

# Начало применения и разработки бронепоездов

На протяжении всей истории человечества происходили войны. Являясь продолжением (отражением) политики, но ведущаяся иными средствами, война стала полигоном для испытания технических нововведений, использование которых отображало промышленное развитие и достижения стран в производстве. На протяжении всей истории развития общества, войны были внешним предикатом состояния экономики государства, поскольку именно ведение войн требует огромных затрат материальных и человеческих ресурсов — не только набор, обучение и содержание армии, но и подготовка тыловиков, обеспечивающих функционирование войск. Это и обеспечение системы военной логистики, позволяющей поддерживать функционирование вооружённых сил и препятствовать попыткам противника обрывать коммуникации. Все задачи — от фактического обеспечения материальными средствами, до систем подготовки кадров руководящего состава — ложатся тяжким бременем на экономику государства, а во время войны эти задачи приходится выполнять в более напряженной обстановке и в более крупном масштабе.

Всё это говорит о том, что военное дело, как и любая другая область человеческой деятельности, есть столкновение людей и их отношений в общей системе производства. Там же, где происходит столкновение различных интересов, неизбежно нарастает и их антагонизм: поражение для одного — есть победа для другого, оборона для одного — есть нападение для другого и т.д. Так и внутри самого военного дела происходят похожие процессы: на протяжении всей истории мы наблюдаем противостояние обороны и защиты, укреплений и осадных средств, оружия и брони. Сегодняшняя статья как раз и будет посвящена одному из этапов развития военной технической мысли, а именно — истории практики применения бронепоездов.

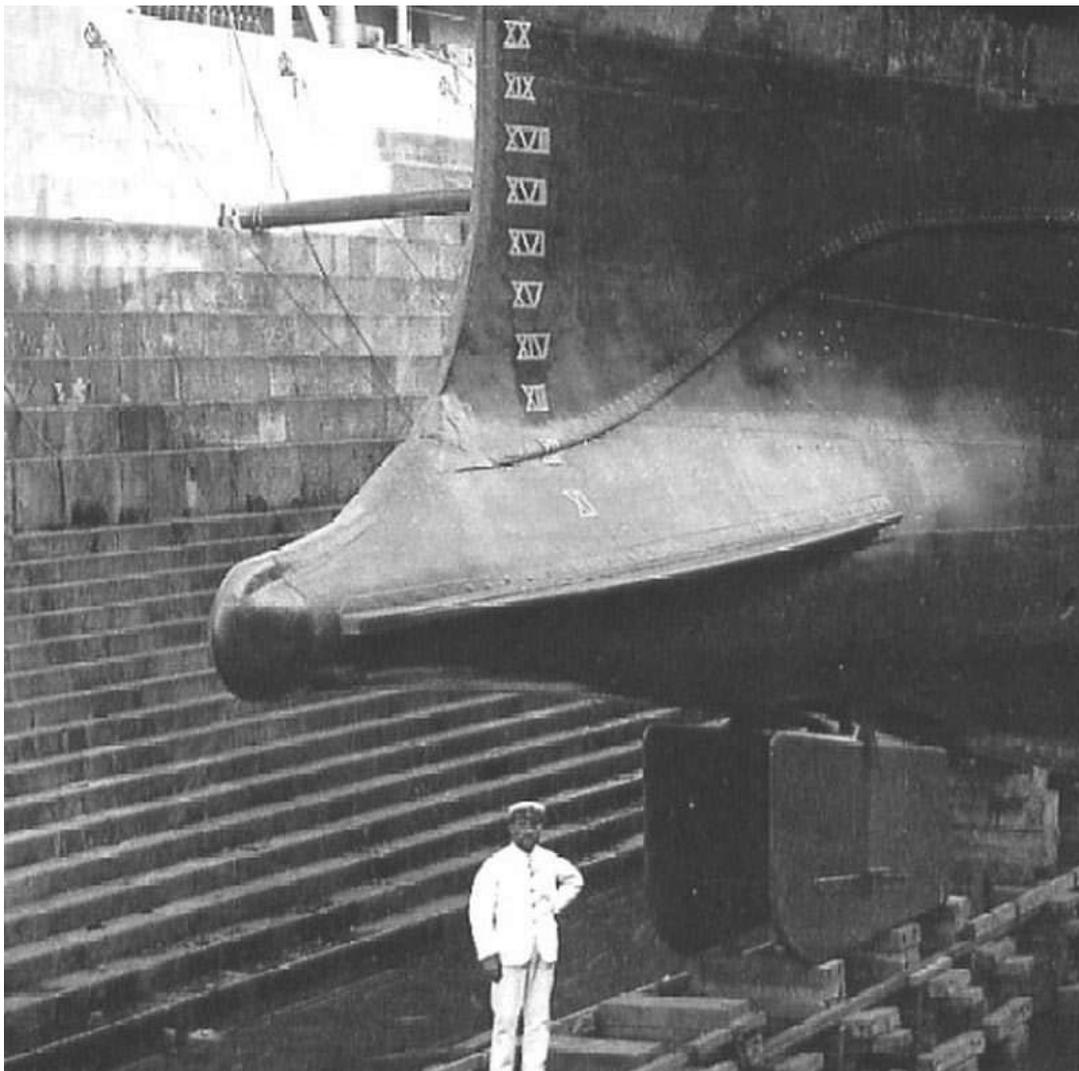
Для начала обозначим те общественно-исторические условия, которые породили такой вид вооружений как бронепоезда. Средневековые воины демонстрировали вершину возможностей индивидуальных систем защиты, которые зачастую многократно превосходили системы нападения, что доходило порой до абсурда. Например, в российской армии образца тринадцатилетней войны 1653-1666-го годов попадание стрелы уже не считалось ранением, хотя материальное обеспечение русской армии было гораздо хуже, скажем, испанских терций — взять баталии пикинёров и аркебузирова. Знаменитая польская Гусария, ставшая последним

примером тяжёлой конницы на полях сражений, имела отличные доспехи. Так, например, в Харьковском историческом музее находятся гусарские латы, которые имеют вмятину от двойного пулевого попадания. Даже две пули, пущенные с увеличенной долей пороха в одну точку в упор, не смогли пробить гусарские доспехи! А в некоторых летописях и вовсе имеются упоминания того, как гусары принимали на кирасу пушечные ядра и выживали. В это мало верится, и тем не менее факт — даже кавалерия эпохи упадка средневековой военной мысли всё ещё имела бронирование, на голову превосходившее большую часть тогдашнего вооружения.

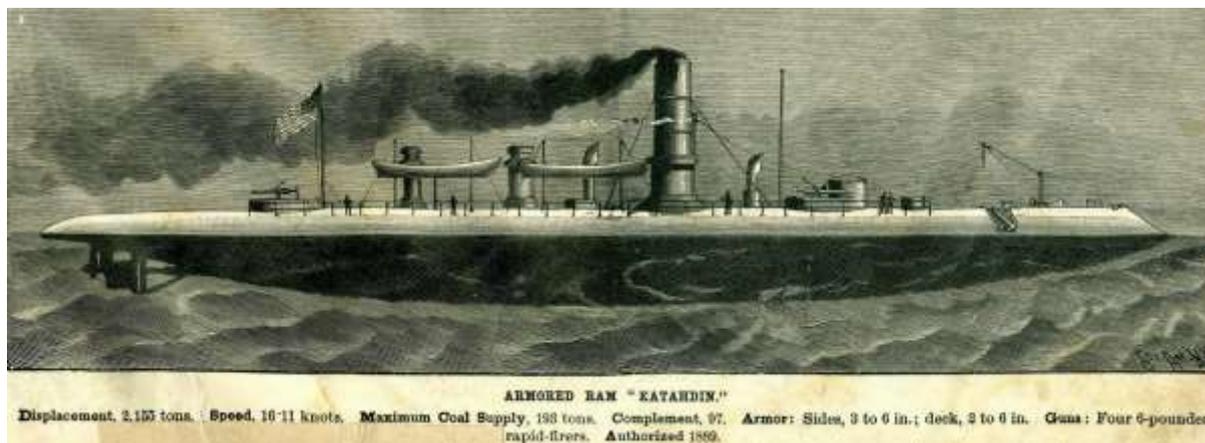
Такое положение дел покоилось на том, что представители господствующего класса, класса феодалов, принимали активное участие в войнах и не экономили на собственном снаряжении. Становление капиталистических производственных отношений, а равно и начало распространения промышленного способа производства, привело к стремительному увеличению численности вооружённых сил всех армий. Так уже к XVII веку численность войск многих Европейских стран превышала 100 000 человек, как то в Испании и Франции. Даже Россия на первых порах русско-польской войны смогла выставить совокупный контингент примерно в 100 000 человек, и, хотя поддерживать на постоянной основе такую армаду было невозможно, сам факт подобной мобилизации говорит о значительном увеличении возможностей по наращиванию армий. Для сравнения, во времена Ивана Грозного на самые ответственные участки фронта стягивались все возможные силы и, как показал пример Полоцка, численность армии в таком случае не превышала 31 000 человек, а в битве при Молодях или взятии Казани и того меньше.

Отсюда понятно, что доля непосредственно феодального контингента стремительно сокращалась, уступая место новым массовым армиям. Этим массовым армиям требовался иной способ комплектации, чем тот, что был в прежней рыцарско-дворянской армии, поскольку обеспечение такого количества войск латными доспехами было попросту нереально. Это приводило к постепенному уменьшению личной защиты ввиду её дороговизны и относительной уязвимости. Даже при условии того, что некоторые типы доспехов XVII-XVIII веков могли выдерживать мушкетные пули на расстоянии в 60 и в 30 метров, а порой в упор, повысить экономическую целесообразность не было и шанса. Однако капитализм и не думал сбавлять обороты, выводя промышленное производство на совершенно иной уровень. Дальнейшее развитие систем вооружения позволило применять сталь для обеспечения выживаемости кораблей. Появление бронированных кораблей позволило вновь вернуть паритет, а порой и превосходство систем защиты над оружием, поскольку какого-либо значительного применения разрывных или бронебойных снарядов в артиллерии начала 60-х годов XIX века ещё не было, а простые ядра не могли

пробивать стальную броню. Особо показательно в этом отношении сражение итальянского и австрийского флотов у Лиссе в 1866-м году. Главной особенностью этого сражения стало активное применение тарана с целью пробивания итальянских броненосцев, что в итоге и сыграло решающую роль в его исходе. Австрийские корабли смяли порядок противника, приведя к значительным потерям в итальянском флоте. Фактически новейшие технологии привели к тому, что сражения флотилий во многом стали повторять сражения античных эскадр, когда таранный удар мог играть решающую роль, поскольку он один мог быстро потопить корабли противника. Разумеется, подобное нововведение, как позднее и в бронетанковой среде, и даже в сфере ОМП, породило свой психоз, когда таранами начали оснащаться едва ли не все возможные корабли и суда, даже в тех случаях, когда корабль являлся торпедоносцем. Примером такого «сумрачного гения» был таранный миноносец типа «Полифем». По замыслу военных, корабль должен был выпускать по противнику полный залп наличных торпед, после чего, если противник уцелеет, идти с ним в ближний бой и наносить таранный удар.



Впрочем, это не было вершиной внедрения таранов. В США существовал корабль без артиллерийских орудий, но зато оснащённый тараном — речь об ударном таранном корабле типа «Катадин».



Корабль практически половиной своего корпуса уходил под воду, оставляя над водой только незначительную часть, что придавало максимально возможную силу при непосредственном таранном ударе, ввиду концентрации всей силы на нижней проекции корпуса. Несмотря на то, что в расцвет таранной эпохи имелись орудия, которые могли, пусть и не без затруднений, но пробивать броню, к 90-м годам положение дел значительно изменилось и артиллерия всё же вернула свои позиции. Дистанции на которых велась перестрелка стремительно увеличивались, делая прямой бой и, тем более, проведение таранных ударов невозможными.

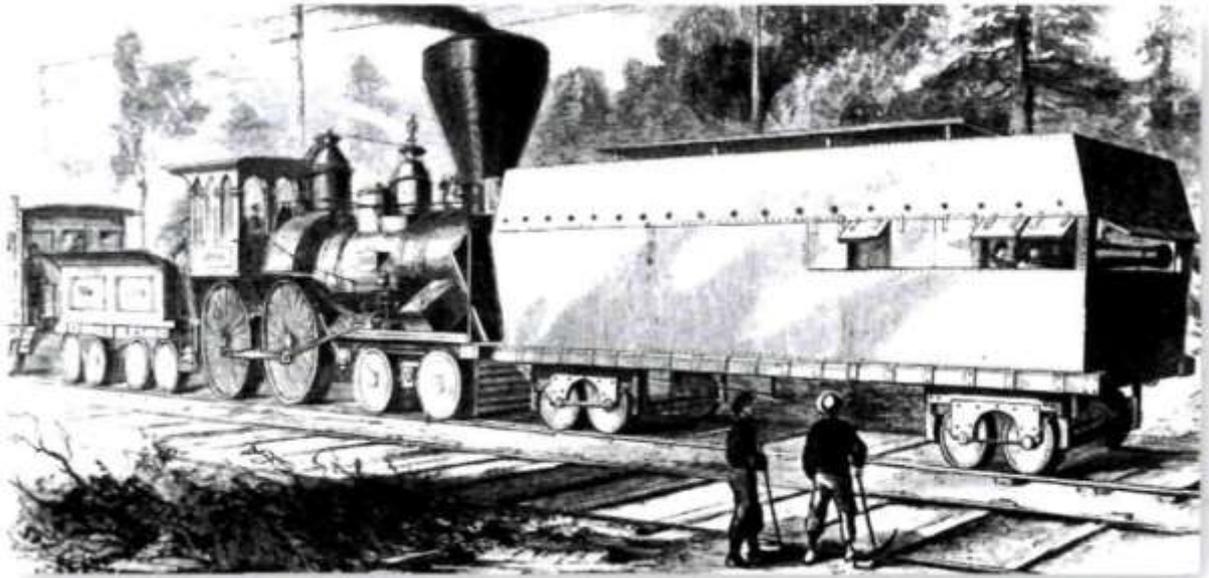
Это отступление важно тем, что развитие промышленного производства в конце XIX и начале XX века создало иллюзию непобедимости брони, и как побочное явление этого — создание разнообразных видов бронированной техники, которая на протяжении определенного периода времени действительно была крайне сложной целью для пехотной массы противоборствующих сторон. Отсюда переходим непосредственно к истории создания и применения бронепоездов.

В период с 1825-го по 1900-й годы только в одной Европе общая протяжённость железных дорог выросла до 187 000 км путей. Безусловно, появление такого типа транспорта не могло не коснуться армии и военного дела, а потому железнодорожный транспорт в короткий срок стал основным способом передвижения армии на большие расстояния. Это обстоятельство достаточно быстро привело к увеличению военно-стратегической необходимости удержания и нормального функционирования железнодорожного транспорта. Напротив, задача по повреждению и захвату железнодорожных путей стала крайне важной задачей любой войны. Это

обстоятельство, в совокупности с начавшейся промышленной революцией привело к появлению мыслей об оборудовании поездов бронёй, с целью повышения их выживаемости и обеспечения безопасности доставляемого груза и пассажиров. Нечто, что можно назвать одной из первых попыток создания бронепоезда, было совершено во время революционных событий 1848-1849-х годов австрийскими бойцами. Хотя широкого применения их идеи в тот момент ещё не получили, однако был получен положительный опыт, который можно было развивать в дальнейшем как по мере совершенствования пропускной способности железных дорог, так и по мере развития технического уровня производства.

Значительно большую роль бронепоезда сыграли в ходе Гражданской войны в США. Стоит отметить исключительно быстрое развитие железных дорог на североамериканском континенте, которое позволило к 60-м годам XIX века создать достаточно густую транспортную сеть, борьба за которую стала одной из важнейших задач, стоящих перед командованием как Конфедерации, так и Североамериканского союза.

Началом разработки и применения бронепоездов в ходе Гражданской войны стали попытки усиления грузовых вагонов по линии Филадельфия-Вилмингтон-Балтимор. В апреле 1861-го года на базе паровоза компании «Болдуин-локомотив» был разработан броневagon вооружённый 24-фунтовой гаубицей, а корпус состава был дополнительно усилен дубовыми плитами толщиной в 2,5 дюйма и котельными плитами в 0,5 дюйма (примерно 127 мм), чего в тот момент было более чем достаточно для обеспечения защиты как от любого стрелкового оружия, так и от не самого плотного артиллерийского огня. Однако широкого применения такие вагоны не приобрели ввиду собственной недостаточной огневой мощи и крайне высокой стоимости производства.



В качестве средства дополнительной борьбы с ближними целями, вдоль вагона располагались 50 позиций для стрелков. Впрочем, ближе к концу войны такая конструкция значительно устарела, так как вести из одного орудия сколь-либо значительный бой с артиллерией, такой состав попросту был не в состоянии. Ещё одной конструктивной уязвимостью стала возможность применения горячей шины против перевёрнутых броневагонов. Такой эпизод имел место в августе 1864-го.

Впрочем, это был далеко не единственный проект того времени по созданию бронепоездов. Спустя примерно год после успеха североамериканского броневагона (точнее, в июне 1862-го), Генерал Роберт Ли приказал своему командиру артиллерии создать артиллерийский боевой вагон. Офицер флота Конфедерации поместил 32-фунтовое орудие на четырёх-вагонный поезд, защищённый стальными рельсами, установленными под наклоном.



Данная машина приняла участие в сражении близ станции Саваж в Вирджинии летом 1862-го года. Армия Союза в 1864-м году сделала бронепоезд больших размеров, оснащённый орудием Паррота. Во время осады Виксбурга, 13-дюймовая мортира была поставлена на поезд.

Впрочем, стать настоящими звёздами Гражданской войны, помешало как недостаточно развитое производство оружейной брони, так и всё ещё остававшиеся относительно слабыми машинные установки, которые не позволяли эффективно использовать поезда с массой состава под 100 и более тонн.

Однако, в области разработки бронепоездов, как и во многих других сферах военного дела, Гражданская война в США стала достаточно продуктивным полигоном, показавшим перспективность нового средства ведения войны. Во франко-прусской войне Орлеано-Парижская железнодорожная компания (Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans) использовала вооружённый двумя 140-мм орудиями поезд во время осады Парижа. После, бронепоезда получили активное применение в Африканских войнах на стороне Британской империи: в Египте в 1882-м; в Индии в 1886-м; в англо-бурской войне 1889-1902-м годах.

Британская Южная Африка в лучшие годы имела в своем распоряжении порядка 13-ти бронепоездов. Самым известным из них стал бронепоезд под командованием капитана Холдена, который перевозил будущего министра Великобритании — Уинстона Черчилля. Бронепоезд попал в засаду и был разгромлен, а по итогам сражения Черчилль и порядка 50 британских солдат и офицеров попали в

плен. Как потом писал будущий премьер-министр Великобритании: «Нет ничего более грозного и впечатляющего, чем бронепоезд; но на самом деле нет ничего более уязвимого и беспомощного. Нужно было только взорвать мост водопропускной трубы, чтобы оставить чудовище на мели, вдали от дома и помощи, на милости врага».

В обозначенный период бронепоезда уже имели достаточно развитое вооружение и сильно различались по назначению и тяжести состава. Бронепоезда доказали свою эффективность в патрулировании железнодорожных путей, и, к концу войны, в один момент было развёрнуто двадцать бронепоездов. В ходе войны также стало понятно, что применение бронепоездов без проведения предварительной разведки может привести к потере одного в ходе засады, или в результате сражения с превосходящими силами противника. Так, после разгрома бронепоезда роты Королевских Дублинских фузилёров 15-го ноября, стало очевидным, что без разведки бронепоезда бесполезны. В основном поэтому начали использовать конницу для разведки путей.

Изучение опыта войны показало, что бронепоезда могут иметь семь основных целей использования:

- 1) сопровождение и поддержка цепей пехоты посредством перехвата врага;
- 2) фланговое прикрытие цепей пехоты;
- 3) укрепление лагерей и станций на железной дороге;
- 4) сопровождение обычных поездов;
- 5) разведка;
- 6) патрулирование;
- 7) защита путей.

Кроме того, не последнюю роль бронепоезда сыграли во время подавления «Боксёрского восстания» в Китае, где данный вид техники отлично показал себя против слабо подготовленного, плохо вооружённого противника, не имеющего опыта противодействия бронепоездам.

Впрочем, время славы бронепоездов придёт несколько позже, в ходе Первой мировой войны и Гражданской войны в России. Действительно, Первая мировая война стала логическим завершением всех тех нововведений, которые появлялись на протяжении второй половины XIX века и к его концу. Произошёл огромный рост эффективности и дальности артиллерийских систем. Классические винтовочные системы, достигшие уровня магазинных, пришли к пику собственного совершенства. В достаточно крупном количестве появились автоматические стрелковые системы, такие как автоматы и штурмовые винтовки. Наконец, широко стали применяться бронеавтомобили, появились первые танки. Изменения достигли и флота, однако самое большое новшество было в области общего характера ведения войны.

Теперь война окончательно перестала быть «столкновением двух армий на поле боя», а превратилась в столкновение двух экономик на протяжённых фронтах. Теперь исход войны зависел от того, кто окажется способен продолжать войну дольше, кто сможет производить больше оружия и боеприпасов, создавать оружейные системы и снаряды к ним, производить своевременную мобилизацию и пополнять действующую армию, а также укомплектовывать части офицерами и унтер-офицерами. Неудивительно, что и подход к применению новых типов вооружения значительно изменился. Теперь победу в сражении сможет одержать не тот, кто имеет больше солдат, орудий, патронов или снарядов, а тот, кто будет в состоянии в кратчайшие сроки обеспечить подвоз всего этого, а также произвести скорейшее пополнение и переброску резервов. Само собой, осуществить всё это без использования железнодорожного транспорта невозможно. Вследствие этого стремительно возрастала роль бронепоездов.

