шт. и в 3-м квартале – 6 шт.

Заместитель председателя Государственного Комитета Оборон В.Молотов».

Бронеплощадки в счет этого постановления заводом «Стальмост» были изготовлены в июле – ноябре 1944 года, и еще 7 штук собрали сверхплана до конца года.

В ноябре 1944-го – феврале 1945 года завод № 180 наркомата танковой промышленности отгрузил заводу № 105 главного управления по ремонту танков Красной Армии (г. Хабаровск) 14 комплектов броневых деталей для постройки бронеплощадок ПВО-4, но до конца войны их так и не изготовили.

Таким образом, в 1942–1944 годах завод «Стальмост» дал Красной Армии 101 бронеплощадку ПВО, не считая 6 построенных для бронепоездов БП-43.



**Общее количество бронепоездов, изготовленных в 1941–1944 годах
для Красной Армии и Военно-морского флота.**

Наименование	1941	1942	1943	1944	Всего	Примечание
Особые бепо «За Сталина» и «За Родину» (по постановлению ГКО № 287сс от 26 июля 1941 года)	2				2	
Киевские бронепоезда	4	–	–	–	4	Из них один не достроен
Одесские бронепоезда	7	–	–	–	7	Из них два не достроены плюс бронепоезд, начатый постройкой в Николаеве и не законченный
Таллиннские бронепоезда (на колее 750 мм)	2	–	–	–	2	
Крымские бронепоезда	6	1	–	–	7	Из них один построен в Керчи весной 1942 года
Ленинградские бронепоезда	5	2	–	–	7	Из них три переданы Балтийскому флоту
На предприятиях Юга России и Украины	22	–	–	–	22	В их число входит бронепоезд «Маршал Буденный»
В прочих пунктах	2	–	–	–	2	Бронепоезд для 75 сд и бепо для 6-го ОДБП, построенный в Гомеле
Изготовление бронепоездов по директиве НКО № 22сс от 29 октября 1941 года)	14	71	–	–	85	Из них не менее 8 инициативных, около 12 НКПС-42, остальные типа ОБ-3
Для Азовской военной флотилии	1	1	–	–	2	
Бронепоезда рембазы № 6 (по постановлению СНК СССР № 1043-516сс от 27 июня 1942 года)	–	2	–	–	2	
На предприятиях Северного Кавказа и Закавказья	–	10	2	–	12	Кроме того, здесь изготовлено до 20 артиллерийских и зенитных бронеплощадок
Бронепоезда типа БП-43	–	2	18	1	21	
ВСЕГО БРОНЕПОЕЗДОВ	65	89	20	1	175	Требуется уточнения количество бронепоездов, изготовленных на предприятиях Юга и Кавказа
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 с М-13

Источники и литература:

Российский государственный архив экономики.

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

Центральный архив Министерства обороны.

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

В выпуске использованы фотографии из фондов Центрального архива Министерства обороны (ЦАМО), Центрального военно-морского музея (ЦВММ), Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), агентства ИТАР-ТАСС, архива Я. Магнусского, архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ), а также предоставленные Мати Блуном (Эстония, Таллин) и Андреем Пестовским (Россия, Москва).

Уважаемые читатели!

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

Телефон/факс: (495) 787-36-10

Для оптовых покупателей предусмотрена система скидок.

Для получения по почте выпусков «Фронтной иллюстрации» сделайте денежный перевод в сумме 250 за экземпляр по следующим банковским реквизитам: ООО «Стратегия КМ», ИНН 7720240859, р/с 40702810538130102266, БИК 044525225, к/с 3010181040000000225, Сбербанк России ОАО г.Москва Тверское ОСБ 7982.

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

Наложенным платежом издания не высылаются!

ФРОНТОВАЯ ИЛЛЮСТРАЦИЯ
FRONTLINE ILLUSTRATION
Периодическое иллюстрированное издание.

Учредитель и издатель: ООО «Стратегия КМ»

Генеральный директор: Максим Коломиец

Руководитель проекта: Нина Соболева

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

Телефон: (495) 787-36-10

E-mail: magazine@front.ru

Сайт в интернете: www.front2000.ru

Художественный редактор: Евгений Литвинов

Корректор: Раиса Коломиец

Чертежи: Виктор Мальгинов

Распространение и маркетинг: Кристина Муллабаева, Петр Степанец

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

Печать: ИПЦ «Апрель»

Подписано в печать 10.11.07. Формат 215х290.

Бумага мелованная. Печать офсетная.

Тираж 2000 (1-й завод — 1000).

Все права защищены.

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

При цитировании ссылка обязательна.

Ответственность за достоверность публикуемых материалов несут их авторы.

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

All rights reserved.

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

Издание зарегистрировано в МПТР России.

Регистрационное свидетельство:

ПИ № 771256, выдано 29 ноября 1999 года.

Уважаемые читатели!

