

БРОНЕПОЕЗДА Великой Отечественной войны



Бронепоезд



Бронепоезд – это бронированный, защищенный от пуль и осколков подвижной железнодорожный состав, предназначенный для поддержки войск и ведения самостоятельных боевых действий в полосе железной дороги. Обычно состоял из бронированного паровоза, двух и более бронированных вагонов или бронеплощадок, 2-4 платформ прикрытия. Вооружение бронепоезда, размещавшееся на броневой площадке, обычно состояло из 1-2 артиллерийских орудий, 4-8 пулеметов, установленных по бортам или во вращающихся башнях.

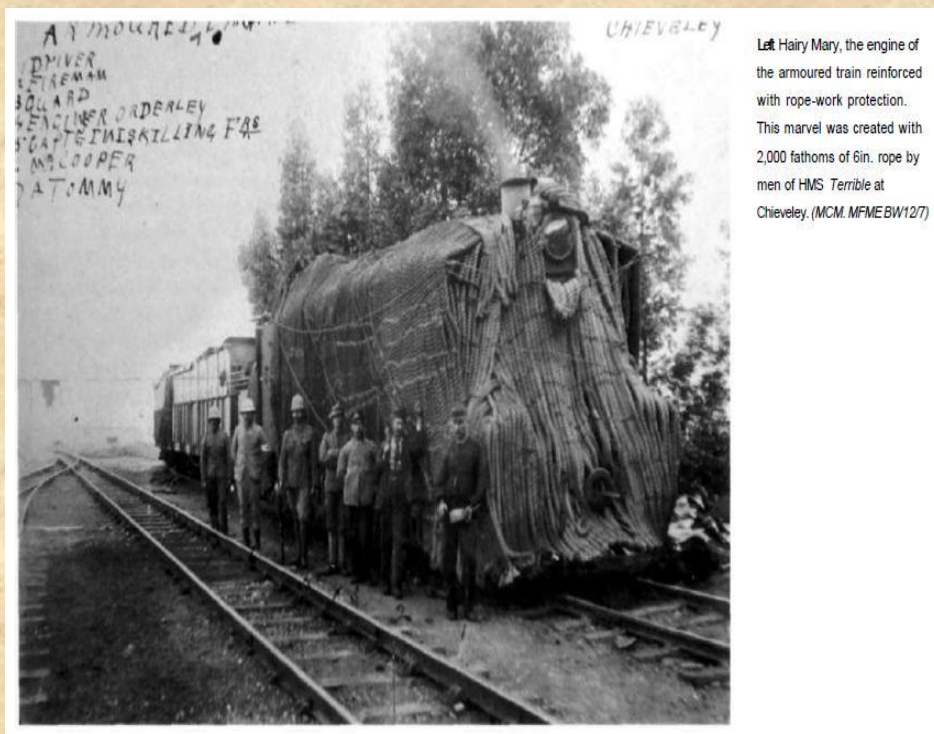


Бронепоезда активно использовались во время Первой Мировой, Гражданской, и Великой Отечественной войн. Особенно часто бронепоезда использовались воинскими подразделениями Белой Армии.

История бронепоездов

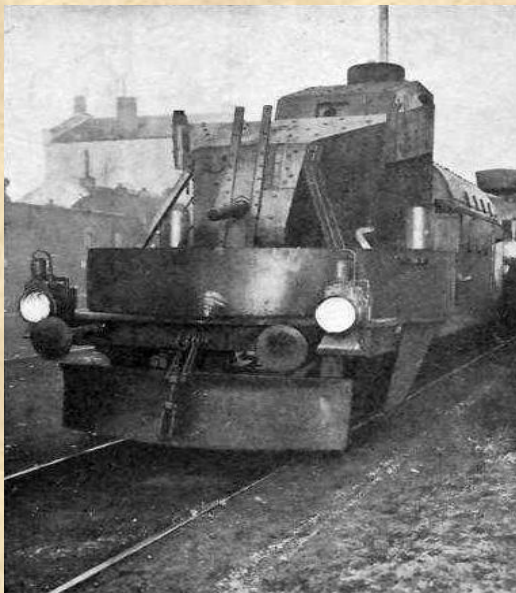
Впервые пушки были поставлены на железнодорожные платформы во время гражданской войны в США в 1861 г. В 1864г. на платформы были установлены уже 13-дюймовые мортиры. В 1884 г. французский инженер Бужен разработал проект бронированного вагона с пушками. Укрытие паровозов устраивали двух типов: укрытие из стальных канатов, которые вешали на паровоз, и обшивка паровоза стальными листами.