Перед началом Первой мировой войны все страны, в той или иной степени, стремились к созданию собственного парка бронепоездов. Россия уже в 1912-м году выпустила четыре бронепоезда, во многом находясь под впечатлением от их применения в обороне Порт-Артура. За ней спешила Австро-Венгрия, которая стремилась обеспечить безопасность своих железных дорог от возможных глубоких обхватов (в те годы всё ещё считалось, что кавалерия способна запросто продвинуться на сотни километров и заходить в глубокий тыл противника). Впрочем, решающим фактором в создании Австро-Венгрией собственных бронепоездов стало применение таковых со стороны России. 23-го ноября 1914-го года у станции Колюшки, в зоне наступления шестой сибирской стрелковой дивизии, продвижение которой поддерживал четвёртый железнодорожный батальон, состоялось сражение. Контрмеры противоборствующей стороны не заставили себя ждать, и к 10-му ноября на фронт отправились первые два бронепоезда типа А. Panzerzug I и Panzerzug II представляли собой бронев вагоны с толщиной корпуса в 8-12 мм. В состав поезда входили пехотные вагоны, осуществлявшие задачи высадки и перевозки десанта и имевшие возможность вести огонь по предполагаемому противнику. Для чего в распоряжении поезда было от четырёх до восьми пулемётов и один артиллерийский вагон с одной стандартной полковой пушкой калибра 76,5-мм, также имевший на вооружении от трёх до шести пулемётов. Главной задачей Австро-Венгерского командования, в условиях Галицийского наступления Русской Императорской армии, стало обеспечение прикрытия отступающих войск, а также проведение тыловой разведки и проведение разведывательных рейдов, для чего к концу ноября было развёрнуто пять бронепоездов (а также готовился к отправке шестой состав). Стоит отметить, что Австро-Венгрия стала страной с одним из самых больших парков

бронепоездов, что позволило достаточно быстро достичь высокого уровня совершенства и эффективности их применения. Всего было разработано три типа машин.

**Тип А** во многом не был ещё доведён до ума, поскольку единственное орудие располагалось в первом вагоне и не имело башни, тем самым осложняя ведение интенсивного боя. Отсутствие возможности поворачивать орудие, делало поезд практически беззащитным в случае столкновения с противником, засевшим на флангах продвижения бронепоезда.



Впрочем, скорость разработки и сборки бронепоездов в Австро-Венгрии позволила уже к началу 1915-го года разработать второй тип поезда — **тип В**.

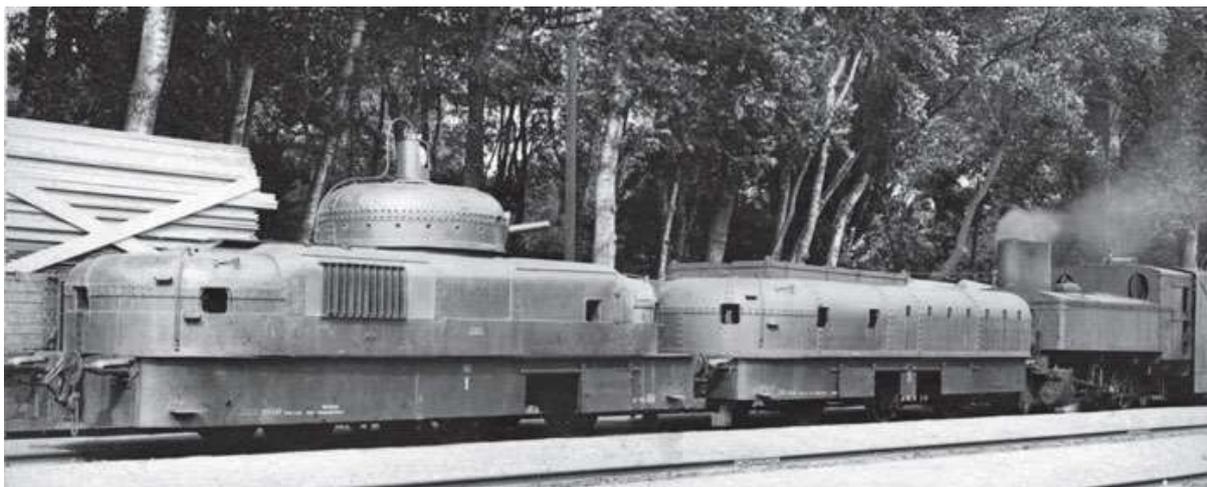
PZ VII и PZ VIII поступили на вооружение в марте 1915-го года. Эти два бронепоезда включали бронев вагоны с башнями (горизонтальное поле огня около 270-ти градусов), на которых было установлено орудие 7 см L / 30 (фактический калибр этих орудий разработан для использования на торпедных катерах — 66-мм). Всего по данному типу было собрано пять поездов.



Во многом, недостатки первой серии были исправлены, а первый и второй составы даже получили артиллерийские вагоны нового образца, тем самым став опасным противником для вражеской пехоты.

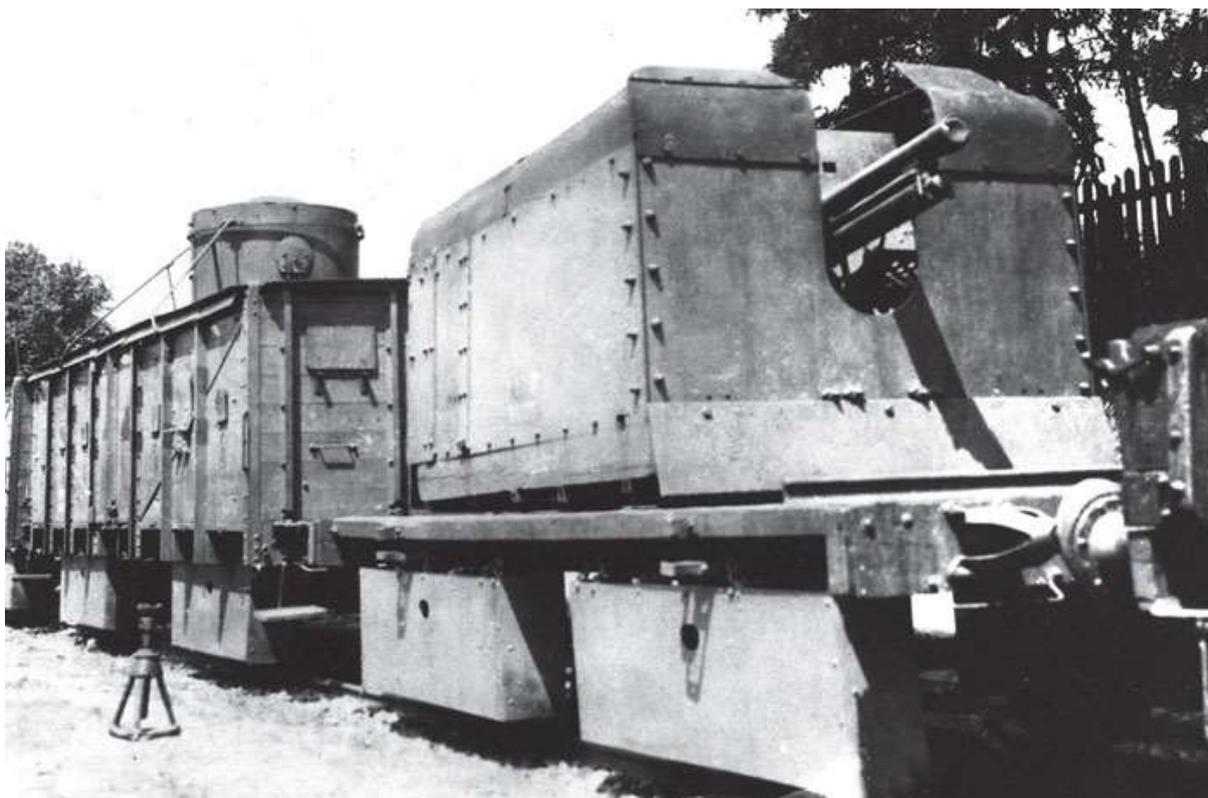
Условия Восточного фронта, его огромные просторы для развёртывания театра военных действий, вызвали потребность в мобильной артиллерии. Она была необходима для поддержания наступления и отхода пехоты. Посредственный уровень производства военной техники основных воюющих стран (Россия и Австро-Венгрия), сделали бронепоезда универсальным и эффективным средством ведения боевых действий именно на Восточном фронте. На Западном же фронте, даже в период мобильной войны августа-октября 1914-го года, особой славы данный вид техники сыскать не сумел.

Со вступлением Италии в войну, бронепоезда обеих сторон появились на Альпийском фронте. К началу 1916-го года был разработан третий тип бронепоезда, **Тип С**, на котором имелись более развитые механизмы поворота башни, а за счёт уменьшения количества смотровых башен на вагонах, удалось добиться прострела главными орудиями всего окружения бронепоезда.



Итальянцы также не остались безучастными к новой гонке вооружений. Хотя первые итальянские бронепоезда появились ещё до начала первой мировой, тем не менее, они значительно отставали по уровню применяемых технологий и общей конструкции состава. Итальянские поезда применялись и как средство прикрытия прибрежной зоны в Адриатическом море от возможных атак со стороны австро-венгерского флота. Для этих целей было сконструировано три типа составов, различающихся главным образом применяемым вооружением. Первый — с 152-мм орудиями, второй — со 120-мм орудиями и зенитные поезда с 76-мм пушкой. Суммарно было создано порядка двенадцати поездов, которые на протяжении всей войны не меняли специализации, оставаясь средством борьбы с австрийским флотом. Отсюда проистекает медленное изменение конструкции состава и узкое тактическое применение данного вида техники. Однако, назвать итальянские машины полноценными бронепоездами всё-таки нельзя, так как они представляли собой скорее артиллерийские платформы с усилением в виде броневагонов для пехоты. Размещение тяжёлой артиллерии вскоре стало производиться и в российских бронепоездах.

Как было отмечено, Австро-Венгрия и Россия стали основными локомотивами по разработке и применению бронепоездов. Уже в начале войны бронепоезда участвовали в боях в Польше: против Австро-Венгрии и Германии, а бронепоезд 3-го железнодорожного батальона использовался в оборонительных боях под Брест-Литовском. К этому времени окончательно сформировалась базовая конструкция бронепоезда, а от примитивных и импровизированных поездов, как например бронепоезд девятого железнодорожного батальона, стали отходить.



На вооружении у русской армии были две бронеплощадки с трёх-дюймовой горной или, как в данном случае, 80-мм австрийской трофейной пушкой. Пехотные вагоны были дополнительно укреплены деревянными плитами и оснащены стрелковыми бойницами и разведывательной башней. Однако первые бронепоезда на вооружении русской армии имели те же недостатки, что и австрийские, а устранение этих недостатков стало возможно при запуске первого серийного производства бронепоездов — поездов типа «Хунхуз», которые считают первыми настоящими бронепоездами российского производства.

Всего по заказу 2-го Заамурского железнодорожного батальона, было произведено четыре поезда данной серии, получивших стандартизированный вид. К началу октября 1915-го года были произведены первые два поезда типа «Хунхуз», всего за два месяца с момента утверждения проекта (в июне 1915-го). Первый поезд официально был готов 1-го сентября 1915-го года, и на следующий день передан в распоряжение 1-му Заамурскому железнодорожному батальону. Затем получили новые машины 2-й и 3-й Заамурские железнодорожные батальоны, а также 2-й Сибирский железнодорожный батальон.

В составе «Хунхуза» было два броневагона, в каждом из которых располагались 76-мм орудие и 12 пулемётов, и бронепаровоз. Такая конструкция позволяла не только вести бой с противником с обеих сторон, но также повышала «живучесть» состава, так

как с потерей одного из боевых вагонов, была возможность отойти с оставшимся или продолжать сражение.

Первое сражение бронепоезд принял 24-го сентября. Пользуясь тем, что противник не подорвал и не вывел из строя ветку железной дороги, состав двинулся в направлении противника, обеспечивая наступление 104-й пехотной дивизии. Однако после прорыва первой полосы обороны бронепоезд подвергся сильному артиллерийскому обстрелу и сошёл с рельс, после чего был изрешечён снарядами противника. Поезд оставался на поле боя почти год, пока в ходе Брусиловского прорыва не был отбит и не отправлен на слом. Этот эпизод ещё раз доказал ненадёжность применения бронепоезда без предварительной разведки и, что важнее, без прикрытия другими родами войск. В целях решения этой проблемы, вскоре была введена практика десантного отряда бронепоезда. Также это сражение показало недостаточную огневую мощь подобной конструкции при прорыве вражеской обороны, что вскоре приведёт к разделению бронепоездов на лёгкие и тяжёлые. При этом отметим, что «Хунхуз» обладал высоким уровнем бронезащиты, в сравнении со своими основными противниками из Австро-Венгрии, имея бронирование в 12-16 мм. В некоторых случаях толщина брони доходила и до 20-мм, что делало его крайне сложной целью для полевой артиллерии того времени, и практически неуязвимым для стрелкового оружия. Вслед за «Хунхузами» был создан бронепоезд типа «Орлик», который выгодно отличался от предшественника удлинённой 76-мм пушкой, которая позволяла вести эффективную стрельбу на больших дистанциях.

К концу Первой мировой войны, русские бронепоезда превратились из ранних примитивных образцов, способных лишь к слабому винтовочному огню, в настоящие наземные корабли, которые несли артиллерийские орудия, пулемёты и имели многочисленные бойницы. Одной из самых успешных стала 2-ая Заамурская железнодорожная бригада Юго-Западного фронта. Основная огневая мощь русских бронепоездов лежала в оружейных вагонах — в трёх-дюймовых полевых и горных орудиях.

К концу 1915-го года, Русская императорская армия имела 15 действующих бронепоездов: один — в Финляндии, один — на Северном фронте, один — на Западном, один — на Юго-Западном, и четыре — на Кавказе. В дальнейшем, был разработан броневAGON «Заамурец», который стал одним из самых лучших броневAGONов своего времени. Позднее служил Чехословацкому легиону. Он использовал большие платформы с двумя двухосными вагонными тележками образца Пульмана. Машина приводилась в движение автомобильными двигателями «Фиат» с разработанной специально для поезда коробкой передач, и развивала скорость до 28-

ми миль в час. Вооружение представляло собой две 57-мм пушки на поворотных башнях, которые обеспечивали скорострельность в 60 выстрелов в минуту.

Славу «Заамурец» приобрёл не в Первую мировую войну, а в гражданскую и, позднее, в Китае, впрочем, об этом позже. Отличительной особенностью от прочих типов боевой железнодорожной техники стал относительно небольшой размер броневагона, что значительно снижало точность попадания при ведении авиабомбардировки и артиллерийского обстрела. К концу Первой мировой войны уже имелся огромный опыт и практика применения бронепоездов, как в самом сражении, так и в организации оснащения таковых. Появилось разделение бронепоездов на «лёгкие», оснащённые пулемётами и орудиями до 76-мм, и «тяжёлые», на которые устанавливались шестидюймовые орудия «Канэ», а в некоторых случаях и 152-мм орудия. Началось внедрение практики десанта бронепоезда, и использование авиационной разведки, при помощи привязанных к специальному вагону воздушных шаров наблюдения. С данными воздушными шарами связана перевозка танков и броневых автомобилей. Началось активное применение бронедрезин в составе бронепоездов.

С этим опытом применения и конструктивными наработками, бронепоезда перешли из Первой мировой войны в гражданскую.

## Гражданская война в России

Прежде чем начинать любое рассуждение о применении бронепоездов в ходе Гражданской войны, необходимо обозначить те особенности ведения войны, которые обусловили столь блистательный характер их участия в боевых действиях.

Как уже было сказано, война, превратилась в войну экономических потенциалов и систем снабжения воюющих стран. В результате, борьба за линии коммуникаций приобретала чрезвычайно важный характер, а в условиях широкой географии Гражданской войны в России вести боевые действия без контроля железной дороги было невозможно. Также было невозможно и создание полноценных фронтов с плотностью построений в 10км на дивизию. Наконец, важным фактором являлся и экономический упадок страны. Общее плачевное состояние русской промышленности накануне Первой мировой войны *(об особенностях состояния военной экономики в годы Первой мировой читайте здесь <https://www.dharma1937.ru/voennoe-proizvodstvo>)* приводило к невозможности собирать крупные армии, и, как следствие, неспособности контролировать большие территории. Даже в годы ВОВ у обеих сторон возникали ситуации, когда плотность дивизий

уменьшалась до 15-30 км фронта, а в условиях Гражданской войны ничего даже похожего на фронт попросту не было. Операции часто выглядели как кампании более ранних эпох, исход которых мог решиться в генеральном сражении с максимально возможным вовлечением сил, а возмещение людских и материальных потерь было головной болью всех воюющих сторон. Отсюда становится понятно, что характер войны во многом походил на «эшелонный», поскольку тот, кто контролировал железные дороги, мог, в относительно небольшой срок, перевезти достаточное количество сил и нанести поражение своему противнику.

Все эти условия и предопределили специфику использования бронепоездов, ставших, в некоторых случаях, единственным средством обеспечения прорыва или поддержки обороны. Будучи трудно уязвимой целью, они успешно выступали в качестве подвижной артиллерии, в условиях систематической нехватки артиллерийских орудий.

Сторона большевиков, после захвата власти в стране и в начале Гражданской войны, обладала значительным превосходством над белыми в количестве бронепоездов. Это было связано как с контролем большей части промышленности бывшей Российской империи, так и с тем, что руководство РСФСР сразу взяло курс на наращивание производства бронепоездов, а в ряде мест и бронетрамваев.

Бронетрамваи производились замоскворецкими трамвайщиками и применялись в ходе Великой Октябрьской социалистической революции. Данная тема куда менее освещена в науке, но есть упоминания в литературе. Так, в книге «Гвардия Октября: Москва» (М., 1967), описывался такой эпизод:

*...«Бронетрамвай катил по Москве почти без шума, без огней, ненадолго останавливаясь, давая Павлу Карловичу Штернбергу возможность вслушиваться в непрочную ночную тишину и сделать пометки в тетради.*

*Идея оборудовать трамвай, защищенный от пуль, осенила **Михаила Виноградова** перед самым восстанием. Он принес Штернбергу в гостиницу «Дрезден» листок с нехитрыми чертежами и рисунком броневагона, на борту которого написал любимую строчку: «Постою за правду до последнева!» Павел Карлович улыбнулся, вспомнив слова удалого купца Калашникова, спрятал чертежи в карман со смутной надеждой — авось пригодятся. **Апаков**, которому Штернберг показал листок с расчетами Виноградова, заинтересовался: — Прикинем.*

*Броневых листов в Замоскворецком трамвайном парке оказалось мало, едва хватило на кабину вагоновожатого. Думали-гадали и заменили броню*

**деревянными рамами, простенки засыпали песком, попробовали: пуля не берет! По предложению Штернберга внутри установили вращающееся колесо, укрепили на нем пулемет. Так и родился «бронетрамвай», как его окрестили создатели, не очень смущаясь тем, что роль брони пришлось передоверить 50-миллиметровым доскам.**

*Вблизи Крымского моста из чердачного слухового окна кто-то подавал световые сигналы. Красный фонарь нервно моргал. Моргал то чаще, то реже, то угасал, чтобы спустя минуту снова послать в темноту ночи беспокойные сигналы.*

— Ударим? — спросил Апаков.

— Ударьте! — согласился Штернберг

*Было слышно, как, скрипнув, повернулось колесо, и враз вагон наполнился стальной дрожью; гулкое эхо пулеметной очереди пронеслось в воздухе и оборвалось. Слуховое окно на чердаке безнадежно ослепло. Красный зрачок фонаря, очевидно, угас навсегда.*

*На Смоленской площади бронетрамвай остановился. В большом доме со стороны Арбата ярко светились огни. Вражеские наблюдатели огласили площадь резкими, пронзительными свистками. Из подвалов загрели выстрелы, с чердака здания, господствующего над перекрестком, резанул воздух огонь «максима». Ночного покоя, взорванного, разбуженного беспорядочной пальбой, будто и не существовало. Шальные пули зацокали о броневой колпак, забарабанили по деревянной обшивке трамвая».*



Что интересно, один из этих бронетрамваев был захвачен 13-го февраля 1945-го года в Будапеште. Однако, это всё-таки малый эпизод, и применяться в серьёзном сражении подобное новшество не могло.

Задача по созданию бронепоездов в годы Гражданской войны главным образом легла на судоремонтные верфи. У красных руководство бронепоездами было достаточно быстро переведено из железнодорожных войск в самостоятельные бронетанковые войска, а в январе 1919-го года те полностью были выведены в самостоятельный род войск — броневые силы. Строительство бронепоездов осуществляли следующие предприятия: Петроград, включая Путиловский завод (который выполнял больше задач по ремонту повреждённых бронепоездов), Одесские судовые мастерские (в которых был построен броневагон «Заамурец»), Царицынский оружейный завод, Ижорский завод, Нижнетагильский Сормовский завод, Пермский оружейный завод. Значительная часть бронепоездов, входивших в состав белогвардейских формирований, создавалась на черноморских судовых верфях в Новороссийске и других городах.

Общий характер производства бронепоездов, а также те факты, что на вооружении использовались в основном морские пушки, отсутствовали системы стабилизации, активно использовались башенные механизмы, которые прежде использовались только на кораблях, во многом способствовали привлечению на бронепоезда экипажей кораблей. Большевики активно привлекали революционных

матросов, тогда как экипажи белых бронепоездов составляли офицеры флота (в основном Черноморского флота). По мере наращивания производства, а также получения всё большего опыта применения бронепоездов, в составы экипажей стали набирать людей, не входивших в состав ВМФ.