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

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

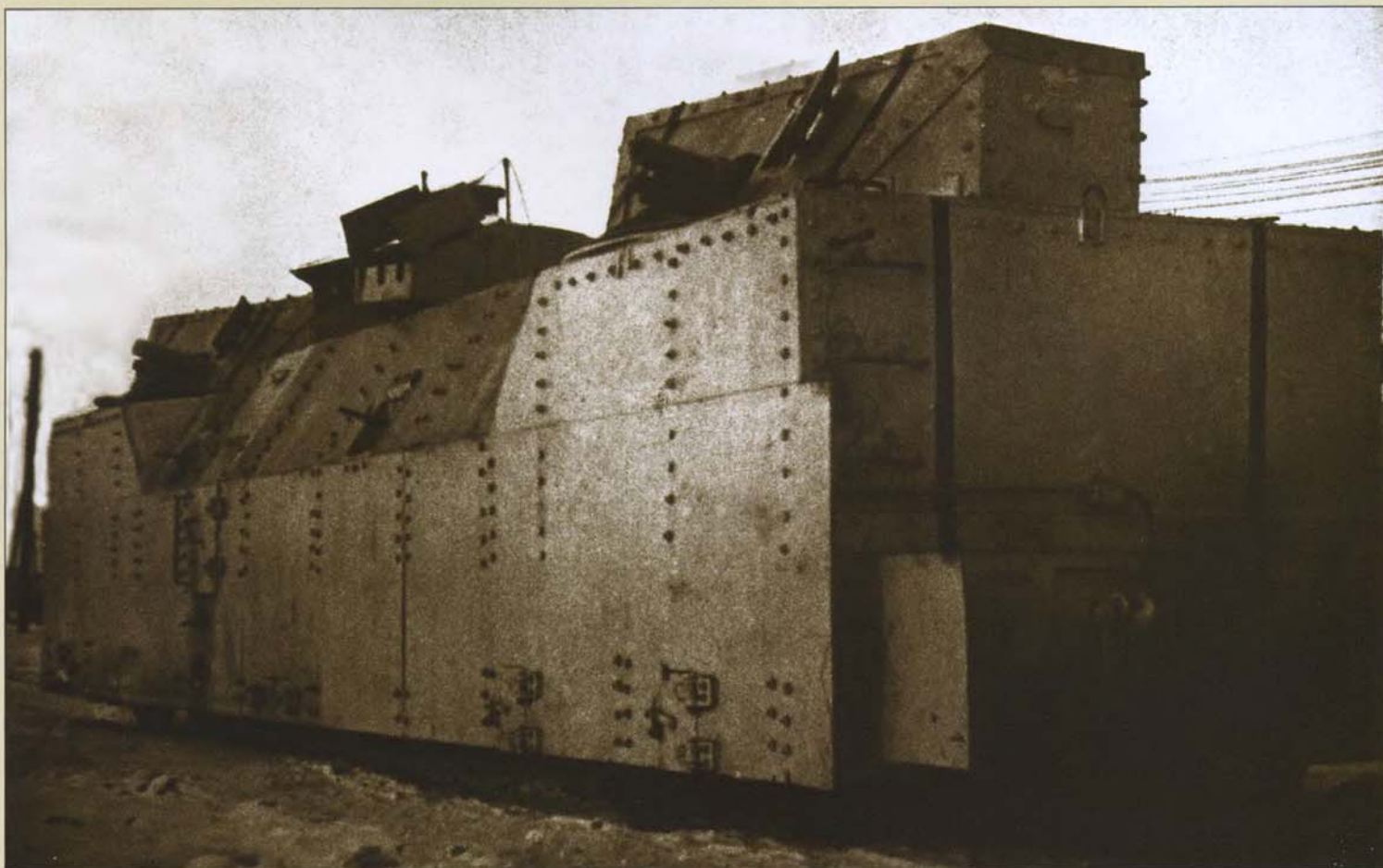
Следующий выпуск:

№ 8 — 2007 «Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945», часть 2.



Бронеплощадка бронепоезда № 2 23-го ОДБП. Вооружена 45-мм пушкой и пулеметом ДТ в башне танка Т-26 и четырьмя бортовыми ДТ, броня сталь 5, 36 мм. Построена в депо Москва-Пассажирская Ленинской ж.д. в декабре 1941 года.

Бронеплощадка бронепоезда № 2 «Комиссар Лестев» 45-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм танковыми пушками КТ-28, четырьмя пулеметами ДТ и двумя 7,62-мм ПВ-1 на зенитном станке. Изготовлена депо имени Войкова Калининской ж.д. в феврале 1942 года.





Бронепаровоз и бронеплощадка бронепоезда № 1 54-го ОДБП. Март 1942 года. Паровоз забронирован в депо Москва-Пассажирская Ленинской ж.д., бронеплощадка — в депо станции Голутвин. Изготовление площадки велось по чертежам бронепоезда «Коломенский рабочий» с внесением ряда изменений (сравните с бронеплощадкой, изображенной на фото 67).