Впервые бронепоезда применили в англо-бурской войне 1899—1902 гг. . Эти бронепоезда состояли из вагонов двух типов – открытых, без крыш и с крышами. Использовались также обычные вагоны с бортами, которые изготавливали из стальных листов с амбразами. Строили и вагоны, обшитые стальными листами толщиной 6.3 мм, с амбразами для стрельбы из ружей и пушек.



Интересно, что в англо-бурской войне применяли и бронированные поезда, приспособленные для движения по обычным, нерельсовым дорогам.

Устройство бронепоезда

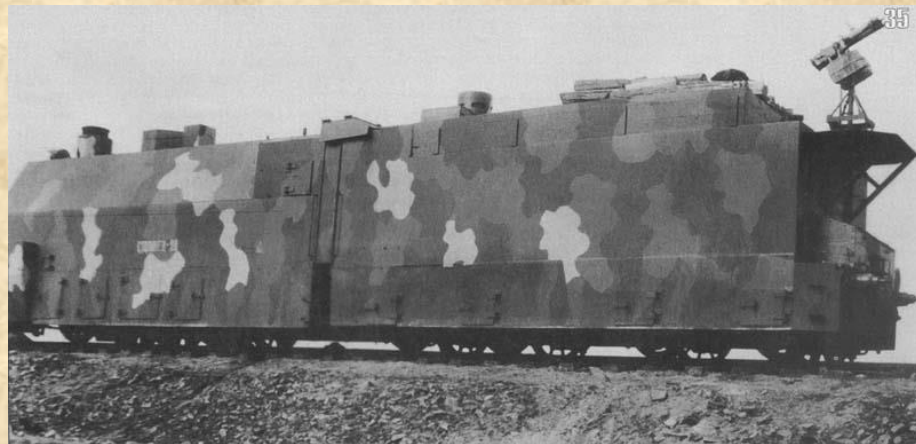


Обычно бронепоезд состоял из трех-четырех вагонов. Боевая рубка командира бронепоезда размещалась в тендере паровоза. Для маскировки такой поезд раскрашивали под цвет местности, для отопления паровоза использовали бездымный уголь.

Очень важно было обеспечить осмотр местности с бронепоезда. Для этого использовали специальные наблюдательные вышки или даже воздушные шары. Воздушный шар крепили к поезду тросом, который наматывался на вал лебедки.

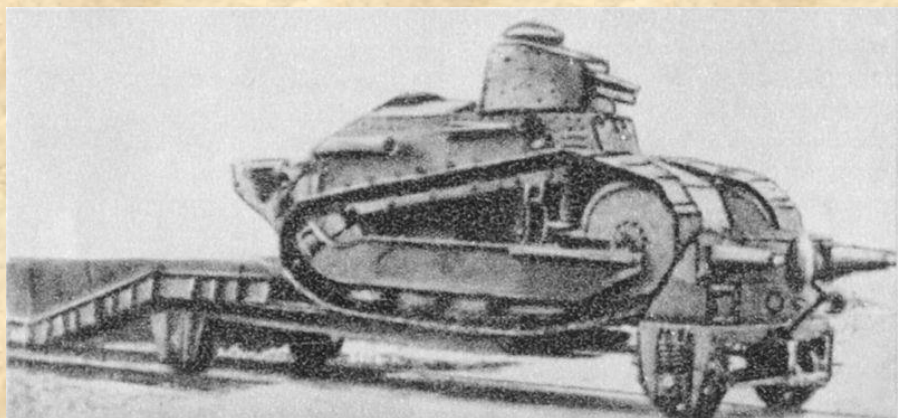
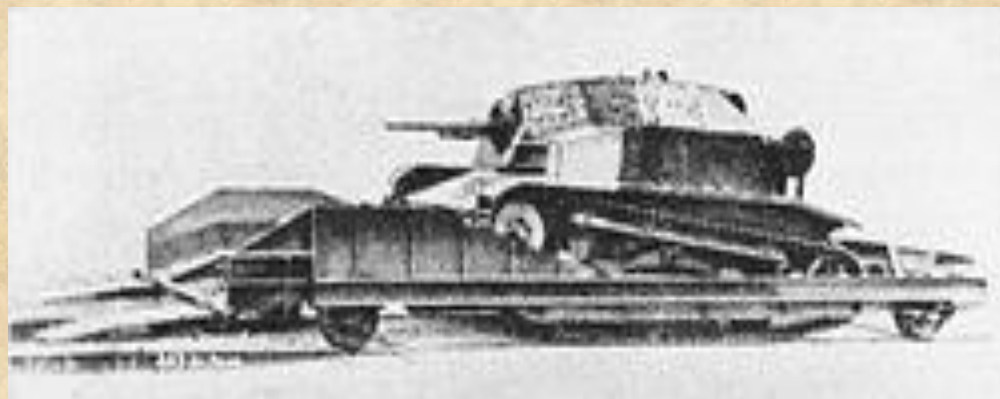


Бронепоезд «Орлик». 1918



МОТОДРЕЗИНЫ

Все армии стран, участвовавших в первой мировой войне, использовали бронепоезда, в том числе Германия, Австро-Венгрия, Россия, Франция, Италия. На фронтах применяли и отдельные подвижные единицы – мотодрезины.