Всего, по некоторым оценкам, в годы Гражданской войны применялось порядка 600 бронепоездов разной степени защиты и оснащения. Они применялись буквально всеми сторонами конфликта от Польши и Украины до Японии на Дальнем Востоке. Один только чехословацкий корпус имел, не считая захваченного «Заамурца», свыше десяти бронепоездов. Сторона белых имела в своём распоряжении не менее 80-ти бронепоездов, разделённых на 10 батальонов, по два лёгких и одному тяжёлому в каждом.

Германия едва ли была заинтересована в активном использовании бронепоездов, но присоединение Украины и Белоруссии после Брестского мира вынудило использовать бронепоезда в составе частей на бывших территориях Российской республики.

После ухода немецких войск, часть бронепоездов досталась Польше, начавшей активно совмещать опыт австро-венгерского и российского производства. Буржуазно-помещичья Польша с 1918-го года выпустила порядка 80-ти бронепоездов, а также захватила 37 единиц бронепоездов, из них 31 — советские. В конце 1918-го года польская армия имела семь бронепоездов, а к осени 1920-го — уже 43, что стало пиком количества бронепоездов в польской армии. Впрочем, бронепоезда в Польше активно использовались и после Советско-Польской и даже во время Второй мировой войны, где они смогли проявить себя достаточно эффективно при осуществлении защиты путей сообщения, особенно в ситуации общего провала всех вооружённых сил. Эффективность применения оказалась достаточно высокой, чтобы заставить производить бронепоезда и гитлеровскую Германию. Впрочем, безусловным рекорсменом по созданию бронепоездов стала РСФСР, произведшая не менее 200 единиц. Одними из самых лучших составов стали бронепоезда Сормовского завода, вооружённые 107-мм орудиями и имевший умопомрачительное для своего времени бронирование в два слоя — первый в 15 мм и второй в 12 мм. Для примера, тяжёлый бронепоезд «Генерал Аникин» имел бронирование в 18 мм. Такого бронирования хватало не только для защиты от огня стрелкового оружия, но и полевой артиллерии малого и среднего калибра. В ходе Гражданской войны оттачивалась практика применения бронепоездов, однако характер их использования со стороны белых и красных довольно сильно отличался, но обо всём по порядку.

Одним из первых театров боевых действий, на котором в Гражданскую войну получили применение бронепоезда, стала Финляндия. Железнодорожная сеть

Финляндии была крайне неоднородна и располагалась главным образом на юге страны в районе от Хельсинки до Выборга. К моменту начала Гражданской войны за красными финнами осталась вся южная часть Финляндии вместе со всей местной железнодорожной сетью. Вместе с тем, под контролем красных финнов оказалась и большая часть локомотивов и вагонов. Общее благоприятное положение на начало января 1918-го года позволило доставить по железнодорожной магистрали «Петроград-Выборг» свыше 15-ти тысяч винтовок, 30-ти пулемётов и два миллиона патронов к ним, а также десять 76-мм полевых орудий, шесть товарных вагонов с артиллерийскими боеприпасами и два броневagonа.

Стоит отметить, что условия зимы, особенно в таких северных районах как Финляндия, вынуждали сводить боевые действия к захвату и удержанию железнодорожных путей и прилегающих к ним населённых пунктов (особенно, когда возможностей по созданию собственных зимних укрытий у обеих сторон практически не было).

Во время Гражданской войны в Финляндии на стороне красных было около 10-ти бронепоездов, из которых за время самой войны было произведено 6-7 локомотивов и 12-13 вагонов, значительную часть которых произвёл машиностроительный завод в Выборге. Белые, со своей стороны, обладали в Финляндии только одним бронепоездом.

Бронепоезда на вооружении красных имели следующее оснащение:

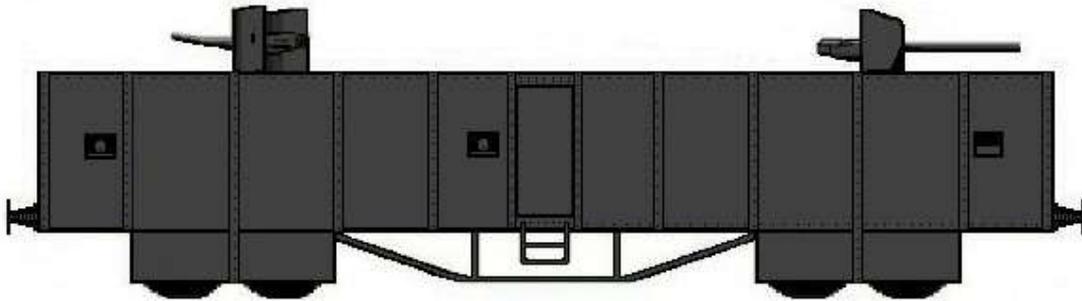
- 1) 37-мм автоматическая пушка Maxim;
- 2) 47-мм военно-морская / береговая пушка Гочкиса;
- 3) 57-мм морская / береговая пушка Hotchkiss и Nordenfelt;
- 4) 75-мм морская / береговая пушка Canet.

Существовало два основных варианта артиллерийского вооружения: либо артиллерийский вагон имел две 47-мм или 57-мм морские пушки, либо всего одну 75-мм морскую пушку. Каждый из артиллерийских вагонов мог также иметь до четырех пулеметов, но иногда и меньше, если их не хватало. Даже если эти артиллерийские фургоны были частично без крыши, они обеспечивали своим экипажам достаточно хорошую защиту от огня винтовочного калибра, при этом обладая достаточной огневой мощностью, чтобы обеспечивать бронепоезду локальное превосходство.

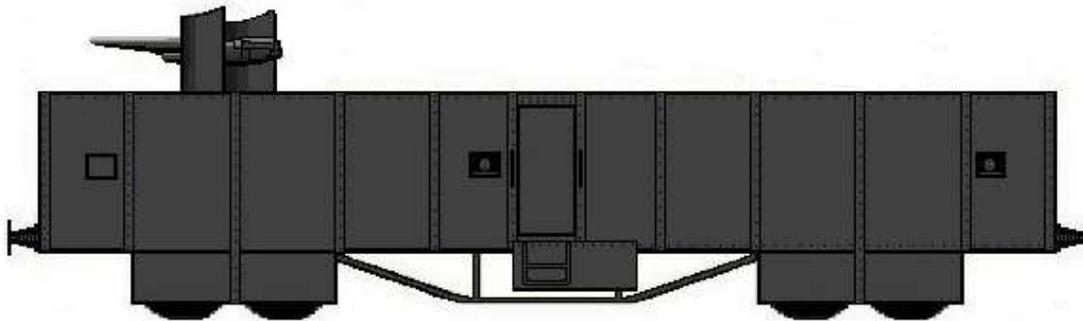
Что примечательно, даже при максимальном бронировании при толщине брони не более 30-35 мм, всё равно масса составов в 2-3 вагона зачастую превышала 100-130 тонн.

## Примеры вагонов бронепоездов

Typical artillery wagon made in Fredriksberg Works



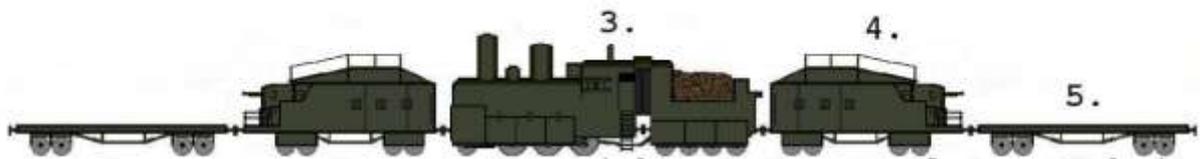
Typical artillery wagon made in Fredriksberg Works



Оба типа артиллерийских вагонов имели вращающиеся башни для основного вооружения. Артиллерийские вагоны, по-видимому, имели восемь бойниц для пулеметов (по три с обеих сторон и по одной с каждой стороны вращающейся орудийной башни), но необязательно имели достаточно пулеметов для каждой бойницы. Из этих восьми бойниц шесть позволяли стрелять только по целям, расположенным сбоку от поезда, а две бойницы рядом с орудийной башней позволяли вести стрельбу и по рельсам. Также в башне устанавливалась полевая пушка 76 К / 02, угол поворота которой ограничивался примерно 270-ю градусами. Этот поезд, похоже, был сильнее бронирован, чем те, которые красные финны строили во

Фредриксберге. Большая часть его броневой обшивки имела толщину около 20 мм (0,79 дюйма), в то время как в большинстве случаев использовались стальные пластины толщиной 10 мм (0,39 дюйма), 16 мм (0,63 дюйма) и 18 мм (0,71 дюйма). Однако, это не было самым важным отличием от бронепоездов, строящихся в Финляндии. Самым большим отличием было то, что у артиллерийских вагонов крыша была сделана из броневой плиты, а у финских поездов крыша была открытой. Как упоминалось, во время Гражданской войны в Финляндии, финская Белая армия захватила этот поезд 24-го апреля 1918-го года в Сяйне (Карельский перешеек). Кроме того, в районе Выборга находился захваченной красными бронепоезд «Генерал Аникин», который в связи с большой собственной массой не был способен передвигаться по основной железнодорожной магистрали Финляндии и ограничивался патрулированием железной дороги Выборг-Петроград.

### *Partisaani (Partisan), Russian Armoured Train used in Finland year 1918*



*«Генерал Аникин» в Финляндии.*



Кроме того, функционировал и так называемый Бронепоезд стрелков, который оснащался деревянными перекрытиями или мешками с песком для создания минимальной защиты экипажа. В состав такого поезда входили:

- 1) Платформа с артиллерийским орудием;
- 2) Локомотив (без брони);
- 3) Вагон с боеприпасами (товарный вагон);
- 4) Крытый вагон с бронированными стенками и со встроенными в них доками и иллюминаторами.

Белая Финляндия на протяжении долгого периода Гражданской войны не наращивала производства собственных бронепоездов, она получала новые машины путём захвата тех у большевиков и прочих враждебных элементов.

К большому сожалению значительное превосходство красных в материальной части не помогало одержать победу в войне, с прибытием немецких частей на территорию Финляндии положение стало критическим. После войны значительная часть бронепоездов оказалась в руках белых финнов и использовалась Финляндией в дальнейшем. В итоге на вооружении в Финляндии осталось два бронепоезда. Впрочем, ко времени окончания войны в Финляндии, Гражданская война на остальной территории России только нарастала. Стоит отметить, что положение дел, в среднем по стране, в начале Гражданской войны было похоже на обстановку в Финляндии. Большевики получили под свой контроль большую часть промышленной базы бывшей Российской империи, а, как следствие, и возможность производить бронепоезда в достаточном количестве. Сторона белых, первое время, для пополнения собственного парка бронепоездов была вынуждена заниматься захватом таковых у красных. В пример можно привести броневагон «Заамурец», который был захвачен бело-чехами и в дальнейшем курсировал по Транссибу. Более поздним примером можно считать сражение лёгкого бронепоезда «Офицер» и бронепоезда №2, сражение произошло 22-го апреля 1919-го года, окончившись поражением красного состава. Будучи отбуксирован на ремонт, он вошёл в состав добровольческой армии под названием «Слава офицеру». Ещё одним примером является бронепоезд «Имени Ворошилова» из Царицынской группы бронепоездов. 15-го июня 1918-го года он попал в засаду вместе с ещё одним бронепоездом, после чего под новым именем «Генерал Шкуро» служил в Белой армии.

В ходе Гражданской войны бронепоезда активно участвовали и в сражениях с другими бронепоездами и танками. Так, 2-го июня 1919-го года бронепоезд «Углекоп» на третьем километре перегона станции встретился с группой из пяти белых танков

МК5. В ходе сражения один танк был уничтожен, а остальные отступили. К сожалению для экипажа поезда, не удалось вовремя обнаружить прибытие бронепоезда «Единая Россия», который находился под лесным прикрытием. После точного попадания в паровоз, бронепоезд «Углекоп» потерял подвижность, а следующий выстрел попал в погреб с боеприпасами, уничтожив 30 из 36-ти человек экипажа красного бронепоезда. На месте сражения ныне установлен памятник «Углекопу».

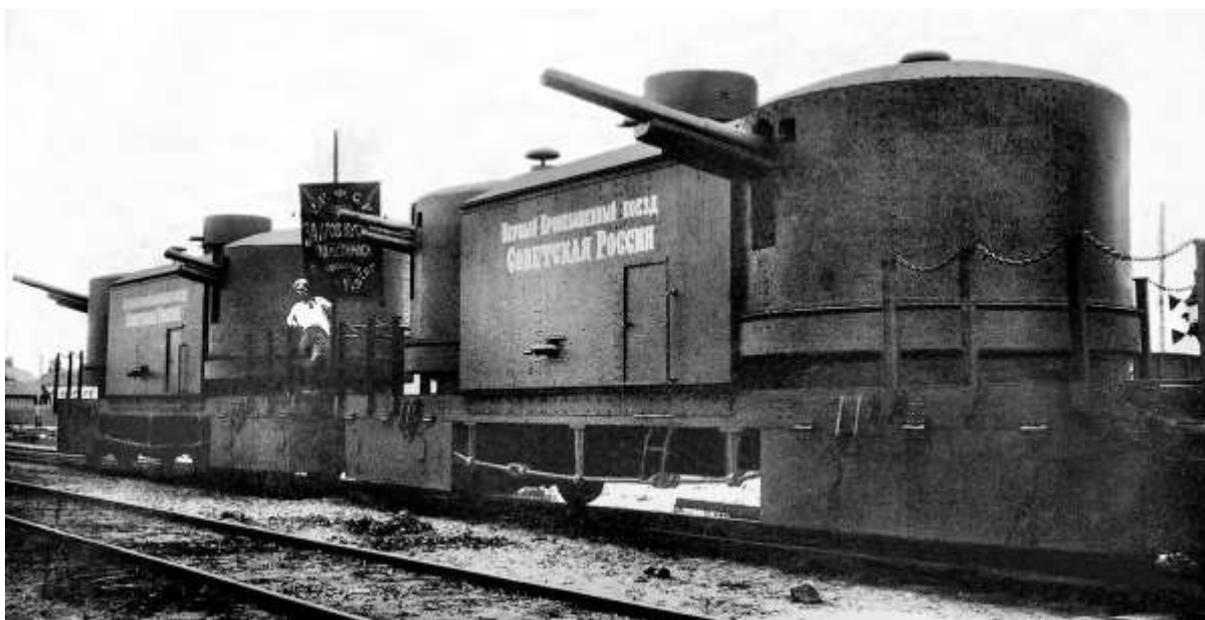


Это сражение в целом было типовым: ввиду крайне слабого бронирования, а также крайне небольших дистанций стрельбы (обычно от 300 до 500 метров), исход сражения решался тем, кто совершит первый выстрел. С этим обстоятельством также связано и стремление наращивать скорость ведения стрельбы. Впрочем, назвать бронепоезда совершенно беззащитными нельзя, бронирования было достаточно, чтобы иметь полную защиту от винтовочных и пулемётных пуль, а также от большинства осколков снарядов и, в некоторых случаях, даже полноценных снарядов артиллерии до 76-мм (на расстоянии в 1-2 километра и более).

Во второй половине 1918-го года численность бронепоездов начала стремительно возрастать. Это было обусловлено рядом факторов. Во-первых, бронепоезда представляли собой подвижную артиллерийскую платформу, а учитывая общий артиллерийский голод, даже в более крепкой в плане производства царской армии, в гражданской войне этот фактор стал решающим. Это отчётливо видно во время обороны Царицына, в котором бронепоезда играли крайне важную роль, причём с обеих сторон. Во-вторых, это была подвижная точка большого количества пулемётов, что позволяло не только вести контрбатареиную борьбу, но и совершать огневое подавление наступающего противника. В-третьих, учитывая просторы предстоящих театров боевых действий, бронепоезд часто оказывался единственным средством перевезти значительное число артиллерии и пулемётов туда, где они могут

потребуется, что в совокупности с хорошей защитой от стрелкового оружия давало бронепоездам преимущество и в психологической борьбе. Развитием данной мысли стало применение психической атаки бронепоездом. Подобное событие произошло 1-го июля 1919-го года. Бронепоезд «Офицер», занимаясь защитой железной дороги Харьков-Москва, вступил в сражение с двумя бронепоездами красных. В ходе сражения путь к отступлению для «Офицера» был перекрыт, и пришлось идти на прорыв прямо через противника. Красные, не решившись принимать таран противника, отступили. В менее чрезвычайных ситуациях наличие бронепоезда могло приводить к обращению противника в бегство даже без серьезных столкновений.

Ещё одним, пусть и во многом импровизационным явлением были глубокие рейды бронепоездов. Так, бронепоезд «Советская Россия», также известный как первый бронебашенный бронепоезд, в ходе Московского наступления Деникина оказался в тылу у белых. От командования белых бронепоезду «Советская Россия» поступил приказ выдвинуться на отражение контрнаступления красных. В ходе сражения бронепоезд прорвался и вышел к своим. Затем в сентябре 1919-го года тот же бронепоезд «Советская Россия» участвовал в схватке с бронепоездом «Орёл» и одержал верх, подбив бронепаровоз и бронеплощадку состава противника. Сражение происходило в районе станции «Бахмач». Также, как и в случае с эпизодом сражения «Единой России» и «Углекопа», сражение решилось одним точным попаданием, правда без уничтожения поезда противника взрывом.



*Бронеплощадка «Советской России».*

Но обо всём по порядку. Численно, на ноябрь 1919-го года, на фронтах находилось 86 бронепоездов. В январе 1920-го на фронт отправили отремонтированные бронепоезда, и их численность увеличилась до 101-го состава.

Одним из ключевых сражений Гражданской войны стало сражение за Царицын. Этот город стал предметом всеобщего интереса не только потому, что перекрывал собой Волгу или был важным промышленным центром (чем он безусловно являлся), а

ещё и потому, что имел уникальный железнодорожный узел.



Фактически, Царицынская дорога была единственной железной дорогой, соединяющей Юг России с западными регионами и областями к северу и востоку от Волги, а потому контроль этого узла становился стратегически необходимым. К апрелю 1918-го года был сформирован Центрбронь (Центральный совет броневых частей), который занимался вопросами управления всей броневой техникой, к августу он был преобразован в Центральное управление броневых частей. Бронепоезда на

стороне красных выступали как самостоятельный род войск, который имел своё собственное управление, обладал собственной инфраструктурой и системами управления. Белая сторона, напротив, на протяжении всей войны держала бронепоезда в ведомстве артиллерийского управления.

Бронепоезда красной стороны подразделялись на три основных типа. Первый — тип А или полевой ударный. Эти бронепоезда как правило имели пулемётное вооружение с двумя или четырьмя орудиями калибра от 50 до 76-мм. Тип Б — огневой поддержки. Они имели на вооружении орудия калибром от 107 до 120-мм. Третий — тип В, бронепоезда особого назначения, вооружённые морскими пушками 152 и 203-мм. По данным Центрброни на Царицынском направлении на конец 1918-го года действовало по меньшей мере 15 бронепоездов различного назначения. При том, отметим, что общая численность РККА в этом районе была не более 41 000 человек при 100 полевых орудиях. Аналогичные силы имелись и в распоряжении Казачьей армии Краснова и Добровольческой армии (всего 44 000 человек при 150-ти орудиях). Командование группой бронепоездов возглавлял Алябьев Фёдор и Дмитрий Рудь.

Первый штурм Царицына был подготовлен необычайно плохо. Казачья армия производила поход, практически не имея в своём распоряжении ни артиллерии, ни значительного числа пулемётов и боеприпасов. Закономерным результатом такого штурма стал провал Июльско-Августовского наступления. Впрочем, и такой степени подготовки оказалось достаточно, чтобы выйти в ряд критических участков фронта, овладеть станцией Калачом-на-Дону и оказаться в 77-ми километрах от Царицына. Затем, силы Донской армии смогли подойти к пригородам самого Царицына, Сарепту и Ерзовке, оказавшись в начале Августа в 15-ти километрах от города. Только после контрудара части отошли на исходные позиции за Дон.



На второй штурм белые смогли выделить уже значительно меньшие силы — в 34 000 человек при 138-ми пулемётах и 129-ти орудиях. Но под контроль Донской армии поступили 14 бронепоездов. Бронепоезда находились в составе:

1-й дивизион: «Атаман Каледин», «Гундоровец», по два орудия, «Князь Суворов» — четыре орудия;

2-й дивизион: «Раздорец», «Митякинец», по два орудия, «Илья Муромец» — четыре орудия;

3-й дивизион, «Партизан полковник Чернецов», «Казак Землянухин», «Генерал Бакланов»

4-й дивизион: «Донской баян», «Ермак», «Иван Кольцо».

И два отдельных бронепоезда: «Атаман Орлов» и «Атаман Назаров».

Помимо этого соединения на участке Бобров-Таловая-Поворино-Михайловка действовали самостоятельно три отдельных бронепоезда: «Бузулук», «Хопер» и трофейный «Бепо», отбитый у красных отрядом генерала Гусельщикова.

Сторона большевиков могла противопоставить силы численностью порядка 39 000 человек при 240-ка орудиях и 15-ти бронепоездах вышеуказанной бронепоездной колонны.

Начало второго штурма Царицына началось 21-го сентября 1918-го года. 10-я армия, оборонявшая полосу наступления в районе Дона, понесла тяжёлые потери и отступила к пригородам Царицына, потеряв на поле боя 43 орудия, 313 пулемётов, а также около 10 000 винтовок и прочего стрелкового оружия. Кроме того, при отступлении было потеряно порядка 12 000 снарядов и пять бронепоездов. В конце сентября развернулось сражение в районе Криво-Музгинский — примерно в 63-х километрах от Царицына. Поняв, что первоначальный успех лобового штурма был утрачен, белые развернулись и на юге подошли к Волге, перерезав железную дорогу Царицын-Тихорецк, тем самым создавая угрозу полного окружения города.

Именно в эти дни деятельность бронепоездов стала решающей, они могли оперативно переброситься через весь Царицынский фронт и ударить практически в любое место ввиду крайней густоты железнодорожных путей самого Царицына.

Примерно 2-го октября Ворошилов докладывал Сталину:

*«Противник рано утром повёл сильное наступление на разъезд Басаргино, но нашей пехотой и бронепоездами был сбит. Нами были заняты господствующие высоты, но командный состав не распорядился задержаться на высотах и начал преследовать отступающего врага.*

*Противник, оправившись, пошёл в контратаку, сбил нашу цепь, и всё побежало. Я и Кулик с ног сбились, пытаюсь остановить отходящих, но задержать не удалось. Цепи дошли до железнодорожного пути. Броневые поезда работают самоотверженно и исключительно стойко. Если положение восстановится, то исключительно благодаря бронепоездам. Я напрягаю все силы и принимаю меры спасти положение. Еду опять на фронт в цепь».*

В то же время разгорелось сражение на Мариновском железнодорожном мосту и станции Кривая-Музгагде. Силами колонны бронепоездов удалось опрокинуть несколько атак противника и рассеять пришедший свежий казачий 98-й Ново-Николаевский полк.

17-го октября у станции Садовая, группа бронепоездов, имевшая при себе порядка 30-ти орудий и большое число пулемётов, а также подвижной состав полевой артиллерии почти в 200 орудий, смогла предотвратить полный развал фронта и остановить наступление красновцев. В дальнейшем, прибывшая 1-я Стальная дивизия под командованием Дмитрия Петровича Жлобы смогла переломить ситуацию и заставить противника снова отступить от Царицына к Дону. Бронепоезда колонны Алябьева продолжили преследование противника, тем самым нанеся белогвардейским войскам значительные потери в живой силе.

Однако происходили и сражения одиночных бронепоездов. Например, 28-го ноября в районе Лог-Липки бронепоезд «Молния» сумел заехать в тыл противника и под угрозой окружения и уничтожения заставить противника бежать. Таким образом, своевременное введение в бой бронепоезда смогло превратить проигранное сражение в блистательную победу.

Второй штурм Царицына завершился успешно, возможности немедленно провести следующий штурм у белых уже не было. Попытка совершить штурм с 1-го января 1919-го года имела малые успехи, и вскоре атака была прекращена, а Краснова сняли с командования Донской армией и, второго февраля 1919-го года, назначили Юденича. Примерно в то же время начался отход Донской армии от Царицына.

После этих событий битва за Царицын стихла до поздней весны 1919-го года. К четвёртому штурму генерал Врангель подошёл крайне осмотрительно и тщательно. На май 1919-го года в составе 10-й армии находилась 21 000 человек при 119-ти орудиях и переданных армии семи бронепоездах. Группа Алябьева к тому моменту уже была перебазирована на Украину в Донбасс. Оборона Царицына оказалась ослаблена настолько, насколько это вообще было возможно, тогда как Врангель собрал ударную группировку бронепоездов в 12 составов. Более того, в распоряжении Врангеля были танки, а также более чем трёхкратное превосходство в людях.

Впрочем, даже с такой расстановкой сил, сражение, начавшееся в середине мая, затянулось до конца июня, а сам город был окончательно взят только 30-го июня, в последующие дни остатки защитников города были окончательно разбиты и попали в плен.

Однако тема Царицына не является основной темой данной статьи, потому обратимся к действиям бронепоездов, которые в данный момент наиболее активно действовали в районе Донбасса.

Исключительная густота железных дорог Донбасса, сравнимая разве что с самой Москвой, создавала максимально комфортные условия для применения бронепоездов обеими сторонами конфликта. Сторона большевиков сосредоточила на данном направлении порядка 27-ми бронепоездов, включая остатки группы Алябьева, которая также получила пополнение, в том числе бронепоезд «Имени Ворошилова», который стал флагманским составом группы. Всего на Южном фронте находилось до 53-х бронепоездов. Не сильно отставали и белые, имея на указанном направлении не менее 47-ми бронепоездов в составе 10-ти дивизионов бронепоездов.

Похожим было положение и в направлении Петроградского похода Юденича, где против четырёх белогвардейских бронепоездов действовало семь красных.

Стоит отметить, что на Донецкое направление белые выставили не только свои лучшие наземные части, но и лучшие экипажи бронепоездов, по ряду свидетельств состоящие почти на половину из морских офицеров, а также лучших и опытных артиллеристов. В итоге, с концентрацией крупного числа тяжёлых бронепоездов таких как: «Иоанн Калита», «Князь Пожарский», «Грозный», «На Москву», «Единая Россия» и др., сражения стали невероятно ожесточёнными и тяжёлым для красных. Так, в ходе сражения на Донбассе были потеряны практически все поезда, героически оборонявшие Царицын.

Среди них уже упомянутый 2-й Сибирский бронепоезд, потерянный в сражении с лёгким бронепоездом «Офицер» 30-го марта 1919-го года. Бронепоезд «Гром» был потерян 10-го мая 1919-го года в сражении с бронепоездом «Иоанн Калита». Также ранее упомянутый «Углекоп» тоже был поездом, участвовавшим в обороне Царицына и был потерян 2-го июня 1919-го года. Десятого июня бронепоезд «Товарищ Руднев» и «Молния» попали в засаду и были потеряны. Также попали в засаду и были уничтожены бронепоезда «Большевик» и «Брянский», будучи отрезаны 25-го сентября в 90 км от Брянска около станции Комаричи. Бронепоезд «Воля» 23-го июля 1919-го года в сражении у станции Готня получил тяжёлые повреждения в сражении с «Офицером» и отступил, его дальнейшая судьба неизвестна. Также неизвестной осталась судьба бронепоездов «Товарищ Ленин» и «Артём». Бронепоезд «Коммунист» был захвачен белыми и переименован в «Вильну Украину», затем попал

в ВСЮР и был переименован в «Грозу», а затем был снова отбит красными, возвратившими изначальное название поезда.

Впрочем, тяжёлые потери на Украине не подорвали общей боеспособности РККА, которая смогла перегруппироваться и отразить попытки противника двинуться к Москве.

Значительно лучше обстояло дело на Петроградском направлении. Так, в октябре около Гатчины, бронепоезд «Имени Володарского» был обездвижен, а затем захвачен большевиками. 19-го февраля 1920-го года был также захвачен бронепоезд «Адмирал Колчак». Примечательно то, что этот бронепоезд был вооружён тяжёлыми 152-мм морскими пушками и состоял исключительно из морских офицеров. Однако самая большая утрата на донецком направлении произошла 15-го июля 1919-го года. В этот день был подбит упоминавшийся ранее бронепоезд «Имени Ворошилова».



*Ф.Н.Алябьев.*

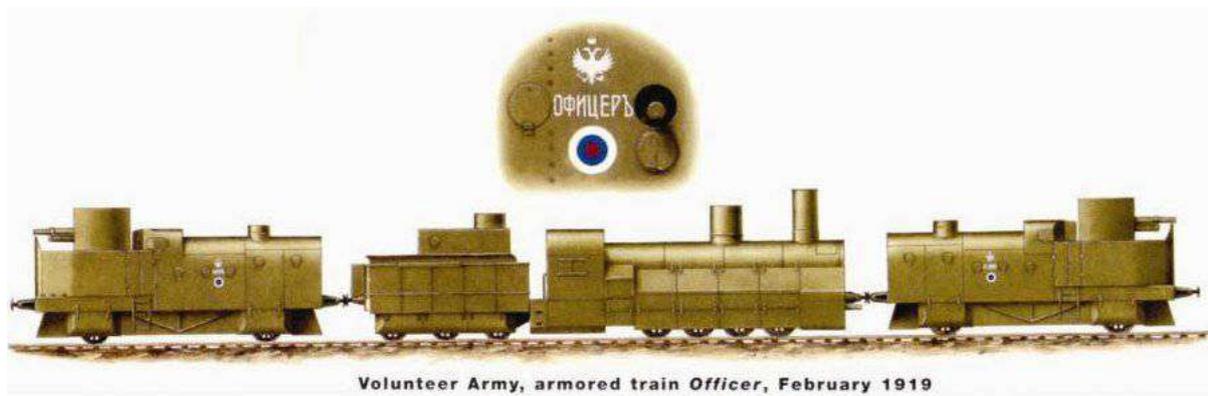
Вместе с убитыми членами экипажа были и командующие соединениями бронепоездов Фёдор Алябьев и Дмитрий Рудь. Переименованный «Ворошилов», ставший «Генералом Шкуро», был отбит обратно спустя четыре месяца — 25-го октября 1919-го года, будучи не в состоянии пересечь Дон ввиду разрушения моста.

В целом подобное положение дел было привычным. Многие бронепоезда переходили из рук в руки по два, три и даже четыре раза, за редким исключением тех поездов, экипажи которых отличались особой выучкой, опытом и удачей.

На протяжении всей войны продолжались сражения и на Транссибирской железнодорожной магистрали. Впрочем, ввиду того, что сторона белых на указанном театре военных действий имела крайне растянутые линии снабжения и до лета 1919-го года (до падения Царицына) фактически не имела снабжения с частями ВСЮР, многие бронепоезда, действовавшие на стороне белых, были поездами старых

конструкций, созданными в первые месяцы войны. Так, например, мотоброневагон «Заамурец» и порядка 24-х бронепоездов, стоящих на вооружении чехословацкого корпуса, самым лучшим бронированием которых были установленные куски рельс. Потому и о навязывании красным активных сражений на бронепоездах обычно речи не шло.

С изменением положения на фронте, освобождением Царицына красными, отступлением за Дон и отступлением из Украины, ВСЮР потеряли большую часть захваченных у красных и созданных на черноморских верфях бронепоездов. На апрель 1920-го года в Крыму осталось только 12 бронепоездов, все, так сказать, наши старые знакомые: «Генерал Алексеев», «Севастополь», «Единая Россия», «Офицер», «Георгий Победоносец», «Грозный», «Дмитрий Донской», «Волк», «Иоанн Калита», «Дроздовец», «Солдат», «Москва» (в прошлом «На Москву»). Все они были сведены в четыре дивизиона.



*Схема бронепоезда «Офицер».*



*Бронепоезд «Единая Россия».*



*Пулемётный вагон «Единой России».*

Одним из последних крупных сражений бронепоездов стало форсирование Сиваша в октябре 1920-го года. Сражение началось 26-го октября 1920-го года с мощной артиллерийской подготовки при участии бронепоездов шестой и четвёртой

армий. В сражении принимал участие бронепоезд №83, вооружённый 203-мм орудием, и бронепоезд «Коммунар», действовавших в районе Сивашской дамбы. Сивашский мост должен был пересечь бронепоезд «Трёхлетия Октябрьской Революции», который был захвачен бронепоездом белых. После преодоления обороны противника бронепоезда белых начали отступать. Легкий бронепоезд «Офицер» отступил к станции Таганаш и ночью с 26-го на 27-е октября был захвачен, и на него была пересажена команда бронепоезда «Трёхлетия Октябрьской Революции», так как возможности восстановить Сивашский мост, уничтоженный в ходе сражения, не было. Следующая потеря белых состоялась в 10 утра 27-го числа. Тяжёлый бронепоезд «Дмитрий Донской» получил ряд критических попаданий и был выведен из строя. Возможности отбуксировать повреждённый состав у стоящих рядом поездов не было, получилось эвакуировать только сам экипаж поезда. В последующие дни были потеряны и оставшиеся бронепоезда белогвардейцев, например, «Единая Россия» была брошена 1-го ноября. Причём стоит отметить, что это был второй бронепоезд с таким названием, поскольку оригинальная «Единая Россия» была оставлена при захвате красными Новороссийска ещё в марте 1920-го года. Довольно примечательно, что именно указанные поезда, то есть «Единая Россия», «Генерал Деникин», «Дмитрий Донской», «Офицер», «Генерал Корнилов», были первыми поездами в распоряжении белых. Впрочем, материальная часть, экипажи и прочее в составе поездов могли меняться практически полностью и не по одному разу. Всего в распоряжении всех белых сил было порядка 111-ти единиц бронепоездов всех типов.

Но Крымская победа была далеко не завершением боевых действий для РККА, впереди были сражения на Кавказе и Средней Азии, действия на Дальнем Востоке, Монголии и КВЖД, на западной Украине и Польше. В дальнейшем бронепоезда активно применялись в борьбе с бандитизмом и терроризмом на железной дороге. Всего у РККА на 1922-й год, после списания ряда бронепоездов, имелось 122 бронепоезда.

Временно отвлечёмся от боевых действий и обратим внимание на характер применения бронепоездов со стороны белых, и со стороны большевиков.

## Значение, вооружение, организация и тактика бронепоездов

Как уже было сказано, бронепоезда стали одним из важнейших инструментов ведения Гражданской войны в России. Особые условия ведения

боевых действий вдоль железных дорог с практически отсутствующим фронтом и полной материальной недееспособностью обеих сторон конфликта привели к тому, что бронепоезда стали той самой палочкой-выручалочкой, которая помогла добиваться концентрации артиллерийского и пулемётного огня, быстро перемещаться и при этом иметь стальную броню, делавшую их крайне сложной целью.

Бронепоезда могли действовать самостоятельно, выполнять общую боевую задачу, и войскам, следовавшим за ними, оставалось лишь закрепить успех.

Не стоит удивляться, что обе стороны конфликта, по завершении Гражданской войны, принялись за активное её осмысление. Как белые, так и красные в период 20-х годов XX века производили аналитику и занимались прогнозированием перспектив дальнейшего использования бронепоездов. Мы заострим своё внимание на книге генерал-полковника штаба Шафрова и уставе броневых войск РККА. Отметим важное обстоятельство: обе стороны находились в некоторой эйфории по результатам Гражданской войны ввиду чрезвычайно эффективного применения бронепоездов.

Такие успешные действия в гражданской войне и их малое признание в Великой Отечественной, вызвали у многих ложное мнение о том, что бронетехника — это особое оружие Гражданской войны, совершенно несущественное в войне мировой.

Начнём по порядку с книги Шафрова:

*«Действительно, в период мобилизации вооруженных сил этого государства бронепоезда, эти мобильные тяжелые и легкие батареи, будут оказывать значительную поддержку кавалерии и армиям первого порядка, предназначенным для прикрытия и обеспечения успешного и быстрого развертывания вооруженных сил.*

*При чрезвычайно развитой сети железных дорог в настоящее время, у бронепоездов всегда будет достаточное количество направлений для их применения; возможная разница в ширине железнодорожного полотна при наличии специальных сменных колес коньков для них не будет иметь никакого значения».*

Прежде всего Шафров отмечает действительную ситуацию. В условиях современной войны, ключевое место играет вопрос мобилизации. Бронепоезда, в отличие от традиционных родов войск, требуют значительно меньших средств для поддержания собственной дееспособности ввиду относительно небольшого личного штата, крайне высокой стратегической мобильности и достаточной огневой мощи в борьбе с передовыми отрядами противника или при столкновении с вражеским арьергардом.

Примеры подобных действий бронепоездов в роли передовых частей заслона в условиях наступления противника, который сумел совершить упреждение в мобилизации, мы наблюдали в истории использования бронепоездов в Польше.

Срок мобилизации бронепоездов — 20-60 часов — был завершён к началу боевых действий. Польская сторона в данном типе вооружений имела абсолютное превосходство над Германией, у которой на указанный период времени вообще не было бронепоездов. Всего на начало боевых действий Польша обладала парком в 14 бронепоездов разных комплектаций. Бронепоезда были организованы в два дивизиона.

1-й дивизион (дислоцировавшийся в Пегионово, близ Варшавы) включал пять бронепоездов:

№ 11 Danuta, два 100-мм и два 75-мм орудия, две бронедрезины типа R и четыре — типа ТК. Командир — капитан Карабович;

№ 12 Poznancyk, два 100-мм и два 75-мм орудия, две бронедрезины типа R и четыре — типа ТК. Командир — капитан Маевски;

№ 13 General Sosnkowsky, четыре 75-мм орудия, две бронедрезины типа R и четыре — типа ТК. Командир—капитан Млодзяновски;

№ 14 Paderewsky, два 100-мм и два 75-мм орудия, две бронедрезины типа R и четыре — типа ТК. Командир — капитан Желеховски;

№ 15 Smierc, два 75-мм орудия, две бронедрезины «Татра». Командир — капитан Кубашевски.

2-й Ддивизион (дислоцировавшийся в Краков-Бонарка) также имел пять бронепоездов:

№ 51 Pierwszy Marszalek, четыре 75-мм орудия, две бронедрезины типа R и четыре — типа ТК. Командир — капитан Цимборски;

№ 52 Pilsudczyk, два 100-мм и два 75-мм орудия, две бронедрезины типа R и четыре — типа ТК. Командир — капитан Гончар;

№ 53 Smialy, два 100-мм и два 75-мм орудия, две бронедрезины типа R и четыре — типа ТК. Командир — капитан Малиновски;

№ 54 Groznu, два 100-мм и два 75-мм орудия, две бронедрезины типа R и четыре — типа ТК. Командир — капитан Рыбшински;

№ 55 Bartosz Glowazky, два 75-мм орудия, две бронедрезины типа R и четыре — типа ТК. Командир — капитан Подгурски.

И несколько отдельных бронепоездов подчинённых армиям.

Примечательно, что сама структура бронепоездов значительно больше похожа именно на ту, что предлагает Шафров, а не принятую в советской военной мысли и практике.

Пример первого мы можем найти в эпизоде действий Бронепоезда №12. Roznanczyk, с началом боевых действий, патрулировал железнодорожные линии в районе Кртошина. 2-го сентября он поддерживал 71-й бронедивизион Великопольской кавалерийской бригады, который даже сумел прорваться на территорию Германии в районе Равича. Так, бронепоезд сумел, используя превосходство в скорости развертывания, оказать скорейшую артиллерийскую поддержку собственным силам и, тем самым, обеспечить пусть и временную, но всё-таки победу над противником.

События 9-го сентября, напротив, имеют эпизод обеспечения отхода силами бронепоезда. Так №11 Danuta участвовал в начале сражения на реке Бзура и 9-го сентября бронепоезд точным огнем уничтожил семь немецких машин из 24-й пехотной дивизии. Дальнейшая судьба бронепоезда сложилась безусловно печально, однако этот и другие эпизоды помогали захватчику, пусть даже и локально, продолжать сопротивление и тем самым заставляли Германию расходовать людские и материальные силы в сражении с Польшей.

Из этих примеров достаточно хорошо видно, что бронепоезда действительно обладают полезным свойством, за счёт своей стратегической мобильности, давать ощутимое преимущество в начальный период боевых действий или в условиях

отсутствия полноценной, хорошо откатанной обороны противника с пристрелянными позициями.

Однако вернёмся назад к рассуждениям Шафрова:

*«В этот начальный период борьбы сторон, для каждой из них, на мой взгляд, могут быть только два способа действия: наступательный или же активно-оборонительный.*

*При первом способе воздушный флот постарается разбить воздушные силы противника и овладеть, хотя бы временно, воздушной стихией, а затем предпримет ряд атак на аэродромы, железнодорожные узлы, промышленные и технические центры государства, стремясь нанести им наибольший вред и воспрепятствовать мобилизации, транспортировке войск и правильному снабжению армии.*

*Одновременно с действиями авиации стратегическая кавалерия с отрядами танков, при поддержке армии первого этапа, будет как можно глубже вторгаться на неприятельскую территорию, чтобы сбавить замедлить и спутать мобилизацию противника, повредить его железнодорожную сеть и тем задержать перевозки его войск и материальных средств; другими словами — заставить его изменить первоначальный план обороны государства, разработанный им, отложить его стратегическое сосредоточение и развертывание, чтобы этим дать своим армиям возможность мобилизоваться перед противником и начать боевые действия против еще неподготовленного противника, превосходящими силами, неожиданно и в направлении его наименьшей готовности».*

Если забежать вперёд и обратиться к событиям Великой Отечественной войны, то не будет лишним сказать о том какие колоссальные усилия прикладывала немецкая сторона в целях предотвращения плановой мобилизации РККА в начальный период войны. Однако значительного применения бронепоездов немецкой стороной в обозначенных целях не наблюдалось, и не только из-за общего небольшого числа функционирующих броневых составов, но и из-за разницы в железнодорожной колее, которая попросту не позволяла нормально использовать построенные в 1939-40-х годах составы против СССР. С противной стороны советское руководство всячески использовало составы бронепоездов в строго противоположных целях и, даже с учётом высоких потерь в составах, часто удавалось добиваться не только снижения темпов наступления противника, но также и обеспечивать эвакуацию из окружений частей и соединений.

Далее Шавров начинает описывать свойства, которыми обладают бронепоезда:

*«Положительными характеристиками бронетехники станут:*

*1) Моральное воздействие.*

*2) Огневая мощь.*

*3) Мобильность.*

*4) Легкость управления.*

*Моральное воздействие. Защищенный от осколков и пуль (а в будущем, видимо, в связи с прогрессом техники, и от обычных снарядов легкой и тяжелой артиллерии), быстро перемещаясь и входя в локацию противника, поражает его фланговым оружием с громовыми и мощными ударами. Пулеметный огонь сам по себе может вызвать отступление, а иногда и панику.*

*Огневая мощь. Оснащенные достаточным количеством тяжелого и легкого вооружения и пулеметов, имея возможность вести огонь по противнику во фланг, а иногда и в тыл, бронепоезда имеют большое огневое преимущество.*

*Мобильность. Бронепоезда обладают большой подвижностью, могут быстро передвигаться, неожиданно появляться и маневрировать, не затрачивая физических сил.*

*Удобство управления. Благодаря компактности бронепоезда, вся работа его чинов происходит на глазах у командира, а управление им предельно простое, легкое и удобное, потому вся деятельность бронепоезда зависит исключительно от качества и воли экипажа самого бронепоезда, его командира.*

*К отрицательным свойствам бронепоезда следует отнести:*

*1) легкая уязвимость от огня противника*

*2) зависимость от исправности железнодорожного полотна*

*3) сложность композиции и комплектации*

*Говоря применительно к более позднему времени, когда появилось достаточно развитое производство противотанковой артиллерии и усовершенствования в авиации, уязвимость бронепоездов значительно*

увеличилась. При этом, в отличие от танковой отрасли производства, совершать столь быстрое наращивание толщины брони было невозможно, ввиду постоянной необходимости увеличения грузовой нагрузки на железные дороги. Ещё одним аспектом повлекшим снижение развития мысли бронепоездостроения, стала сложность наращивания артиллерийского вооружения по причине сложности использования крупнокалиберной артиллерии. Зачастую, применение 152-мм орудий не могло обходиться без наличия опор-стабилизаторов. Пренебрежение последними могло привести к сходжению с рельсов, а это в свою очередь во многих ситуациях было равнозначно потери самого бронепоезда».