Легкая бронедрезина войск НКВД

Предшественники бронепоездов



Орудие на ж/д платформе, расчет прикрыт непробиваемым для легкого оружия противника деревянным щитом.



На железнодорожный ход поставлена тяжелая мортира.

ЗАДАЧИ БРОНЕПОЕЗДОВ

Двигаясь в составе разведывательных частей, бронепоезда, вырвавшиеся вперед, могут не только опередить противника захватом выгодных рубежей, но и удерживая их, заставить его развернуть свои силы.

При прорыве вражеской обороны они, ведя параллельное преследование отступающего противника, будут оказывать поддержку моторизованным войскам, в первую очередь, танкам и бронеавтомобилям, двигающимся впереди.

Особенно значение бронепоездов могло возрасти в сложных погодных условиях. Весенняя и осенняя распутица, дожди, снег, холод затормозят действия других родов войск, привязанных к дорогам. Наоборот, для бронепоездов, они не создадут серьезных проблем, и даже будут способствовать его действиям, поскольку замедлят продвижение войск противника, приведут к сосредоточению его сил на дорогах, сделав прекрасной мишенью для пушек бронепоездов.

В обороне бронепоезда предполагалось использовать как подвижный огневой резерв командования, быстро выдвигая их, в случае необходимости, к линии боевого соприкосновения и нанесения коротких огневых ударов. Находясь в тылу в период артиллерийской подготовки противника, бронепоезда должны были выезжать вперед в момент появления танков и бронемашин и расстреливать их с ближней дистанции.

Если же противник прорвет оборону или обойдет обороняющиеся войска, бронепоездами, совместно с десантными частями, планировалось затыкать бреши на фронте. Защищая железнодорожные узлы, места пересечения шоссейных дорог с железной, бронепоезда своим огнем должны будут заставить механизированные войска противника уйти на грунт, тем самым ограничив их подвижность. На них также возлагалась задача обеспечения выхода из боя и отрыва от противника своих войск, даже ценой собственной гибели.

Цели бронепоезда

Многим специалистам еще в двадцатые годы было ясно, что будущая война потребует новый тип бронепоезда — зенитный, предназначенный для противовоздушной обороны железнодорожных перевозок. На бронепоезда подобного типа возлагались следующие задачи:

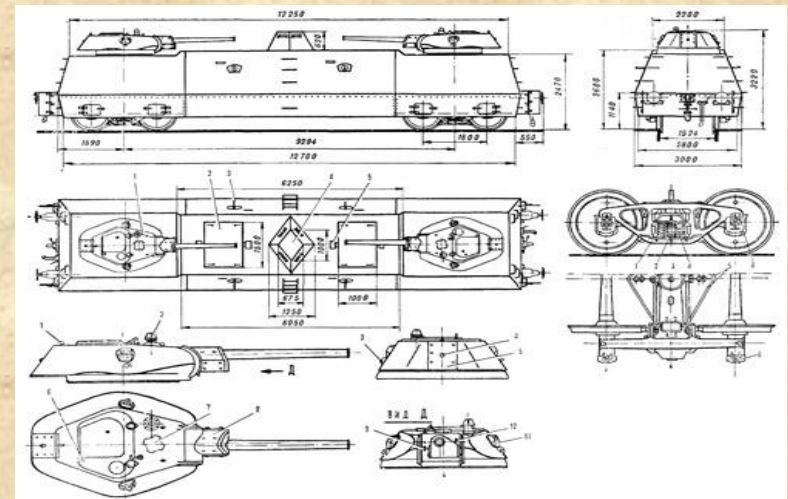
- 1) оборона от налетов авиации противника железнодорожного транспорта;
- 2) защита от налетов авиации важных и крупных железнодорожных узлов как пунктов погрузки и выгрузки войск;
- 3) защита уязвимых для воздушных ударов промышленных центров и предприятий, других объектов в тылу;
- 4) противовоздушная оборона войск, совершающих марш вблизи железных дорог;
- 5) прикрытие войск на поле боя, вблизи железной дороги.

Особенную ценность приобретали такие бронепоезда в первые дни мобилизации, когда зенитная артиллерия еще не сможет быть готовой к борьбе с авиацией противника.