Вооружение бронепоезда:

*«В соответствии с предполагаемыми действиями следует учитывать вооружение бронетехники.*

*Для борьбы с наземной артиллерией и бронетехникой противника, для обстрела удаленных значимых целей в бою, для стрельбы по морю и бронетранспортерам нужна дальнобойная юркая пушка, достаточно большого калибра. То есть тяжелое орудие необходимо.*

*В настоящее время для этих целей наиболее подходит 6-дюймовая пушка Канэ.*

*Во время Гражданской войны в России тяжелые бронепоезда были вооружены, по большей части, 6-дюймовыми морскими орудиями, стреляющими до 12 верст.*

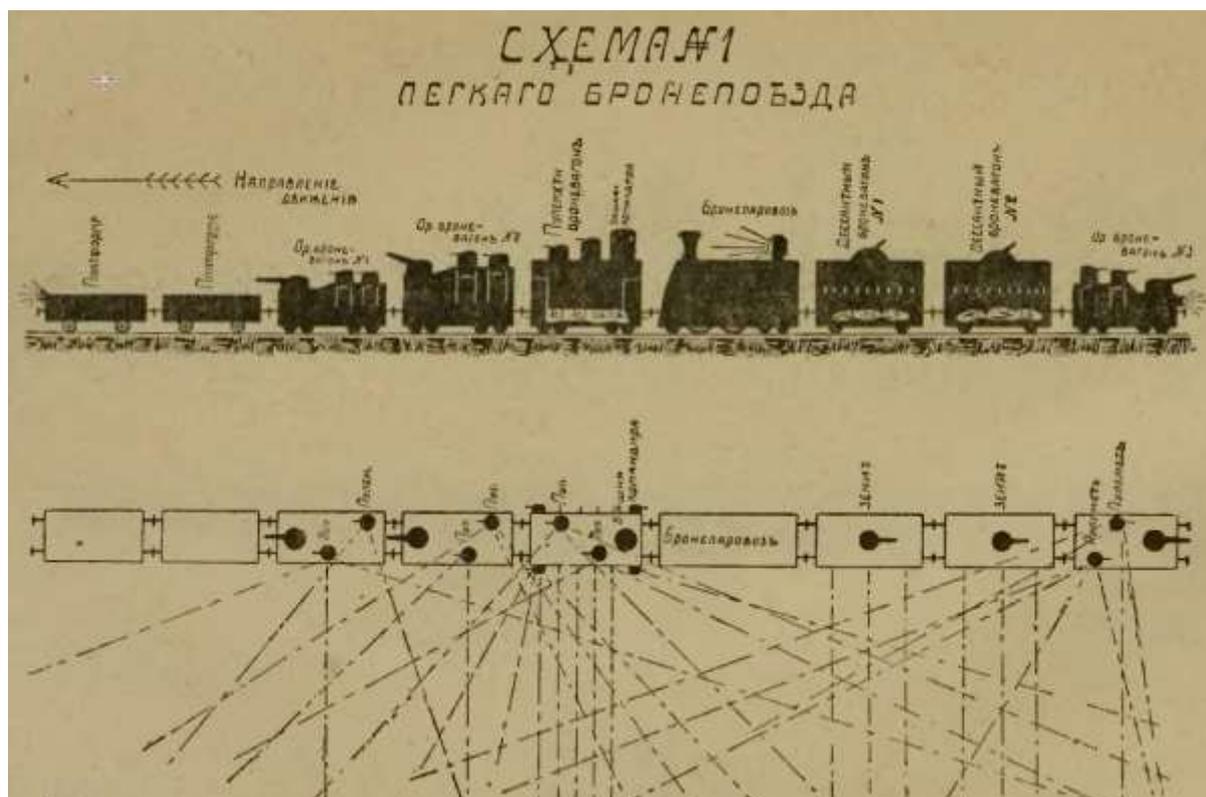
*Для стрельбы, платформы такого бронепоезда приходилось расколоть, кронштейны откинуть, платформы вырыть, на что уходило до 30-ти минут и столько же времени уходило на то, чтобы снова войти в положение для движения. Таким образом, бронепоезд в это время и во время стрельбы должен был останавливаться.*

*Из сказанного следует сделать вывод, что бронепоезда не нужно вооружать такими тяжелыми орудиями, при их развёртывании бронепоезда лишаются возможности двигаться и маневрировать.*

*Небольшая часть тяжелой бронетехники была оснащена 120-мм пушкой и 6-дюймовой пушкой Канэ».*

Каждый бронепоезд должен быть защищён от воздушных атак и оснащаться зенитным вооружением.

Расположение орудий и пулеметов пулеметного броневана и артиллерийского броневана можно увидеть на прилагаемой схеме.



Уже на такой схеме лёгкого бронепоезда становится заметно отличие советского бронепоезда от условно белого. Белые старались превратить бронепоезд в едва ли не полностью автономную единицу, осуществляющую все возможные задачи, и тем самым неизбежно увеличивая массу состава, а равно и сокращая возможность длительных переходов. Так же надо отметить и чрезвычайно огромную площадь указанного состава. При всём этом Шавров отмечает следующее:

*«Легкие бронепоезда должны быть подвижными и представлять собой небольшую цель, то есть иметь минимально возможное количество единиц подвижного состава, но в то же время иметь достаточную огневую мощь для нанесения чувствительного удара по противнику. Исходя из этих соображений, необходимо установить, что любая легкая бронированная машина должна состоять из: броневоза, трех пушечных броневанов, вооруженных 3-дюймовыми пушками, одного пулеметного броневана и двух бронетранспортеров для всего отряда. <...>*

*Для предотвращения схода с рельсов перед бронепоездом ставят две платформы обыкновенного типа. <...>*

*Всякий бронепоезд должен иметь при себе живую силу в виде постоянного небольшого десантного отряда, снабженного пулеметами и легкой подвижной пушкой.*

*Этот отряд должен входить в состав каждого бронепоезда, как его живая сила.*

*Отряд пехоты, в составе 32 рядов, с четырьмя взводными пулеметами Льюиса (два на взвод), с двумя пулеметами Максима (три офицера, один сержант-майор, восемь офицеров отряда, один трубач и 22 пулеметчика, итого 102 человека при шести пулеметах) и с одной траншейной пушкой 37-мм (с одним офицером, двумя фейерверками и восьмью артиллеристами). Всего 112 человек с поддержанными пулеметами и одной пушкой 37-мм — являются вполне достаточно живой силой.*

*<...>*

*На этих платформах рекомендуется размещать мотодрезину (или бронедрезину) для проведения разведки и передового боя, следовательно, эти платформы должны быть оснащены средствами по размещению дрезин на рельсы и обратной погрузки на платформу».*

Сразу оговоримся, что сама практика превращения бронепоезда в самостоятельную единицу имеет право на жизнь, особенно если говорить о событиях начального периода войны. Десантная группа в несколько раз позволяет повысить «выживаемость» и эффективность состава за счёт возможности ведения боя не только с непосредственным противником на пути движения поезда, но и обороняя участки фронта, находящиеся под угрозой, благодаря своевременному развёртыванию сил на участке прорыва. Так, у уже измотанного в предшествовавших боях противника может оказаться недостаточно сил для стремительного нападения на десантный отряд, прикрытый целым бронепоездом, а за счёт значительного пулемётного вооружения, лобовая пехотная атака на такой состав будет означать только неоправданные потери. Это в свою очередь вынудит дожидаться вражеских танковых сил или прибытия авиации, а даже потерянный час может стать достаточным для обеспечения отхода разбитых соединений или подвоза новых войск, которые займут позиции на уже освоенных силами команды бронепоезда территориях.

Теперь поговорим о тяжёлых бронепоездах в представлении господина Шафрова:

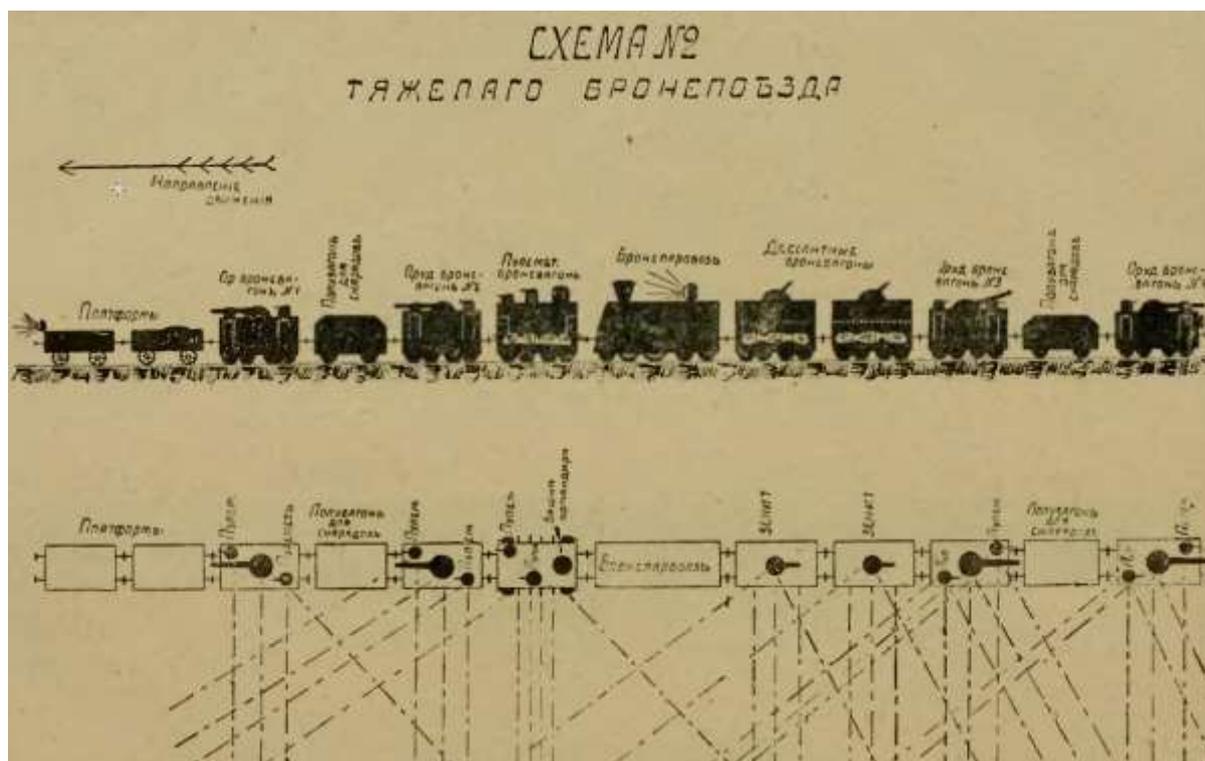
*«Тяжелые бронепоезда, ведя борьбу с наземной артиллерией противника и с его тяжёлыми бронепоездами, препятствующими нашим лёгким бронепоездам двинуться вперёд, стреляют главным образом с закрытых позиций, а потому они*

более застрахованы от поражения артиллерийским огнём и могут иметь большее число единиц подвижного состава, нежели лёгкие бронепоезда. Тяжелый бронепоезд предназначен для сравнительно длительной артиллерийской борьбы, а потому он должен иметь большой запас снарядов, для перевозки которых в его состав входят два бронированных полувагона.

Каждый тяжелый бронепоезд должен состоять из бронированного паровоза, четырех орудийных броневагонов, вооруженных или 6-дм пушками Канэ, или 120-мм пушками Обуховского завода системы Веккерс, двух бронированных полувагонов для перевозки снарядов, одного пулеметного броневагона и двух броневагонов для десантного отряда, то есть он должен состоять из десяти единиц.

Перед тяжелым бронепоездом также имеются две платформы, назначение которых такое же, как и у легкого бронепоезда.

Место каждой единицы подвижного состава видно из прилагаемой схемы тяжелого бронепоезда.



Размещение полувагонов для снарядов между артиллерийскими броневагонами способствует удобству пополнения снарядами и, кроме того, рассредоточивает запас огнестрельного оружия, что обеспечивает большую защиту бронепоезда от повреждений в случае взрыва снарядов».

Данный тяжёлый состав мог иметь место в реалиях Гражданской войны в России, однако в иных условиях, с использованием значительного числа

артиллерийских орудий и прочного фронта, говорить о применении столь крупного состава можно только с большой натяжкой, ввиду крайней уязвимости такового от вражеского огня. Применение подобного состава имеет место только в виде артиллерийской платформы, но не бронепоезда в привычном для Гражданской войны в России понимании. Впрочем, уже в годы ВОВ бронепоезда использовались только для стрельбы с закрытых позиций, а бои Гражданской войны со стрельбой прямой наводкой на расстоянии в 500 метров уже ушли в далёкое прошлое.

Несколько слов и о структуре бронепоездов:

*«Наиболее полно и успешно любая боевая задача решается при работе сразу трёх броневагонов: одного тяжёлого и двух легких. Один тяжелый и два легких бронепоезда должны составлять батальон бронепоездов, подчинённый, во всех отношениях, одному человеку — командиру батальона бронетехники».*

Именно такую структуру имели дивизионы бронепоездов белой стороны в годы Гражданской войны.

1-й бронепоездной дивизион (БД) — легкие бронепоезда «Генерал Алексеев», «Вперед за Родину!» и тяжелый «Единая Россия»;

2-й БД — легкие «Генерал Корнилов», «Офицер» и тяжелый «Иоанн Калита»;

3-й БД — легкие «Витязь», «Дмитрий Донской» и тяжелый «Князь Пожарский»;

4-й БД — легкие «Орел», «Слава офицеру» и тяжелый «Грозный»;

5-й БД — легкие «Генерал Марков», «Коршун» и тяжелый «Непобедимый»;

6-й БД — легкие «Генерал Дроздовский», «За Русь Святую» и тяжелый «На Москву» (в его состав входили в одно время легкие «Терец» и «Кавказец», и тяжелый бронепоезд «Георгий Победоносец»);

7-й БД — легкие «Генерал Черняев», «Генерал Скобелев» и тяжелый «Могучий»;

8-й БД полковника Зеленецкого — легкие «Доброволец», «Пластун» и тяжелый «Богатырь»;

9-й БД — легкие «Дроздовец», «Гром победы» и тяжелый «Солдат»;

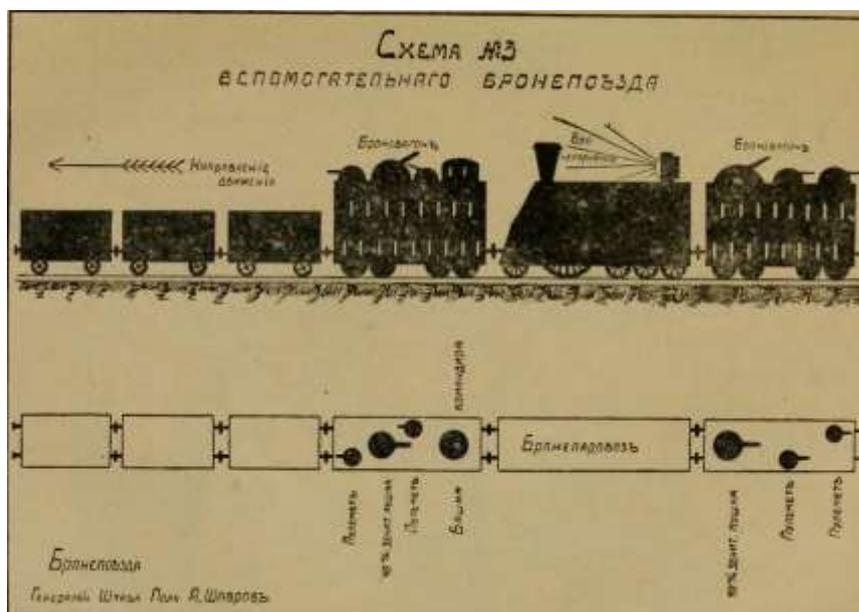
10-й БД — легкие «Генерал Шифнер-Маркевич», «Волк» и тяжелый «Слава Кубани».

Подобная структура позволяла выполнять широкий спектр задач, которые ставились перед бронепоездами. Крупный десантный отряд мог вести самостоятельные боевые действия, наличие большого количества пулемётов позволяло создавать достаточную для обороны и наступления плотность стрелкового огня, а наличие орудий могло использоваться как в целях подавления противника, так и в целях противодействия вражеским бронепоездам, что мы могли видеть ранее на примере сражений бронепоездов в Донбассе 1919-го года. В отличие от самостоятельных бронепоездов, батальонная/дивизионная структура позволяла повышать общую «живучесть» составов, так как в случае повреждения одного из бронепоездов его мог взять на буксир соседний бронепоезд из батальона.

Кроме того, в состав батальонов бронепоездов должно, по положению Шафрова, входить и несколько иных бронепоездов:

*«Каждому батальону бронепоездов необходимо предоставить еще два вспомогательных поезда, как для корректировки пути, так и для оказания помощи в случае аварии или повреждения бронетехники.»*

*Каждый вспомогательный поезд должен состоять из нескольких платформ обыкновенного типа (на которых обязаны находиться материалы и инструменты для крепления путей и мостов), двух вагонов (для размещения рабочих) и паровоза. Вспомогательные поезда часто будут находиться под таким же сильным артиллерийским огнем, что и бронепоезда, поэтому в них также должны быть не обычные паровозы, а локомотивы. Для помощи же рабочим — бронев вагоны.»*



Что примечательно, именно такой состав — два броневAGONА с двумя-четырьмя орудиями — больше всего походит на основную структуру советских бронепоездов, исключая большое число передних платформ. Кроме того, на некоторых бронепоездах предусматривается размещать танковые отряды и отряды авиации:

*«В состав каждого батальона бронепоездов должен входить авиационный взвод, силы и состав которого определяются указанными выше задачами. Чтобы произвести разведку, достаточно иметь один аппарат, т.к., пролетая над железнодорожной линией, наблюдатель будет иметь достаточный обзор по обе стороны от железной дороги; для связи со старшим начальником также достаточно одного аппарата, потому что обычно связь будет поддерживаться радиотелеграфом; для корректирования артиллерийского огня, при исключительном случае обстрела сразу всех трех бронемашин с закрытых позиций — три аппарата, а всего для разведки, связи, корректирующей стрельбы и наблюдения за полем боя — пять аэропланов; добавив, на случай повреждения, ещё один запасной аэроплан, мы получаем шесть однотипных аэропланов, рассчитанных на пилота и наблюдателя на каждом из них.*

*Эти аэропланы также следует использовать для бомбометания, для чего они должны нести хотя бы небольшое количество бомб, которые могут сбрасывать, не отвлекаясь от выполнения своей прямой задачи, когда появляется выгодная цель.*

*По крайней мере, две машины должны быть специально спроектированы для бомбардировки наземной артиллерии и бронетехники противника, которые не позволяют нашей бронетехнике продвигаться вперед и наносить сокрушительный удар противнику.*

*Для защиты этих устройств, при выполнении той или иной работы, от атак вражеских самолетов необходимо иметь не менее девяти самолетов-истребителей — три патруля по три устройства. Кроме того, для непосредственной защиты батальона бронетехники необходимо иметь не менее трех бойцов.*

*Таким образом, авиационный взвод батальона бронепоездов должен состоять как минимум из:*

- 1) шести приборов наблюдения: для разведки, связи и корректировки стрельбы*
- 2) двух специальных устройств для бомбометания*
- 3) 12-ти аэропланов-истребителей, а всего из 20-ти аэропланов трёх типов: машины наблюдения, бомбардировщики и истребители».*

*«При использовании танково-бронепоездной бригады танки необходимо перебрасывать на расстояние максимально приближенное к противнику, это допустимо при условии их сохранности, чтобы получить возможно больший радиус их действия, без необходимости возобновлять запасы бензина и масла. В любом случае танки должны выгружаться из поезда не дальше двух перевезов от противника.*

*На каждую полуроту танков, состоящую из десяти легких, двух зенитных и двух танков-транспортов (для транспортировки к боевым танкам), должны иметься припасы для их перевозки и, в качестве базы, один поезд на 35 вагонов и платформы с двумя локомотивами.*

*В состав этого поезда входят платформы (14 шт.) для перевозки цистерн, цистерны: с маслом (1 шт.), с бензином (2 шт.); вагоны: с запчастями (1 шт.), мастерская (1 шт.), для снарядов и патронов (1 шт.), для личного состава (9 шт.), для околотка (1 шт.), цейхгауза (1 шт.), кухни (1 шт.), платформа для танка командира роты (1 шт.), служебный вагон и броневагон, вооруженные зенитной установкой и двумя башенными пулеметами, для обеспечения караульной группы, охраняющей поезд.*

*Такой поезд служит базой каждой полуроты танков и снабжает её всем необходимым, постепенно следуя за продвижением танков и бронепоездов.*

*Для доставки снарядов, масла и бензина в каждой полуроте должно быть два транспортных танка, вооруженных, для самообороны, пулеметами, чтобы при съезде с базового поезда полурота танков не стала лёгкой добычей любого разведывательного отряда противника.*

*Танково-бронепоездные бригады предназначены для широких маневров против противника, не перешедшего к позиционной войне, и потому им не будут нужны тяжелые танки (Char de rupture), предназначенные для прорыва укрепленных полос, усиленных бетонными и другими искусственными техническими сооружениями.*

*В их состав должны входить лёгкие (вернее полутяжелые) танки, обладающие высокой скоростью и вооружением».*

Наконец, Шафров предлагает развивать мысль применения дивизионов/батальонов бронепоездов и вводить значительно большие по размерам соединения бронепоездов.