Начало войны

Мало кто знает, что **первый выстрел Второй мировой войны** был сделан артиллеристами **германского бронепоезда «Panzer Zug № 3»**, атаковавшего в ночь на 1 сентября 1939 года приграничную польскую железнодорожную станцию Хойнице.

- Катастрофическое начало войны, огромные потери в боевой технике и вооружении, невозможность их быстрого пополнения из-за эвакуации предприятий заставили командование армии и руководство промышленности искать выход из столь сложной ситуации. Уже в июне-июле 1941 года на просторах Советского Союза, на паровозостроительных и ремонтных заводах, мастерских, закипает работа по строительству импровизированных бронепоездов. В ход идет все, что попадает под руку: любые железные листы, вагоны, паровозы, оружие чуть ли не из музеев.





- По состоянию на 22 июня 1941 года Красная Армия имела 53 бронепоезда (из них 34 относились к классу легких), в составе которых было 53 бронепаровоза, 106 артиллерийских бронеплощадок, 28 бронеплощадок ПВО и более 160 бронеавтомобилей, приспособленных для движения по железной дороге. Имелось также 9 бронедрезин и несколько моторных броневых вагонов.
- Кроме Красной Армии, бронепоездами располагали и оперативные войска НКВД. Они имели 25 бронепаровозов, 32 артиллерийские бронеплощадки, 36 моторных **броневых вагонов и 7 бронеавтомобилей.**

Комплектация бронепоезда



- Каждый бронепоезд состоял из боевой части и базы. **Боевая часть** предназначалась для ведения непосредственных боевых действий и включала в себя бронепаровоз, две бронеплощадки и 2-4 контрольные платформы, которые присоединялись к бронепоезду спереди и сзади, служили для перевозки материалов для ремонта железнодорожного полотна (рельсы, шпалы и т.д.) и для защиты от минно-взрывных заграждений.
- **База** бронепоезда обеспечивала ему достаточно высокую автономность действий и состояла из вагона для начальствующего состава, вагона-канцелярии, вагона-клуба, вагона-кухни и нескольких вагонов для размещения личного состава бронепоезда. Во время боя база следовала за боевой частью вне досягаемости огня артиллерии противника.

ДВИЖЕНИЕ БРОНЕПОЕЗДОВ

- Для восстановления разрушенных путей бронепоезда имели в своем составе платформы с путевыми материалами - рельсами, шпалами, скреплениями. Надо отметить, что темп восстановления пути солдатами бронепоездов был довольно высокий: в среднем 40 м/ч пути и примерно 1 м/ч моста на небольших реках. Поэтому разрушение путей лишь на небольшое время задерживало движение бронепоездов.
- На одной заправке топливом и водой бронепоезд мог преодолеть до 120 км с максимальной скоростью **45 км/ч**. В качестве топлива использовались уголь (10 т) или мазут (6 т). Масса боевой части бронепоезда не превышала 400 т.



Экипаж бронепоезда

- Условия службы солдат на бронепоездах были довольно суровыми. Вот требования одной из инструкций: *"Солдат бронепоезда должен иметь крепкое сложение при небольшом росте, хорошую развитую мышечную систему, нормальные слух и зрение, крепкие нервы и твердость характера"*. И это не случайно. Во время боя в броневой орудийной башне солдат находился в условиях духоты от паровозного дыма и пороховых газов, летом было жарко, зимой - холодно, теснота, звон ударов пуль и осколков, а нередко - рядом убитые и раненые. Таково "поле боя" солдат бронепоездов.



Экипаж боевой части состоял из командования, взвода управления, взводов бронев вагонов с башенными расчетами и отделениями бортовых пулеметов, взвода ПВО, взвода тяги и движения и взвода железнодорожных бронев автомобилей, в котором имелось 2 легких бронев автомобиля БА-20жд и 3 средних бронев автомобиля БА-10жд, приспособленных для движения по железнодорожному пути. Они применялись для ведения **разведки** на удалении 10-15 км и в составе охранения (дозора) на марше. Кроме того, на платформах прикрытия мог расположиться десант в составе до трех стрелковых взводов.

Боевые вагоны бронепоездов (бронеплощадки) строились на базе четырехосной платформы выпуска 1933 года грузоподъемностью 50—60 тонн, модернизированной в 1936 и 1941 годах. Закрытые бронеплощадки имели на вооружении две башни от танка Т-34, которые могли вести круговой обстрел. Наклон брони стенок защищал от прямого попадания. На вооружении имелись также 4 пулемета. По краям бронепоездов ставили двухосные контрольные платформы в два сцепа, предохранявшие бронепоезд от попадания на мины противника. На них располагался комплект запасных рельсов, шпал и прочего путейского инструмента и оборудования. На некоторых устанавливались пулеметы и зенитные установки, защищенные мешками с песком.



Укомплектованный подобным образом бронепоезд «За Сталина» (с паровозом Су) был построен в сентябре 1941 года Коломенским паровозостроительным заводом им. В. В. Куйбышева. Он принимал участие в обороне Москвы под Гжатском. В ожесточенном бою под станцией Колесники был захвачен немецкими войсками и использовался ими в дальнейших боях против Красной Армии. Вагоны бронепоезда без изменения вооружения использовались больше года, а бронепаровоз ушел на ремонт и использовался отдельно от остальных вагонов, в частности, при подавлении восстания в Праге. Остальные вагоны применялись на других участках Восточного фронта.

НОВЫЕ БРОНЕПОЕЗДА

С учетом недостатков «За Сталина» в октябре 1941 — феврале 1942 гг. были построены бронепоезда «[Козьма Минин](#)» и «[Илья Муромец](#)». Эти бронепоезда были аналогичны бронепоезду «За Сталина» и построены по единым чертежам. Отличие заключалось в усилении их боевой мощи за счет включения в состав открытой бронеплощадки, имевшей на вооружении 25- и 37-миллиметровые зенитные полуавтоматические пушки и реактивные установки М-8 («Катюши»). Паровозы к этим бронепоездам были построены в Муроме и Нижнем Новгороде (тогда Горький), а вагоны — в Нижнем Тагиле.

Указанные бронепоезда были сведены в 31-й Отдельный Дивизион бронепоездов (ОДБ), имели боевой расчет из 250 человек и прикрывали участок фронта, равный действию артиллерийского полка (50 км).

«Илья Муромец» и «Козьма Минин»

- В 1942 г. рабочие города Муром на собственные средства построили два бронепоезда в подарок фронту. Бронепоезд был построен на паровозоремонтном заводе им. Дзержинского (ныне Муромтепловоз). Металл дали металлурги Кулебак, закалили его на ЗИДе. Зенитные башни строили рабочие вагонного депо, а паровоз одели в броню в локомотивном депо. На помощь приходили работники пункта техосмотра, домохозяйки, старики, учащиеся школы №3. На всеобщем митинге, было принято решение дать бронепоезду имя знаменитого богатыря, защитника земли русской, Ильи Муромца. Состав экипажа бронепоезда был частично составлен из рабочих завода.
- Бронепоезд весил 800 тонн и был защищен 45 мм. броней

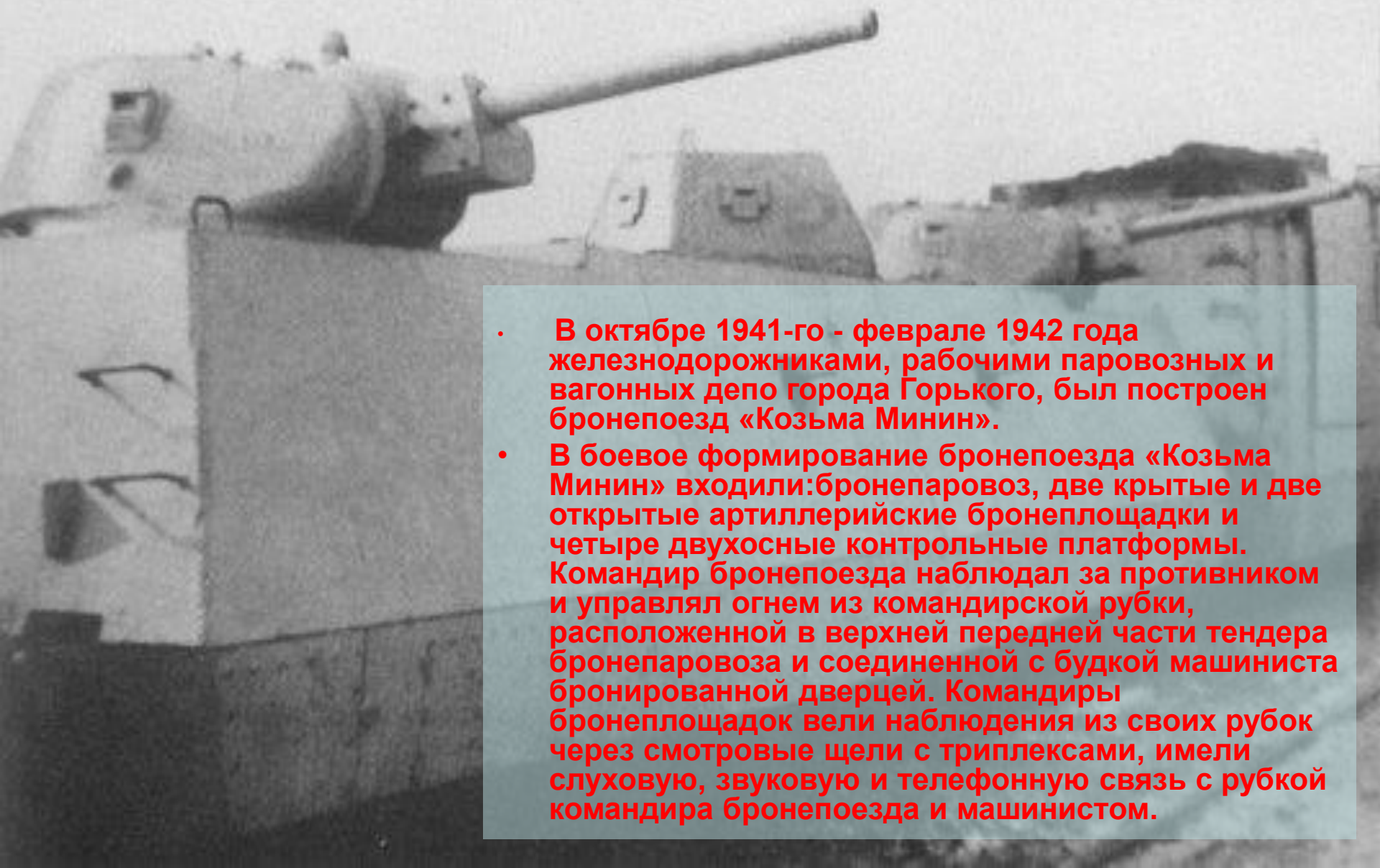
За годы войны богатырь «Илья Муромец» совершил 164 огневых налетов по переднему краю обороны и прифронтовым станциям снабжения противника; поддерживая свои войска уничтожил 7 самолетов, 14 артиллерийских батарей, 36 огневых точек противника, 875 солдат и офицеров. Освобождал Чернь, Мценск, Белев, Слаговище, Курск, Брянск, Жлобино, Ковель, Варшаву и форсировал Буг и Вислу. При освобождении Ковеля в июне 1944 г. в артиллерийской дуэли «Илья Муромец» уничтожил фашистский бронепоезд «Адольф Гитлер».