*«Высшая организационная структура бронепоездов — бригада. На армию из четырех корпусов достаточно иметь одну бригаду бронепоездов, из трёх (двух*

действующих и одного запасного) батальонов, из расчета — по одному батальону бронепоездов на каждый. <...>

*Бригада бронепоездов должна состоять из:*

*1) трёх батальонов бронепоездов, входящих в состав корпуса*  
*2) четырех-взводной авиационной роты (три взвода этой роты, по одному, входят в состав каждого батальона бронепоездов, подчинённые техническому (по специальному образованию) командиру авиационной роты, и четвёртый взвод — запасная часть, для пополнения трёх действующих взводов самолетами, техническими средствами и людьми)*

*3) запасного батальона бронепоездов в составе одного тяжёлого, двух лёгких, двух вспомогательных, одного технического и одного хозяйственного поездов».*

Подводя итог: белая мысль в области бронепоездостроения продолжала производить наращивание функциональности, дальнейшего увеличения выполняемых бронепоездом функций и, естественно, увеличения массы и размеров состава, что, в условиях стремительного увеличения точности и дальности стрельбы орудий и появления полноценной ПТО, стало тупиковым путём развития бронепоезда уже к началу 30-х годов. Советская мысль в этой области оказалась более гибкой, и смогла «прожить» значительно дольше и принять активное участие в ходе ВОВ.

Теперь переходим к уставу броневых войск РККА и действию бронепоездов в частности.

Бронепоезд — есть резерв командования и призван выполнять следующие задачи:

- 1) содействовать пехоте и кавалерии в бою путём подавления живой силы противника, его броневых средств и его артиллерии;
- 2) устраивать «набеги» на тыл и фланг противника;
- 3) захватывать узлы и пункты, важные в оперативном отношении, до подхода своих войск.

Что интересно, о психологическом факторе воздействия бронепоезда в уставе 1931-го года упоминаний нет.

Все бронепоезда условно разделяются на два типа: бронепоезда полевые (БЕПО) и бронепоезда-батареи (ББ).

Полевой бронепоезд вооружён 76-мм и 107-мм орудиями и пулемётами «Максим», оснащён пуленепробиваемой бронёй и используется для выполнения задач ближнего действия. Задачей лёгкого бронепоезда является поражение живой

силы противника и его малокалиберной артиллерии, подавление огневых точек и там, где это возможно, уничтожение артиллерийских батарей противника.

Тяжёлый бронепоезд вооружён 107-мм пушками и пулемётами «Максим», оснащён бронёй большей толщины (свыше 20-мм) и призван осуществлять артиллерийскую поддержку как действиям пехоты и кавалерии, так и лёгким бронепоездам, если входит в состав дивизиона бронепоездов. Тяжёлый бронепоезд производит огонь с закрытых позиций с большой дистанции, вступая в ближний бой только при необходимости. В отличие от лёгкого бронепоезда, тяжёлые могут использоваться только в составе дивизионов.

Бронепоезда-батареи являются железнодорожной артиллерией, предназначенной для решения ряда боевых задач, как то: *«разрушение крупных железнодорожных сооружений; ведение контрбатарейной борьбы; противодействие бронепоездами противника»*.

В отличие от предложенной Шафровым организационной структуры, в советской классификации дивизион бронепоездов — есть высшая организационная структура, соединение последних в бригады не предусматривается. Дивизионы бронепоездов могут быть переданы в подчинение основным наземным силам и действовать под командованием командира воинского соединения, а также могут выполнять самостоятельные задачи, не входя в состав иных войск. В этой роли бронепоезда могут осуществлять захват и удержание ключевых объектов, благодаря применению десанта бронепоезда. Десант, в свою очередь, полностью подчиняется командиру бронепоезда, в случае отсутствия или недееспособности такового — военному комиссару бронепоезда.

Военный комиссар дивизиона бронепоездов или отдельного бронепоезда (помполит) осуществляет работу по организации массовой работы с начальником политотдела военной дороги (Н.П.В.Д), производит политпросвет работу с персоналом и местным населением. Более того, на каждом бронепоезде должен располагаться и политический руководитель, и помощник по политчасти бронепоезда. В задачи последних входит поддержание морального и психологического состояния экипажа бронепоезда, поддержание функционирования комсомольской и партийной организации бронепоезда и информирование командира бронепоезда о текущей политической обстановке.

Более того, если белые бронепоезда полностью подчинялись артиллерийскому ведомству, в связи с чем и была необходимость в столь развитой цепочке вспомогательных и хозяйственных бронепоездов, то бронепоезда РККА, даже с частичной утратой своей независимости после Гражданской войны, в большей части сохранили собственную инфраструктуру, производственные предприятия и

оперативные базы, что значительно снизило потребность в выше обозначенных типах бронепоездов.

Кроме тяжёлого и двух лёгких бронепоездов, в состав дивизиона входит и разведка, осуществляемая силами бронедрезин/броневых автомобилей на железнодорожном ходу или броневыми вагонами. В задачи бронедрезин входит организация наблюдательного пункта, корректировка огня бронепоезда, а также демаскировка артиллерийских позиций противника для успешного подавления таковых.

Основным видом огня бронепоезда является огневой налёт. Это действие бронепоезд осуществляет, как правило, с открытых позиций и с дистанции не более 1500 метров, имея своими приоритетными целями для поражения живую силу, бронетехнику и открыто стоящие артбатареи. Расход снарядов, как и длительность налёта, должна определяться командиром бронепоезда и зависеть от типа и количества поражаемых целей противника (как правило в районе до 3-5 минут), после чего бронепоезду предусматривается, во избежание попадания под ответный огонь противника, отступить или сменить огневую позицию, в случае продолжения боя бронепоездом. Использование бронепоездов при стрельбе с огневых позиций осуществляется по стандартным правилам ведения артиллерийского огня (произведение разведки, выявление позиции, наводка и поражение цели). Во время передвижения, ремонта или расположения, до момента вступления в бой должна быть проведена работа по маскировке и обеспечению укрытия бронепоезда (например, расположение в железнодорожных тоннелях или на запасных путях железнодорожных вокзалов в закрытых помещениях). Тоннель или депо расположения должны иметь выход в обе стороны в целях предотвращения отрезания пути отступления.

Значительное место уделяется и подготовке обеспечения политической работы бронепоезда, как уже было видно из изложенного выше. Однако, кроме указанных задач, политическая работа имела ещё и следующие:

- 1) установление взаимоотношений состава БЕПО и ББ с обслуживающим персоналом железной дороги;
- 2) практическую помощь железнодорожным служащим в обслуживании бронепоездов;
- 3) использование культурных сил и средств обслуживания красноармейского состава.

Сравним с тем, какие взаимоотношения с рабочими железной дороги предлагает налаживать Шафров:

*«Городокъ бригады долженъ состоять изъ казармъ для личнаго состава, помѣщеній для различныхъ школъ, — подготовляющихъ спеціальныя команды для обслуживания»*

*бронепоездъ, — депо для помѣщенія бронепаровозовъ и паровозовъ и для помѣщенія всего подвижного состава бронепОЪЗДОВІѢ, изъ складовъ различныхъ снабженій и изъ зданіи мастерскихъ, для ремонта подвижного состава и исправленія вооруженія.*

*Расположеніе бригады отдѣльно отъ станціи крайне необходимо, ибо благодаря этому личный составъ бригады будетъ изолированъ отъ вреднаго разлагающаго вліянія желѣзнодорожныхъ рабочихъ и поддержаніе надлежащаго внутренняго порядка и дисциплины въ частяхъ, благодаря такому расположенію, будетъ значительно облегчено».*

Специально приведѣн оригинальный текст. Что называется: классовая сущность в двух словах.

Теперь поговорим о, непосредственно, месте бронепоезда в бою. Бронепоезд должен обеспечивать выполнение задач своевременного и внезапного удара по расположению сил противника. В случае необходимости или если бронепоезд находится в подчинении других наземных сил — обеспечение наступления и обороны союзной пехоты/бронетехники и кавалерии. В целях обеспечения внезапности удара бронепоезда предусматривается организация выжидательной позиции с развёртыванием передового наблюдательного пункта. Наблюдательные посты подразделяются на командирские и выжидательные.

Выжидательная позиция в свою очередь должна соответствовать следующим задачам:

- 1) допускать возможность ведения артиллерийского и пулемётного огня бронепоезда;
- 2) обеспечивать достаточное укрытие от воздушной и наземной разведки противника;
- 3) иметь обеспеченным свой тыл;
- 4) давать возможность быстрого выезда вперёд и беспрепятственное курсирование.

Когда поезд находится в атаке, его основной задачей становится обеспечение наступления союзной пехоты.

Подытоживая вышесказанное, советская военная мысль куда более строго расценивала возможности бронепоезда, прекрасно отдавая себе отчёт в уязвимости последнего при прямом столкновении. Отсюда и желание укорачивать бронепоезда, уменьшать количество бронеплощадок и вагонов в составе, а также активное строительство одновагонных составов. Зона ответственности бронепоезда постепенно сокращалась, и к началу 30-х годов бронепоезда из грозного оружия наступления превратились в сугубо вспомогательное, которое требует значительной подготовки

личного состава, высокой меткости артиллеристов и исключительной подготовки машинистов.

Фактически из изначальных свойств бронепоезда осталось только ведение передового боя в условиях крайне ослабленного противника, ведение авангардного и арьергардного боёв, а также ведение налётного боя с закрытых позиций или непродолжительный огневой налёт на противника.

## Дальнейшее развитие бронепоездов

По окончании Гражданской войны в РККА числилось 123 бронепоезда. В 1920-х годах большинство из них было демобилизовано. Оставшиеся были унифицированы. Всего в Красной Армии в этот период было три типа бронепоездов: тип А — с четырьмя 76-мм пушками в двух вагонах при 15-20-ти пулемётах, тип Б — с большей защитой и с орудиями 107-122-мм, тип В — с 152-203-мм орудиями. Бронепоезда, не подходящие под принятые в советской классификации рамки или со значительной степенью износа материальной части, вскоре были разбронированы, а в некоторых случаях отправлены в утиль.

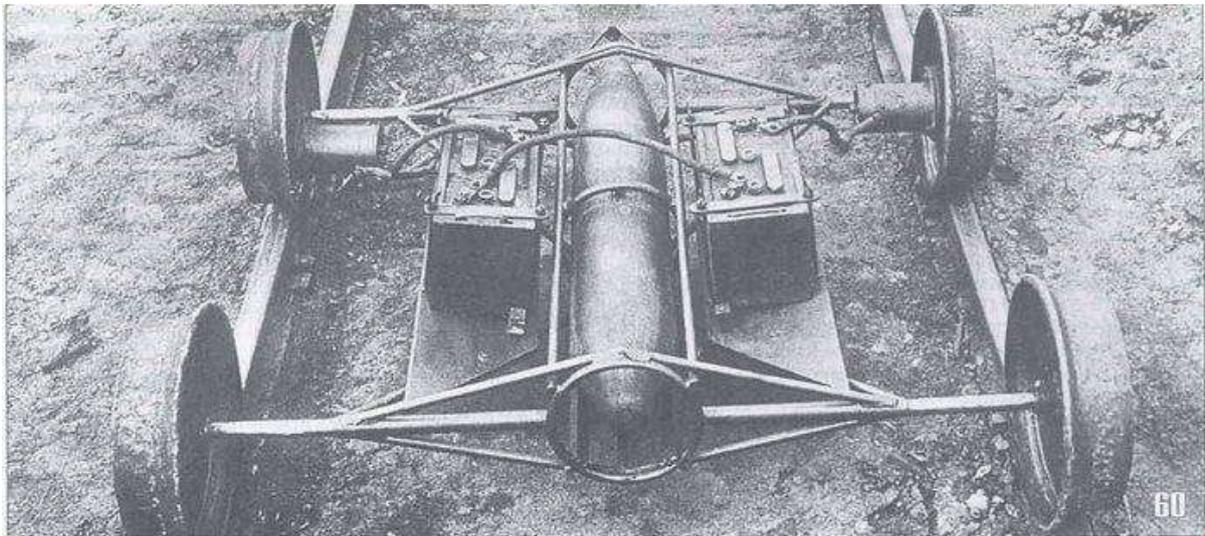
Достаточно крупным конфликтом, в котором приняли участие бронепоезда, стал конфликт на КВЖД. В нём участвовали бронепоезда №65, 66, 67 из состава Забайкальской группы войск. Китайская сторона не имела ни танков, ни артиллерии, способной успешно поражать бронированные цели, в результате чего советские бронепоезда оказались практически неуязвимыми, тогда как два китайских бронепоезда достаточно быстро потерпели поражение и выбыли из хода боевых действий.

К 1931-му году в Красной Армии остался только 21 бронепоезд, 14 в резерве. На Дальнем Востоке пара бронепоездов применялась для сдерживания японской агрессии.

Как и в Польше, в 30-е годы XX века бронепоезда в СССР активно развивались. Центром развития стал брянский завод «Красный Профинтерн», и в 33-41-м годах было произведено 20 локомотивов, 69 лёгких артвагонов, десять тяжёлых и 27 вагонов ПВО.

Была в СССР и очень необычная разработка — железнодорожная торпеда ЖДТ-3. В ходе Гражданской войны были случаи захвата бронепоездов при помощи тарана-телеги со взрывчаткой. Боеприпас развивал скорость в 60 км/ч на дистанцию до десяти километров. Производство началось в 38-м. Однако, несмотря на большое

количество боеприпасов на службе, в 1941 г ни одного случая применения их не зафиксировано.



Также были и постановки броневедомостей на рельсы — Ба-20 и Ба-10. К каждому бронепоезду были присоединены два Ба-20 и три Ба-10. Броневедомости были созданы в качестве замены броневоза или бронедрезины, которых часто не хватало для всех бронепоездов.



ОГПУ-НКВД также имел свои бронепоезда. Первым таким, в 1929-м году, стал МБВ Д-2 — вагон с 76-мм орудиями по обоим концам и с двигателем в 93 лошадиных силы. Всего было произведено 40 (хотя рассчитывали на 60) МБВ, которые развернули в семи полках НКВД, по три штуки, скреплённые в один бронепоезд в каждом, со всеми машинами сопровождения.

Бронепоезда располагались в следующих частях НКВД:

— 2-я дивизия НКВД по охране Кировской, Октябрьской и Ленинградской железных дорог дислоцировалась в Ленинградской области, Карелии, Эстонии. Её командиром был генерал-майор Иванов, численность личного состава доходила до 11200 человек.

— 3-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Дислокация — Белоруссия.

— 4-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Киев-Чернигов-Житомир-Винница-Одесса. Командир — полковник Мажирин.

— 5-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Восточная Украина.

— 9-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Брест-Вильнюс.

— 10-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Западная Украина. Командир — полковник Могилянецев.

— 13-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Бельцы-Бендеры-Умань. Командир — полковник Завьялов.

— 24-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Минск-Смоленск.

— 27-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Дальний Восток.

— 28-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Дальний Восток.

— 29-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Забайкалье.

Кроме того бронепоезда имелись в распоряжении иных частей НКВД, а именно:

— 12-я дивизия НКВД по охране особо важных предприятий. Москва.

— 20-я стрелковая дивизия НКВД Беломоро-Балтийский канал. Командир — полковник Иванов.

- 42-я отдельная бригада конвойных войск НКВД. Минск.
- 43-я бригада НКВД. Ростов.
- 56-я бригада НКВД. Карелия.
- 57-я бригада НКВД по охране особо важных предприятий. Юго-Восточная Украина.
- 71-я бригада НКВД по охране особо важных предприятий. Донбасс.

К середине 1930-х годов начались попытки значительно сократить габариты бронепоездов, ввиду стремительного роста точности авиационной бомбардировки и артиллерии. В создании бронепоездов, даже во время Великой Отечественной войны, так и не удалось уйти от использования паровозов типа «О», известных как Овечка. Данный тип паровоза оказался крайне удобен для бронирования за счёт относительно небольшого размера корпуса и выдерживал приличные нагрузки, что позволяло с успехом использовать его в советских составах бронепоездов. Тем не менее, совершались активные попытки уйти от классического типа бронепоезда. Так, в 1935-м году началась разработка МБВ-2 (мотоброневагон-2) Кировского завода, представлявшего собой три башни танка Т-28, две по фронту и одна в тылу, и со счетверённым пулемётом «Максим» для ведения ПВО. К началу войны с Германией было окончено только два мотоброневагона из пяти запланированных.

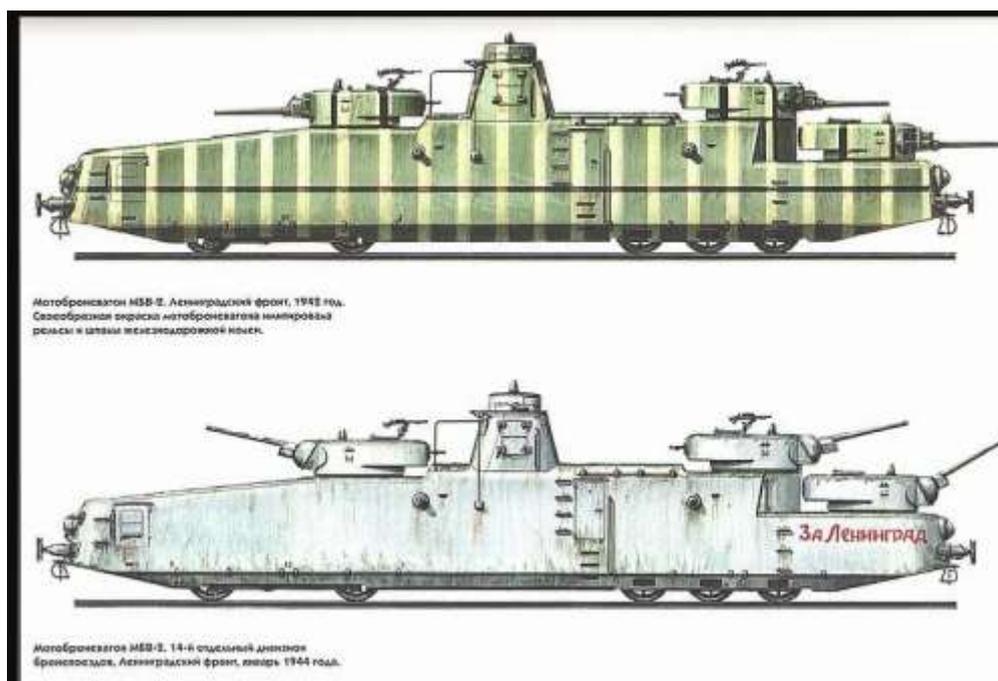


Схема Мотоброневагона-2



*Мотоброневоз «За Сталина»*

Новый вид боевого состава оказался совершенным. Во-первых, за счёт уменьшения общего размера состава удалось значительно увеличить толщину бронирования состава до 20-25-мм при общей массе в 79 тонн. МБВ мог спокойно перемещаться без перестановки шасси как на Европейской колее, так и на общесоветской (1435 мм и 1520 мм соответственно). Боезапас МБВ-2 состоял из 385-ти снарядов для орудий, 11000 патронов к пулеметам ДТ и 22000 патронов к пулеметам «Максим». Впрочем, на практике, установленного зенитного вооружения оказалось явно недостаточно, и во время войны к мотоброневозу могли прицеплять открытую платформу с парой зенитных орудий.

Это был хоть и самый успешный, но не единственный тип мотоброневоза. Основную роль лёгкого подвижного железнодорожного состава выполняли мотоброневозы Дыренкова, чаще называвшиеся мотобронедрезинной. Данный тип бронедрезинной начал производиться в 1931-м году, и всего было создано порядка 33-х штук.



Данный тип классифицировался как лёгкая бронедрезина. Главным калибром были две 76-мм пушки образца 1902-го года с переносимым боеприпасом в 500 снарядов. Кроме того, имелось от четырёх до шести пулемётов. Позже, в 1940-м году, некоторые бронедрезины прошли модернизацию и получили на вооружение орудия (а иногда и целые башни) танков Т-26 с 45-мм ПТ-пушкой. Бронирование бронедрезины Дыренкова составляло 8-16 мм в разных частях корпуса машины и, в отличие от своего собрата из Кировского завода, он не был способен перемещаться по Европейской железнодорожной колее.

Не прекращалась разработка и классических бронепоездов. Так, в 1933-м году был разработан состав БП-35. Это был лёгкий бронепоезд, имевший в своём составе сам бронепаровоз типа «О», две бронеплощадки с вооружением в две 76-мм пушки, шесть пулемётов «Максим» для противодействия пехоте и зенитный, ранее упомянутый, счетверённый «Максим» на каждой бронеплощадке.



*Зенитная пулемётная установка М4 образца 1931-го года (счетверённый зенитный пулемёт «Максим»)*

В дальнейшем данный состав проходил несколько модернизаций бронеплощадок. В 1936-м году была разработана бронеплощадка ПЛ-37 с увеличенным бронированием до 20 мм, а в 1939-м году прошла военные испытания бронеплощадка ПТ-33 с 107-мм пушкой образца 1910-30-х годов и была принята под наименованием ПТ-38 (бронеплощадка тяжёлая образца 1938-го года). Однако, введение новых единиц этой бронеплощадки из-за сложностей в производстве во время войны было свёрнуто.