Боевой путь стальной потомок русского богатыря закончил, неподалеку от Брелина, во Франкфурте-на-Одере, не имея возможности переправиться из-за разрушенного моста. За годы войны бронепоезд не получил ни одной пробоины.

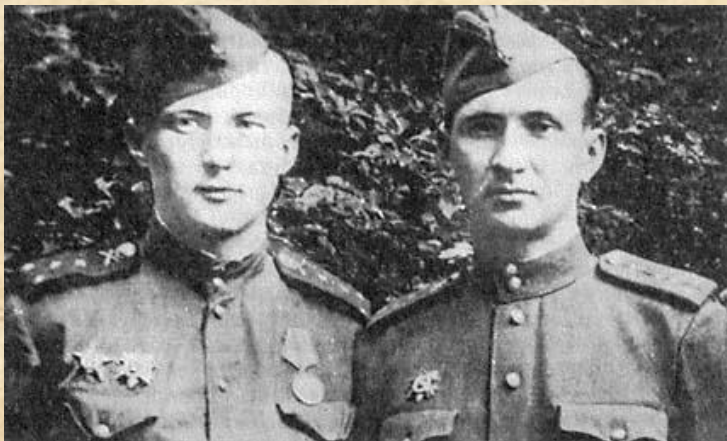
•В 1971 году был поставлен на вечную стоянку бронепаровоз бронепоезда «Илья Муромец», в честь 26-й годовщины Победы над Фашистской Германией. Рядом с бронепаровозом установлена 5-метровая мемориальная плита, на которой показан путь бронепоезда от родного Мурома к Победе



«КОЗЬМА МИНИН»



- В октябре 1941-го - феврале 1942 года железнодорожниками, рабочими паровозных и вагонных депо города Горького, был построен бронепоезд «Козьма Минин».
- В боевое формирование бронепоезда «Козьма Минин» входили: бронепаровоз, две крытые и две открытые артиллерийские бронеплощадки и четыре двухосные контрольные платформы. Командир бронепоезда наблюдал за противником и управлял огнем из командирской рубки, расположенной в верхней передней части тендера бронепаровоза и соединенной с будкой машиниста бронированной дверцей. Командиры бронеплощадок вели наблюдения из своих рубок через смотровые щели с триплексами, имели слуховую, звуковую и телефонную связь с рубкой командира бронепоезда и машинистом.



*Шагун, командир взвода реактивных» (справа)
установок бронепоезда «Илья Муромец» (слева) и Н.
М. Гаврилов, командир бронепоезда «Козьма Минин»*



*Ким Петрович с командиром бронепоезда
«Козьма Минин» Н. Гавриловым*

- Командир легендарного бронепоезда «Козьма Минин» Николай Михайлович Гаврилин
- Броницкий Ким Петрович был командиром отделения связи на 220-ом отдельном бронепоезде. На его бронепоезде стояли три 85-мм зенитные орудия, три 37-мм зенитных орудия и четыре пулемета ДШК.
- Его бронепоезд воевал на западном направлении: Смоленск, Орша, Минск, Молодечно, Кричев, Витебск.

Бронепоезда в Ленинграде

- Ленинград осенью 1941 года, пока еще сохранялись связи с Большой землей, стал крупным производителем бронепоездов ПВО. С июля по октябрь на Октябрьской железной дороге было сформировано шесть зенитных бронепоездов, каждый из которых состоял из паровоза с бронированной будкой, шести бронеплощадок с зенитными пушками и пулеметами, двух контрольных площадок. К бронепоездам также цепляли два вагона-склада и два вагона-теплушки для личного состава.
- В осажденном Ленинграде строится тяжелый бронепоезд № 691 «Сталинец-28», имеющий, помимо бронепаровоза, три бронеплощадки с солидным артиллерийско-пулеметным вооружением: четыре 100-мм пушки, четыре 120-мм миномета, два 76-мм зенитных орудия, 24 станковых пулемета «Максим» и одну счетверенную зенитную установку пулеметов «Максим».
- Помимо него в бой под северной российской столицей вступили бронепоезда «Балтиец» (был вооружен шестью 76-мм пушками, двумя 120-мм минометами и 16 пулеметами), «Народный мститель», «Стойкий», «За Родину».

Бронепоезда в Крыму

- Чем ближе противник, тем выше темпы строительства. В окруженной с трех сторон Одессе вступают в боевой строй Приморской армии четыре только что построенных бронепоезда — № 21, «За Родину!», «Черноморец».
- В течение всего срока обороны города они играют роль самоходных артиллерийских батарей, своим огнем поддерживая действия морской и просто пехоты. Судьба их печальна: все они были взорваны в октябре 1941 года, после того, как войска Приморской армии на кораблях Черноморского флота ушли в Крым.
- После прорыва немецких войск через Перекоп и возникшей угрозы потерять главную военно-морскую базу Черноморского флота — Севастополь, который практически не имел прикрытия с суши, оборона Одессы теряет всякий смысл, и армия уходит из нее. Бронепоездам на судах места нет, и они остаются грудями искореженного металла на железнодорожных путях сданного противнику города.



У бронепоезда «Черноморец»: разведчик А. Тлустый, политрук П. Дудко, командир поезда И. Курпин, машинист А. Макаров

• Части Вермахта выходят на просторы степного Крыма, и выясняется, что сдерживать их натиск некому. Спешно сформированные отряды морской пехоты из экипажей боевых кораблей Черноморского флота, не имеют тяжелого вооружения, и противостоят натиску противника не могут. Танков и броневиков тоже нет, и остается один выход: срочно строить бронепоезда, способные поддержать огнем пехоту, маневрируя на слабо развитой сети железных дорог полуострова.

- За несколько недель, в железнодорожных мастерских и судостроительных заводах из запасов корабельной брони и морского вооружения, оказавшихся под рукой платформ и паровозов, формируются семь бронепоездов, сразу же вступающих в бой.
- Эти бронепоезда не могли исправить положения на фронте. В условиях господства в воздухе немецкой авиации и быстрого продвижения немцев на юг, участь их была незавидной. В один только день 28 октября 1941 года были уничтожены два бронепоезда.
- Немецким саперам удалось заминировать железнодорожное полотно, в результате чего на воздух взлетел бронепоезд «Орджоникидзе». Другой, «Войковец», покончил жизнь самоубийством. Немецкие пикирующие бомбардировщики уничтожили железнодорожный путь, лишив его возможности маневрировать, и команде бронепоезда не осталось ничего иного, как взорвать его.
- Погибли в боях на крымских железных дорогах бронепоезда «Смерть фашизму!», «Горняк», № 74.