Всего по проекту БП-35 было создано:

- 14 бронеплощадок типа ВС-60,
- 38 серии ПЛ-35,
- 33 серии ПЛ-37,
- 27 серии ПТ со 107-мм пушками.

К Великой Отечественной Войне Красная Армия имела девять батальонов и семь не присоединённых бронепоездов — 34 лёгких бронепоезда и 13 тяжёлых. НКВД имел 25 локомотивов и 32 артвагона, не считая ещё сорока МБВ Д-2 (мотоброневагоны Дыренкова-2). Кроме того, имелось 28 платформ типа СПУ-БП с зенитным вооружением.

В частности, это:

- 1-й Отдельный краснознамённый дивизион бронепоездов (сформирован в 1924 г. в Киеве). Участвовал в Польском походе и даже захватил брошенный Польский бронепоезд.
- 2-й Отдельный дивизион бронепоездов (сформирован 3-го октября 1924 г.).
- 3-й Отдельный дивизион бронепоездов (сформирован 21-го марта 1939 г.).
- 4-й Дивизион бронепоездов (сформирован одновременно с третьим дивизионом).
- 7-й Отдельный дивизион бронепоездов (сформирован 25-го февраля 1925 г.) на станции Навтлуг.
- 8-й Отдельный дивизион бронепоездов (сформирован 11-го февраля 1932 г.). Участвовал в Польском походе РККА и в ходе Советско-Финской войны.
- 9-й Отдельный дивизион бронепоездов (сформирован 8-го апреля 1932 г.).
- 10-й Отдельный дивизион бронепоездов (сформирован 1-го ноября 1924 г.).

Бронепоезда принимали участие и в Советско-Финской войне. Прежде пару слов о финских бронепоездах.

После завершения Гражданской войны, в Финляндии разразился сначала кризис управления, когда поезда передавали из одного ведомства в другое, и чуть позже к 1926-му году из-за недостатка снабжения было принято решение передать их в распоряжение Гражданской гвардии. Ремонт оставшихся двух поездов осуществился только в 30-х годах. Модернизация бронепоезда №1 началась в 1937-м году, а бронепоезда №2 — только в 1939-м году.

В октябре-ноябре 1939-го года бронепоезда были оснащены и поставлены готовыми к войне. Также в это время были произведены некоторые ремонтные работы и улучшения. Видимо, эти модификации включали также их покраску в белый цвет с помощью побелки. После мобилизации вооружение каждого бронепоезда содержало два 76-мм горных орудия ВК, 13-15 пулеметов калибра 7,62-мм (большинство, если не все — средние пулеметы «Максим» 7,62-мм) и четыре лёгких пулемета (7,62-мм Лаhti-Салоранта М / 26). Каждый артиллерийский вагон имел 76-мм горную пушку в башне, два пулемета в бортах башен и три-четыре пулемета в бортах вагона. Пулеметные вагоны имели в бортах от шести до восьми пулеметов. Один из двух поездов получил еще пять пистолетов-пулеметов. Кроме того, у поездных бригад, как всегда, в качестве личного оружия были винтовки и пистолеты.

В ходе Зимней войны оба бронепоезда принимали активное участие в боевых действиях. Так, бронепоезд №1 находился в распоряжении 4-го армейского корпуса участвовал в декабрьских боях под Колосйоки Сувилахти, Пийцоиной и Няятяоя. На протяжении войны дважды находился в ремонте.

Второй бронепоезд не участвовал в таком количестве сражений, главной его функцией стало обеспечение зенитного прикрытия железной дороги на Вийпури-Сяйнё. За время войны сумел сбить как минимум один самолёт (и ещё три неподтверждённых).

Теперь пара абзацев о действиях советских бронепоездов и броневагонов в ходе Зимней войны.

Главной задачей бронепоездов в ходе войны стала поддержка наступления пехоты РККА. Поскольку в условиях суровой зимы передвижение артиллерии и поддержание функционирования бронетехники было затруднено, то бронепоезда вновь стали одним из решающих средств подавления сил противника. Даже с поправкой на то, что большинство из них не могло эффективно подавлять финские долговременные укрепления на «линии Маннергейма», ввиду недостаточной огневой мощи, они стали значительным подспорьем для РККА в полевых сражениях. А недостаток артиллерии и практически полное отсутствие противотанковой артиллерии с финской стороны, стало дополнительным фактором успеха применения бронепоездов в ходе зимы-весны 1940-го года.

На Карельском перешейке в разное время находились бронепоезда №16 и №21 (действовали в районе станции Райоки). Кроме них действовал и ранее упомянутый МБВ-2 Кировского завода. Сведений о прямом столкновении с финскими бронепоездами нет.

Также стоит отметить, что уже в первый день войны был сформирован резервный шестой ОДБП. Он был создан на базе Брянского запасного полка имел в своём составе лёгкие бронепоезда №50, №51 и тяжёлый №52. Окончательное формирование было произведено 27-го июня 1941-го года.

## Великая Отечественная война

Советские бронепоезда активно применялись в первых боях лета 1941-го и понесли страшные потери. Немецкие источники говорят о, как минимум, 47-ми уничтоженных и захваченных бронепоездах и девяти МБВ. Захваченные бронепоезда далее были использованы Вермахтом. Ситуация складывалась сложная. В октябре численность бронепоездов снизилась до шести батальонов от изначальных десяти.

Первым, как это странно не прозвучит, начал сражение первый ОДБП с базированием в Киеве. Уже вечером 22-го числа он был приведён в полную боеготовность и вскоре отбыл в Ковель, где был подчинён 15-му стрелковому корпусу РККА. Во многом, как правильно отмечал Шафров, бронепоезда оказались достаточно успешным средством, препятствующим попыткам противника окружить войска 15-го корпуса и, в частности, 45-ю и 52-ю стрелковые дивизии в районе Ковель-Мациев, производя упорные арьергардные бои. В составе отдельного дивизиона находились: лёгкие бронепоезда №15 и №17 и тяжёлый бронепоезд №31. К 5-му июля на счету этого бронепоезда было пять подбитых танков вермахта. Однако закрепить успехи ему не удалось по причине блокирования железной дороги в районе станции Казантин, где бронепоезд попал в окружение и был оставлен командой. Схожая судьба и у бронепоезда №17, который 9-го числа вступил в бой с мотопехотой и сумел подбить пять вражеских танков, однако и сам был уничтожен огнём противника. Из всего дивизиона в течение июльских-августовских боёв удалось уцелеть только бронепоезду №15, который после ряда серьёзных повреждений был выведен в тыл для ремонта состава. Бронепоезд был отправлен в Чернигов и сразу по завершении ремонта принял участие в обороне города.

На прибалтийском направлении в зоне наступления группы армий «Север» действовал 4-й ОДБП в составе бронепоездов №40, №46 и №44, все три поезда были

лёгкими. Действовали под Ригой, Елгавой и Шауляем, где составы №40 и №46 и были уничтожены, не «дожив» даже до начала июля (главным фактором тут было стремительное продвижение вермахта в Прибалтике, так, например, Рига была взята уже на 30-е июня — фактически на восьмой день войны). Бронепоезд №44 удалось вывести на восток, где он принимал участие в обороне Минска и Барановичей, получил серьёзные повреждения и был выведен в тыл для осуществления ремонта. Впрочем, данные составы сразу же были заменены запасными бронепоездами в Брянске и, получив те же номера, были отправлены на фронт. Но и на этот раз судьба не благоволила бронепоездам №40 и №44, которые были разбиты в боях у станций Липовская 3-го августа и Унеча 6-го Августа соответственно. Все поезда были безвозвратно потеряны.

В начале июля был введён в бой запасной 6-й дивизион ОДПБ, который действовал по линии Гомель-Калинковичи-Старушки и Рабкор-Бобруйск. Данному дивизиону повезло несколько больше, чем его товарищам. В ходе боёв первых дней был потерян только один бронепоезд за номером 50. Он осуществлял прикрытие отступавшей 117-й стрелковой дивизии, в ходе боёв с вермахтом был обездвижен, в последнем бою подбил два вражеских оружия и три танка, и был потерян. Бронепоезда №51 и №52 за неполный месяц сумели подбить порядка десяти танков, две бронемшины, 72 мотоцикла и 50 автомобилей и сбили два самолета противника. В конце июля (21-го числа) бронепоезд №50 был восстановлен вместе с уцелевшей частью экипажа и действовал далее вместе со своим дивизионом по линии Коржевка-Концевичи, где счёт дивизиона пополнили по крайней мере ещё три бронемшины и 13 орудий противника. Гибель дивизион нашёл 6-го сентября, поддерживая части 227-й стрелковой дивизии. В результате авианалёта было разбито железнодорожное полотно, а затем в ходе двухчасового сражения с вражеской пехотой бронепоезда были потеряны. Несколько ранее был серьёзно повреждён восстановленный 50-й бронепоезд — после потери одной из бронеплощадок был выведен в тыл для ремонта и пополнения материальной части.

Повторил судьбу многих довоенных бронепоездов и резервный 12-ОДБП «скрытого» формирования. В ходе сражения между станциями Жодино-Смолевичи 1-го Июля вступил в бой с колонной бронетехники и, не смотря на первоначальный успех, вследствие неожиданного удара, обезвредившего несколько танков противника, был потерян бронепоезд № 47, а шедший позади бронепоезд №48 получил серьёзные повреждения и был выведен в ремонт в Брянск. Также 3-го Июля в ремонт был отправлен и третий бронепоезд дивизиона №49. В ходе июньско-июльских боёв было потеряно 16 бронепоездов, а у двоих удалось спасти только одну бронеплощадку. Единственным ОДБП, который имел значительные успехи в этот период, стал шестой

Отдельный дивизион «скрытого» формирования, о котором было сказано выше, за боевые заслуги дивизион был награждён орденом Красного Знамени и номинировался на статус гвардии.

Главной причиной столь высоких потерь было установлено крайне слабое зенитное вооружение, из-за которого авиация противника могла практически безбоязненно утюжить составы, попасть по которым ввиду значительных габаритов поезда было достаточно просто. Это привело к значительному пересмотру зенитного вооружения бронепоездов, и вместо пулемётов «Максим» было принято решение об оснащении 20-мм зенитными пушками, а в дальнейшем начали появляться и полноценные зенитные бронепоезда, вооружённые уже более крупнокалиберной зенитной артиллерией.

С продвижением вглубь советской территории и, как следствие, с осложнением логистики и распыления войск Вермахта, эффективность бронепоездов возрастала. Так, в обороне Таллина бронепоезд №1 сумел уничтожить тыловыми рейдами порядка восьми пулемётов, два арт-орудия и миномётную батарею, а также рассеять три роты пехоты противника. Бронепоезд «Смерть немецким оккупантам» в ходе сражения на Перекопе оказывал поддержку 156-й стрелковой дивизии и сумел обратить противника в бегство, после чего продолжал сражаться до середины сентября, где по результатам налёта трёх вражеских бомбардировщиков был отправлен в ремонт.

В начале августа было развёрнуто повсеместное строительство бронепоездов, ввиду крайней необходимости высокоманёвренных сил и относительной простоты постройки бронепоезда — найти вариант лучше было невозможно. В результате численность бронепоездов, стоящих на вооружении Красной армии неуклонно росла, достигнув к концу года около сотни составов. Такое количество бронепоездов позволяло концентрировать их в большие группы и тем самым достигать успехов в обороне. Например, 16-го ноября под Ворошиловоградом составы бронепоездов №2 «Никита Хрущёв», №3, №6 и №11, в результате интенсивной артиллерийской стрельбы, сумели отразить ряд атак противника 16-го, 19-го и 20-го ноября. А бронепоезд №3 в ходе сражения 20-го ноября выпустил по вражеской пехоте порядка 1362-х снарядов. Месяцем ранее бронепоезд №27 из состава 7-го ОДБП внезапно атаковал колонну немецкой бронетехники, в результате сражения он был уничтожен, но сумел за четыре часа сражения уничтожить 10 единиц вражеской бронетехники.

Той осенью бронепоезда принимали участие в боях не только на Донецком и Ростовском направлениях, но также и на Волоколамском, Лужском и других. Бронепоезда часто жертвовали собой, облегчая отступление частям РККА и не позволяя противнику свободно перемещаться по захваченной железной дороге, тем

самым вынуждая Германию в начале войны возводить множественные заграждения и заставы, а после и наращивать производство собственных бронепоездов.

Однако бронепоезда отметились не только тем, что обеспечивали огневое прикрытие обороняющихся частей Красной армии, поддерживали отступления и проводили огневые налёты. Помимо всех указанных задач бронепоезда выполняли и следующие:

- 1) охрана железнодорожных участков и сопровождение воинских эшелонов;
- 2) проведение прикрития ремонтно-восстановительных работ;
- 3) прикрытие пунктов погрузки и выгрузки снаряжения и воинских магазинов;
- 4) борьба с авиадесантом на полосе железной дороги.

Впрочем, несмотря на всё выше сказанное, не стоит считать действия бронепоездов в первые месяцы войны полным провалом — в летне-осенний период 1941-го года подобная картина была характерна для всех видов вооружённых сил СССР. Бронепоезда пострадали пусть и сильнее чем кто-либо другой, но продолжали исправно выполнять свои задачи, и, по мере приближения зимы сорок первого, а если быть точнее, то с чрезмерным растягиваем немецкой линии обороны, эффективность действий бронепоездов возрастала с каждым днём. Понимая это, ГКО в ноябре санкционирует формирование 40-ка новых батальонов.

Народный Комиссариат Путей Сообщения, в дополнение к отданному в августе 1941-го приказу, приказывает создать 52 бронепоезда нового типа — НКПС-42. Они были разработаны в Полтаве, но только двадцать бронепоездов удалось выпустить из-за жёсткого ограничения ресурсов. Порядка 40-ка новых бронепоездов было выпущено на других предприятиях летом-осенью 1941-го.

Как пишет Коломиец Максим Викторович: *«Всего с июня по декабрь 1941-го года в состав бронепоездных частей действующих фронтов входило 99 бронепоездов, из них 30 составов довоенной постройки и 69 изготовленных в июне-декабре 1941-го года. Из этого количества был потерян в боях 41 бронепоезд (включая три не достроенных состава, и два потерявших матчасть частично). По времени изготовления бронепоездов потери распределились следующим образом: 23 состава довоенной постройки и 18 изготовленных после июня 1941 года».*

Из-за нехватки больших двух-тележных четырёхосных платформ был создан упрощённый ОБ-3. Он обладал четырьмя двухосными телегами с одиночными 75-76-мм орудием. Их производство было сильно проще довоенных образцов и шло на девяти разных фабриках и в 43-х депо, поэтому уже семь ОБ-3 было выпущено к концу 1941-го.

Так, к ноябрю 1942-го было выпущено 78 новых бронепоездов НКПС-42 и ОБ-3, ставшие самыми массовыми типами бронепоездов во время войны.



Весной 1942-го началась разработка БП-43. Этот лёгкий бронепоезд состоял из четырёх вагонов ПЛ-43, каждый из которых нёс башню Т-34. Сверх того, каждый поезд имел два ПВО-4-вагона, имеющего два 37-мм зенитных орудия для противодействия вражеской авиации. С позднего 1942-го до 1944-го был создан 21 бронепоезд.

Несколько удивительным кажется то, что бронепоезда стали значительным подспорьем не только в маневренных боях, как это было на Украине, на Московском и Северо-Западном направлениях, но также, при наличии грамотного и умелого экипажа, смогли действовать в условиях позиционного боя под Ленинградом, на Ораниенбаумском плацдарме и под Севастополем. Начнём с последнего.

Именно под Севастополем действовал самый результативный бронепоезд Великой Отечественной войны, именуемый «Железняков» и сумевший произвести достаточное впечатление, чтобы получить имя от противника, став для немцев «Зелёным призраком». Бронепоезд успешно действовал в условиях блокады Севастополя с суши практически восемь месяцев — с ноября 1941-го и вплоть до июня 1942-го — и погиб уже в самые последние дни битвы за Севастополь. За это время экипаж бронепоезда совершил 140 огневых налётов, уничтожил девять ДЗОТ-ов, 13 пулемётных гнезд, шесть блиндажей, одну тяжёлую батарею, три самолёта, три автомашины, десять повозок с грузом, до полутора тысяч солдат и офицеров противника. Одним из факторов, послуживших успеху бронепоезда, стало постоянное применение бронедрезины в целях проведения разведки и корректировки огня. Фактически бронепоезд, начиная выдвижение на огневые позиции, уже имел всю необходимую информацию о расположении сил противника и их численности, что

непрерывно, в совокупности с крайней степенью подвижности поезда, приводило к успешным налётам, а к моменту выдвижения вражеской авиации бронепоезд уже находился в тоннеле, где занимался пополнением боеприпасов и возможным ремонтом. В том числе осуществлялся и ремонт железной дороги, благодаря прикреплённой к бронепоезду бригаде железнодорожных рабочих, которые могли, опираясь на поддержку бронепоезда и эффективную разведку, производить ремонт полотна.

К сожалению, в конце июня 1942-го года тоннель, в котором находился «Железняков», не выдержал авиабомбардировки, и, в результате обрушения, сначала потерял одну бронеплощадку, а затем вторую вместе с бронепаровозом. Впрочем, и сам Севастополь продержался не многим более недели с момента гибели бронепоезда.

В августе после расчистки завала бронеплощадки «Железнякова» были использованы немцами в качестве бронепоезда «Ойген», который был взорван немцами в ходе Крымской наступательной операции РККА в 1944-м году.



*Памятник бронепоезду «Железняков» в Севастополе.*

Один из бронепоездов действовал даже на полуострове Ханко, он представлял из себя самодельную бронированную конструкцию с вооружением из 100-мм пушек и получил наименование «Батарея №10».

Под Ленинградом действовали в разное время бронепоезда: «За Родину», он же бронепоезд №7, «Балтиец» (причём три), бронепоезд №60, неизвестный БМВ-2, бронепоезд №30, С-30, «Народный мститель», «Сталинец», а также ряд железнодорожных батарей и зенитных бронепоездов.

Бронепоезд №7 («За Родину») 1 октября 1941 года совершил ряд огневых налётов, в результате которых:

- 1) Уничтожена батарея противника, три блиндажа;
- 2) Уничтожено до 100 фашистов;
- 3) Батарея уничтожена, разбито два блиндажа;
- 4) КП разрушен;
- 5) Батарея подавлена;
- 6) Пехота рассеяна, уничтожено до взвода немцев;
- 7) Батарея подавлена;

2 октября артиллерия бронепоезда открывала огонь шесть раз:

- 1) Рассеяна пехота на высоте 89,08;
- 2) Подавлена миномётная батарея и уничтожено до 100 немцев;
- 3) Подавлена минометная батарея на высоте 62,9;
- 4) Убито и ранено до 120 немцев, уничтожены две пулеметных точки;
- 5) Уничтожено до двух взводов пехоты;
- 6) Подавлена минометная батарея;

Не уступал своему коллеге и бронепоезд №8 («Балтиец»).

30 октября 1941-го года фронтовая газета «Красный Балтийский флот» привела некоторые эпизоды боевой деятельности бронепоезда № 8.

«...Открыл огонь по минометной батарее противника, отразил шесть атак с воздуха».

«...Открыл огонь по скоплению колонн противника на перекрестке дорог. Противник рассеян. По данным корректировщика уничтожено семь мотоциклов, два танка, восемь автомашин, около 100 человек пехоты. Дорога приведена в негодность».

«...Огнем поддерживал наступление наших частей, задачу выполнил. Личному составу объявлена благодарность».

«...Во время маневрирования подвергся бомбежке и пулеметному обстрелу с самолетов Ю-88. Бомбы взорвались в 15-ти метрах от паровоза и в трёх метрах от контрольной площадки. Восемь человек ранено. Один самолет сбит».

Новая тактика применения бронепоездов для стрельбы только с закрытых позиций и после детальной разведки перед проведением огневого налёта, привела к значительному снижению потерь бронепоездов и позволила осуществлять куда более успешные налёты на вражеские позиции даже в условиях позиционной войны.

Как уже было сказано, к январю 1942-го года в РККА имелось 40 дивизионов бронепоездов. Пик же пришёлся на август 1942-го — 67 батальонов. Каждый батальон насчитывал два бронепоезда (вместо трёх в довоенном батальоне). Количество батальонов к концу 1942-го стабилизировалось — 61 батальон, из которых только 41 находился на фронте. В последние месяцы войны количество батальонов начало снижаться и в конце концов упало до 52-х штук.

В тактическом плане роль бронепоездов была сильно ограничена — их могли заменить танки и артиллерия, при этом они были уязвимы к авианалётам. Это предвидели ещё до войны, поэтому уже в 1930-е создавались ПВО-вагоны, а к 1941-му появились поезда ПВО. Они были разнообразны по вооружению и составу, и могли нести средства ПВО от счетверённых «Максимов» вплоть до 85-мм зенитных орудий.

Тяжёлые потери в материальной части, равно, как и отсутствие дееспособных манёвренных соединений, стали теми факторами, которые стимулировали развитие и наращивание численности бронепоездов. К примеру, если в начале войны РККА имела всего девять дивизионов с 30-ю составами, то к июню 1942-го только в полосе действий Брянского и Юго-Западного фронтов действовало 19 ОДБП и один отдельный бронепоезд. Всего имелось 39 составов. Общее число бронепоездов даже с учётом колоссальных потерь (до 90% в частях, участвующих в сражениях) превысило 100 действующих бронепоездов.

Особое место занимала борьба с Люфтваффе. Ввиду крайне слабой системы ПВО бронепоездов встал вопрос о развёртывании составов, специально предназначенных для противодействия вражеской авиации. Это привело к возникновению и активному применению бронепоездов ПВО.

К концу 1942-го был развёрнут 21 ПВО-поезд, к концу 43-го — 69, 44-го — 93, а в победном мае 45-го — 84. За годы войны всего было создано порядка двухсот таких бронепоездов.

Главным периодом действий бронепоездов стал первый и самый тяжёлый этап войны. В дальнейшем роль и количество активных бронепоездов постепенно снижалась. На то был ряд причин. Во-первых, при отступлении немецкая сторона целенаправленно занималась подрывом железных дорог, активно использовался и так называемый путеразрушитель «Крюк», производивший уничтожение железнодорожного полотна со скоростью 7-10 км в час, что позволяло достаточно успешно уничтожать железную дорогу и всячески мешать её восстановлению частями Красной Армии.



Однако именно на этот период и приходится основная масса потерь бронепоездов. Так, за первый год войны потери составили 41, а за второй — 42 состава. Всего за войну было потеряно 85 составов и произведено 228, т.е. за период с ноября 1943-го по май 1945-го было потеряно всего два бронепоезда.

Это было следствием целого ряда причин. Во-первых, это было связано со значительным повышением качества использования бронепоездов. Во-вторых, в условиях наступления, ситуации в которых восстановление бронепоезда было бы невозможным, значительно снижались в численности, а скорость развёртывания работ по восстановлению железнодорожного полотна постоянно нарастала. Ещё одним фактором стало постепенное сращивание с железнодорожной артиллерией, в результате чего бронепоезда всё меньше появлялись на передовой, где шанс потерять бронепоезд был бы значительно выше.

Самым важным фактором, повлиявшим на снижение применения бронепоездов во второй половине войны, это разрушение путей и отличие европейской колеи железной дороги. Однако значительные эпизоды с участием бронепоездов были и в последние годы войны. Например, во взятии города Шепетовка сыграла роль группа в составе 37-го и 49-го ОДБП, которые в условиях ранней распутицы 1944-го года смогли оказать поддержку наступающим частям РККА. За заслуги оба дивизиона были награждены названием «Шепетовские».

В этот период активно применялась практика концентрации бронепоездов в сводные группы. Эти группы формировались из двух дивизионов и имели в своём составе от шести до восьми бронепоездов. Это позволяло не только повышать концентрацию артиллерийского огня, но и обеспечивать большую «выживаемость» отдельных бронепоездов за счёт возможности отбуксировать повреждённый бронепоезд для ремонта.

Активное применение получили бронепоезда новой конструкции БП-43. Данный состав представлял собой четыре артиллерийских площадки, представленных башнями от Т-34-76. За счёт достаточно малой массы башни и рассеянности орудий, было значительно повышено бронирование и общая «выживаемость», так как теперь, в случае потери одной бронеплощадки, терялась только четверть огневой мощи бронепоезда.



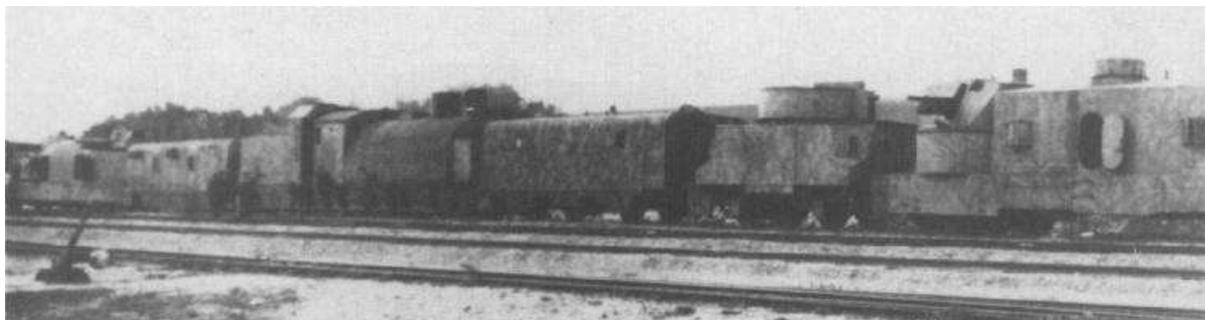
Всего за время войны согласно отчету о действиях бронепоездов в 1941–1945-м годах, силами бронепоездов было:

Наименование целей	Уничтожено	Подавлено
Подбито		
Артиллерийских батарей	98	206
Минометных батарей	152	161
Орудий разных калибров	155	29
Минометов разных калибров	135	25
Пулеметов разных систем	603	237
ДЗОТ (разрушено)	286	
Блиндажей разных	75	

Но и немецкая сторона активно применяла бронепоезда в ходе боёв на восточном фронте.

В Инспекции путей сообщения №10 ещё перед началом вторжения предложили проекты для будущих бронепоездов, однако отсутствие времени вынудило 1-го июня 1941-го отдать приказы о создании шести ширококолейных бронепоездов для поддержки предстоящего плана «Барбароссы».

Каждая из трёх групп армий, назначенных на вторжение, получила по два бронепоезда. Panzerzug 26 — PZ 31 базировался на локомотивах серии 57, трёх OMMR-платформах с трофейными французскими Сомуа С-35 и открытыми пехотными вагонами.



*Бронепоезд Panzerzug 26*

Основная сфера применения немецких бронепоездов — захват ключевых железнодорожных мостов. Позднее, в лето, шесть существующих поездов (PZ 1-4, 6-7) были переоборудованы под российскую колею. Хотя вермахт был очень слабо заинтересован в бронепоездах до 1941-го года, но с началом Великой Отечественной войны потребность в них стала очевидной, и количество бронепоездов в немецкой армии стало неуклонно расти. Железнодорожные пути были чрезвычайно нужны для снабжения вермахта. Защита путей при помощи фиксированной фортификации была бы чрезмерно дорогой. Бронепоезда оказались чрезвычайно эффективными для защиты железнодорожных путей и для быстрого развёртывания сил в целях борьбы с крепнувшим день за днём партизанским движением.

Два захваченных Красной армией в 1939-м году бронепоезда были перезахвачены вермахтом на границе и поставлены на службу как PZ 10. Большую часть 1942-го года множество местных немецких железнодорожных подразделений пытались адаптировать советские бронепоезда и их отдельные части под нужды немецкой армии. Создавались импровизированные бронепоезда. В России для защиты железных дорог было создано огромное количество поездов, использовавших кустарную защиту из мешков с песком и бетона. Летом 1942-го были предприняты систематические попытки пересоздания старых бронепоездов (PZ 1 — 35), во многом полагавшиеся на захваченное советское оборудование.

Необходимость в бронепоездах привела к созданию более современной техники. Инспекция №6 создала, на основе бронепоездов РККА и Польши, ВР 42 с двумя 76,2-мм полевыми орудиями и двумя 100-мм гаубицами, двумя артвагонами, несущими счетверённые Flak-38 для ПВО. Также эти бронепоезда несли на себе PzKpfw-38(t), способные высадиться и принять бой вдали от путей. В дополнение, поезда часто сопровождалась трофейными французскими броневыми автомобилями Панхард 178, модифицированными для движения по рельсам как разведывательные средства. Первый из новых ВР 42, PZ 61, был развёрнут в декабре 1942-го, и всего было выпущено 12 к февралю 1944-го. Позднее был создан ВР 44, он был усилен четырьмя 100-105-мм орудиями и вагоном с башней PzKpfw IV Ausf H. Противотанковый вагон впереди позволял обеспечить фронтальную противотанковую и артиллерийскую поддержку. Первый ВР 55, PZ 73, был развёрнут в июне 1944-го и девять таких было выпущено к весне 1945-го. В 1942-м был развёрнут только 21 бронепоезд, к 1943-му — 29, к 1944-му — 45, к 1945-му — 55.



Первый немецкий «железнодорожный крейсер» — Panzertriebwagen — был приписан к PZ 25. Производство PT 15 имело весьма низкий приоритет, поэтому немцы сосредоточились на пересборке трофейных МБВ Д-2, которые поступили на службу как PT 17 и PT 23. Самым мощным немецким бронепоездом был PT 16, приводимый в движение бронированным локомотивом с дизельным двигателем, с двумя башнями, с 76,2-мм орудиями на присоединённых с каждой стороны вагонах. Он был создан в единичном экземпляре в конце 1943-го года и развернут летом 1944-го после разгрома группы армий «Центр».

Обычно бронепоезда использовались вермахтом по отдельности, но командиры на местах рекомендовали следовать советской практике формирования батальонов бронепоездов. Успешное применение PZ 2 и PZ 68 под Березиной в ноябре 1943-го привело к созданию первых полков бронепоездов в 1944-м, по три батальона по два бронепоезда. Планировалось объединить бронепоезда каждой группы армий для лучшей координации действий. Два полка было сформировано осенью 1944-го, но особого успеха они принести не могли — на Восточном фронте уже сложилась катастрофическая ситуация. Всего вермахт заказал 70 бронепоездов. Пик их мощи пришёлся на 1945-й год — 55 бронепоездов. Большинство из них было задействовано на фронте с СССР или на Балканах, хотя после разгрома линии фронта американские и британские части смогли захватить несколько бронепоездов.

Однако оказать какое-то решающее воздействие в сражении за Европу в 1944-1945-м годах немецкие бронепоезда не могли в принципе.

## После Второй мировой войны

Использование бронепоездов после столь богатой на их применение войны не прекратилось. Так, они активно применялись в первой Индокитайской войне Французским Иностраным легионом. Во время Кубинской революции силы Батисты также использовали бронепоезд («Трен Блидато»), который был подбит во время битвы за Санта Клару (28.12.1958- 01.01.1959).

Применение бронепоездов существовало и гораздо позднее. В ходе пограничных рейдов во время советско-китайского конфликта в начале 1970-х годов СССР разработал бронепоезда для защиты Транссибирской магистрали. По разным данным, было построено четыре или пять поездов. В состав каждого эшелона входили десять основных боевых танков, два легких плавающих танка, несколько зенитных орудий, а также несколько бронетранспортеров, машины снабжения и оборудование

для ремонта железных дорог. Все они были установлены на открытых платформах или в специальных железнодорожных вагонах. Различные части поезда были защищены бронёй толщиной 5–20 мм. Эти поезда использовались Советской Армией для устрашения националистических военизированных формирований и в 1990-м году на ранних этапах первой войны в Нагорном Карабахе.

Отсюда можно понять, что составы вооружённых поездов активно использовались советской стороной на протяжении всей холодной войны. В дальнейшем концепция бронепоезда переросла в мобильные пункты МБР с собственной бронёй в 5-20 мм. Самым известным видом такого вооружения стали составы РТ-23 УТТХ «Молодец», вооружённые МКБР 15Ж61 и 15Ж60. Такие составы БЖРК (боевых железнодорожных ракетных комплексов) прослужили на вооружении ВС РФ вплоть до 2005-го года. Разработка новых моделей была окончательно свёрнута 2-го декабря 2011-го года.



Бронепоезд «Krajina express» использовался во время Югославской войны силами Сербской Республики. На его вооружении стоял танк M18 Hellcat с 76-мм пушкой, зенитная пушка 40-мм Vofors, 20-мм пушка Flak 30/38, спаренные 57-мм установки залпового огня С-5 и 120-мм миномет, плюс несколько пулеметов от 12,7-мм до 7,62-мм. Он участвовал в сражении во время осады Бихача в 1994-м году. Ещё один похожий бронепоезд был уничтожен боснийскими мусульманами в 1992-м году около города Градацац. Хорватская сторона также имела как минимум один бронепоезд вооружённый 12,7-мм пулемётами.



*Бронепоезд «Краина Экспресс».*

Россия развернула бронепоезда против исламистов на Северном Кавказе. Нестабильная ситуация на железнодорожных путях привела к заявлению Медведева 2-го декабря 2009-го года об особом приказе для предотвращения террористических атак на путях, как превентивной меры.

За 2009-й год произошло множество нападений разного рода исламистов на железнодорожные пути на Северном Кавказе. Стоит отметить, что РФ всё ещё имеет (и имела на тот момент) Железнодорожные войска. Таким образом, охрана путей, проводимая специалистами из ЖДВ, и без того имеет отлаженный характер. Более того, ЖДВ активно участвовали в Первой и Второй Чеченской войнах, поэтому тогда уже опыт имелся.

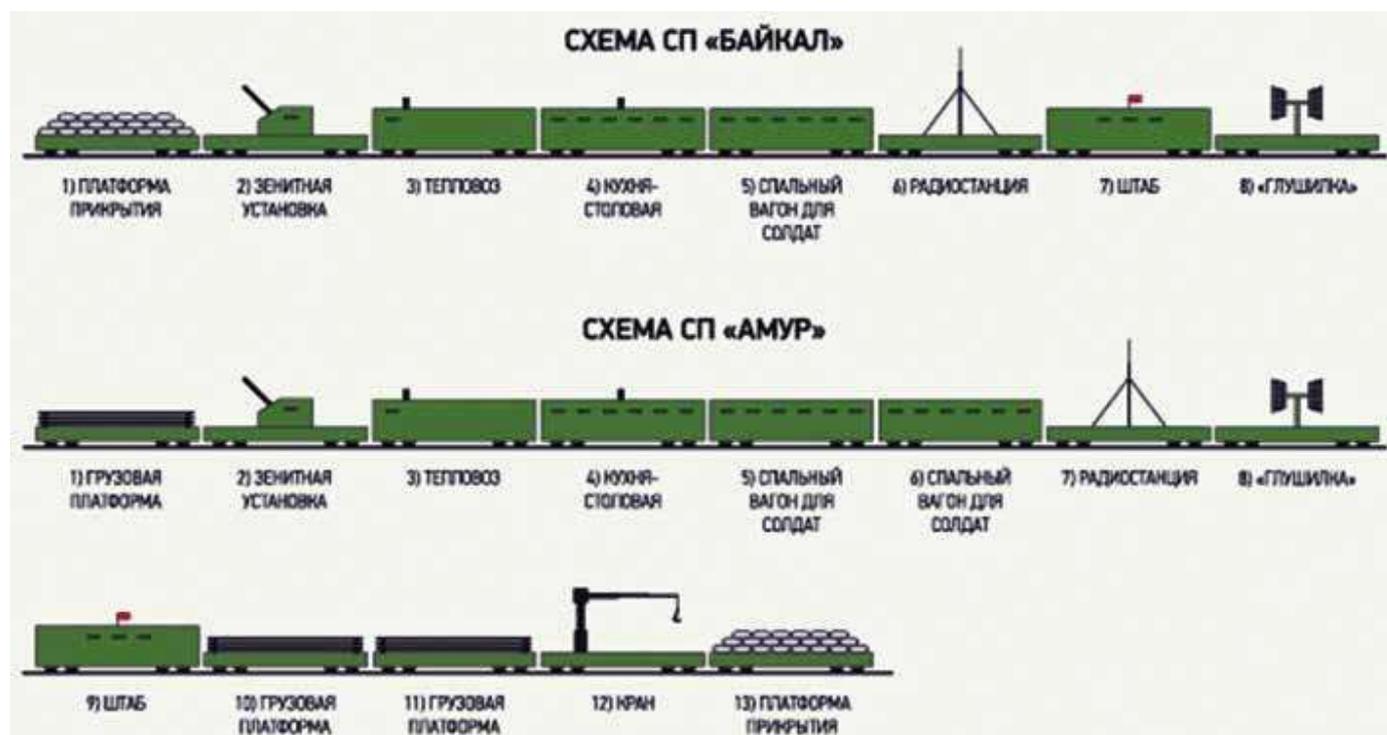
В Ингушетии, Чечне и Дагестане было развёрнуто два бронепоезда. Данные поезда хорошо подходили для патрулирования против уже не имевших на тот момент достаточного количества противотанковых средств кавказских террористов. Составы состояли из не более чем пяти вагонов и локомотива, и, судя по всему, основная огневая помощь достигалась за счёт ЗУ-23-2 — зениток, о чьей эффективности против пехоты знают, пожалуй, все.

Также имелись пехотные вагоны с амбразурами для автоматного-пулемётного огня. Стоит отметить отсутствие противотанковых средств — ни позиций для РПГ, ни ПТРК. Очевидно такой задачи и не стояло, что неудивительно, ведь у недобитков-дудаевцев к 2010-му году бронетехники уже не было как явления.

Пример такого бронепоезда:



В дальнейшем, в составе Железнодорожных Войск России ещё имелись вооружённые составы, которые можно условно назвать бронепоездами, например, небезызвестные типа «Байкал».



Однако всё же это далеко не поезд, предназначенный для ведения серьёзного боя. Он служит целям Железнодорожных войск, но никак не артиллерийского или, тем более, самостоятельного воинского формирования.

В задачи спецпоезда входит:

- 1) восстановление, ремонт и поддержание железнодорожной инфраструктуры;
- 2) разминирование и боевое охранение, а также сопровождение военных транспортов и эшелонов на опасных участках железной дороги;
- 3) осуществление обороны и охраны мест дислокации железнодорожных подразделений.

Подытоживая всё вышенаписанное, стоит отметить несколько важных моментов. Безусловно, бронепоезда не стали причиной появления новых родов войск, как это стало с танками, реактивной артиллерией, авиацией и подводным флотом, однако, они действительно оказали значительное влияние на ход боевых действий как в XIX, так и в XX веке. Ошибочным будет утверждение, что бронепоезда оказались тупиковой ветвью развития военной техники, и что совершенно не стоило заниматься их разработкой и усовершенствованием. Ошибочным также будет утверждение, что расположение состава бронепоезда на железной дороге — есть его слабость. Как корабль, находясь в воде, может утонуть, самолёт может упасть, а космический корабль сбиться с курса и остаться навечно во мраке бескрайнего космоса, так и бронепоезд имеет свою среду, свою стихию, в которой он действует и от которой зависит.

Однако, сегодняшние приоритеты развития вооружений с большим спросом на высокоточное оружие с необычайно высокой дальностью ведения боя таковы, что целые моря могут оказаться «слишком тесными» для ведения боевых действий. Примером этого может послужить Крымский эпизод с эсминцем «Дональд Кук», который оказался в зоне поражения бастиона, перекрывающего половину Чёрного моря. Впрочем, на данном основании говорить о тупиковом развитии ВМФ никто не спешит. Бронепоезда стали заложниками иного фатального фактора, а именно — собственных размеров и, как следствие, невозможности, без особо крупных денежных вливаний в дальнейшую разработку, развивать требуемую для современных реалий скорость передвижения. А некоторое замедление строительства железных дорог во второй половине XX века привело к тому, что военному составу стало ещё более тесно, чем бедному «Дональду». Масса бронепоезда, даже при 30-мм бронировании доходящая до, практически, 100т, а в некоторых случаях и значительно больше, стала причиной того, что бронепоезда совершенно перестали представлять собой бронированную, неуязвимую цель. Сегодня подобное бронирование может поразить и пулёмёт «Утёс» с бронебойными боеприпасами, и Barrett-50 с патроном BMG, что уже говорить об автоматических гранатомётах типа АГС-30 или, тем более, противотанковом вооружении, как РПГ-7 или разнородных ПТРК вроде «Джавелина». Создание же полноценной комплексной брони, как это видно сегодня у танков из

систем динамической и активной обороны, выйдет необычайно дорогим удовольствием и при всём этом не вернёт бронепоезду былой славы, завоёванной им в годы Гражданской войны в России и во время Великой Отечественной войны.

Особые условия России и Советского Союза с наличием с одной стороны — достаточно густой и протяжённой ветви железной дороги, и с другой стороны — огромных территориальных просторов, на которых невозможно создание плотного фронта, как это было на Западном фронте в Первую мировую и частично во Вторую мировую, создало для бронепоездов в своём роде «тепличные условия». Понимая это, нашим соотечественникам удалось создать самые лучшие и современные образцы данного типа вооружений, а составы типа РТ-23 УТТХ всё ещё могут вселять ужас в сердца потенциальных противников. Ведь, кто знает, где на просторах простирающейся на десятки тысяч километров с запада на восток страны, проезжает мощь килотонн тротилового эквивалента...

Список источников:

- 1) Шафров А.В. Бронепоезда значение, вооружение, организация и тактика бронепоездов. 1927 г. [http://militera.lib.ru/science/shavrov\\_av01/index.html](http://militera.lib.ru/science/shavrov_av01/index.html)
- 2) Armoured Trains an illustrated encyclopaedia 1825-2016 Paul Malmassari [https://mirlib.ru/knigi/military\\_history/132034-armoured-trains-an-illustrated-encyclopedia-1825-2016.html](https://mirlib.ru/knigi/military_history/132034-armoured-trains-an-illustrated-encyclopedia-1825-2016.html)
- 3) Боевой устав броневых сил РККА часть 2 книга 3 Боевое применение бронепоездов. 1931 г. <http://rufort.info/library/BU-Bronevih-Sil/index.html>
- 4) JAEGER PLATOON:FINNISH ARMY 1918 - 1945 Armoured Trains <https://jaegerplatoon.net/TRAINS0.htm>
- 5) Armoured Trains <http://scaletrainsclub.com/board/download/file.php?id=173133>
- 6) The History Of Weapons: How Russia Made The Best Armored Trains In The World <https://rotaautoservice.com/565017-the-history-of-weapons-how-russia-made-the-best-armored-trains-in-the-world>
- 7)

Before tanks, battle trains were the world's most heavy armor

<https://www.sandboxx.us/blog/battle-trains-the-armored-behemoths-lost-to-time/>

- 8) <https://jamestown.org/program/armored-trains-return-to-the-russian-north-caucasus-2/>

- 9) Амирханов Леонид. Броненосцы железных дорог  
[https://royallib.com/book/amirhanov\\_leonid/bronenosti\\_geleznih\\_dorog.html](https://royallib.com/book/amirhanov_leonid/bronenosti_geleznih_dorog.html)
- 10) Максим Викторович Коломиец, «Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне», 2019 г.
- 11) Коломиец М. «Бронепоезда в бою 1941-1945 - Стальные крепости Красной армии», 2010 г.
- 12) Коломиец М. «Бронепоезда Великой Отечественной. Сухопутные броненосцы Красной армии», 2010г