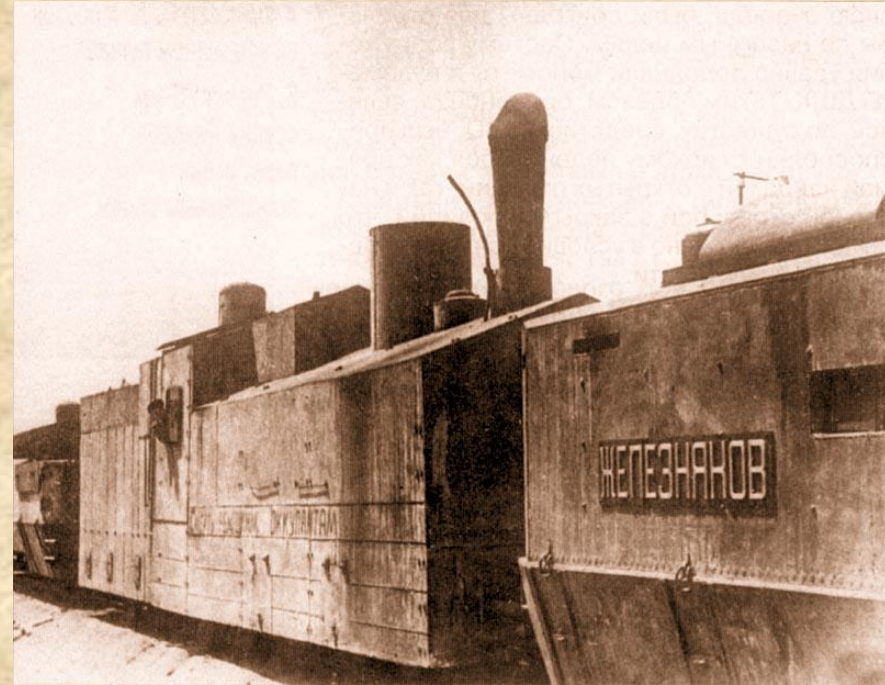


«Железняков»

Больше повезло севастопольскому «Железнякову». Он провоевал всю севастопольскую оборону, наводил страх на врага и не зря был прозван им **«Зеленым призраком»**. До самых последних дней многомесячной обороны Севастополя его орудия входили в систему артиллерийского вооружения морской крепости. Секрет его долгожительства заключался в том, что от налетов вражеской авиации и артиллерийского огня, бронепоезд укрывался в подземном тоннеле, недоступном бомбам и снарядам.

Но во время третьего штурма Севастополя войсками Манштейна настал и его роковой час. Во время артиллерийского налета и воздушной бомбардировки не выдержала крыша тоннеля и он оказался погребенным под многометровым слоем земли.

Откопать его не удалось: через несколько дней командование обороны Севастополя, оставило еще сражавшиеся части, и на подводных лодках и самолетах перебралось на Кавказ, бросив на произвол судьбы почти сто пятьдесят тысяч солдат и офицеров. Город и его преданные собственным командованием защитники были захвачены немцами.



«Железняков», по-видимому, был единственным бронепоездом в мире, после смерти погребенным вместе с командой в земле.

Бронепоезда после войны

После окончания второй мировой войны бронепоезда стали постепенно выводить из состава армии. Расформировывались дивизионы и отдельные бронепоезда, часть их ставилась на долговременное хранение, в соответствии со старым лозунгом — «мы мирные люди, но наш бронепоезд на запасном пути». В строю в основном оставались зенитные бронепоезда, показавшие высокую эффективность в прикрытии железнодорожных перевозок от воздушного противника.

Но война закончилась не для всех. Некоторые бронепоезда вновь были переданы войскам НКВД и использовались для охраны железных дорог в Прибалтике и Западной Украине, где шли бои с лесными братьями и бандеровцами. Западная Украина стала ареной настоящей войны между хорошо организованными и вооруженными отрядами Украинской повстанческой армии и дивизиями внутренних войск.

Прощай, бронепоезд!

Ушел в прошлое двадцатый век, а вместе с ним ушли в историю бронепоезда. Их еще можно увидеть в исторических музеях, потрогать рукой помятую в боях и тронутую ржавчиной броню могучих железнодорожных броненосцев прошлого.

Двадцатый век стал временем бурного развития военной техники. Развитие новых видов оружия не оставило никаких шансов огромным, привязанным к железнодорожному полотну, бронепоездам.

Время бронепоездов прошло очень быстро. Танки и бронированные автомобили оказались более универсальным и эффективным оружием. Именно они стали основой армий всего мира, решая судьбу сражений и государств. Ядерное оружие и танки стали символом военной мощи второй половины двадцатого века.

Россия, имевшая в свое время бронепоездов больше, чем все остальные страны мира вместе взятые, стала лидером и в великой танковой гонке. Эта гонка, ставшая основным содержанием «холодной войны», закончилась поражением СССР. Великая держава исчезла с карты мира, рассыпавшись на полтора десятка мелких государств.

Танковая мощь не смогла уберечь государство от катастрофы. Законы экономического и социального развития оказались сильнее людских желаний и мечтаний.

Поэтому-то, вслед за бронепоездами, ушел в прошлое и Советский Союз, превратившись в такой же экспонат музея человеческой цивилизации.