

## К ИСТОРИИ БРОНЕПОЕЗДНОЙ ТЕХНИКИ

**Ромадин С.В.**, зам. нач. отдела

*(Ново-Краматорский машиностроительный завод.*

*Отдел маркетинговых коммуникаций)*

*У статті викладаються загальні відомості про найбільш важливі етапи становлення, розвитку й бойового застосування бронепоезної техніки. Основна увага приділена європейському театру воєнних дій, бронепоезній справі в Російській імперії і виявленню на цьому тлі ролі й місця України.*

*The paper presents the general information on the most essential stages of generation, development and military use of the armored train equipment. Primary emphasis is placed on the European theatre of military operations, armored train engineering in the Russian Empire and USSR and on revealing the importance and rank of Ukraine against this background.*

История бронепоездов (БП) – интереснейший раздел военной истории, по накалу событий и колориту не уступающий истории флота или авиации, но по сей день мало изученный. Как ни странно, но в СССР, где объемы строительства и размах боевого применения БП не имели даже отдаленных аналогов в мировой практике, по пальцам можно пересчитать работы мемуарного характера. Кроме того, существует относительно небольшое число специальных материалов (инструкции, уставы, наставления, руководства, отчеты Главного автобронетанкового управления Красной армии (ГАБТУ КА)), изданных во времена давно минувшие.

В последние десятилетия интерес к бронепоездной тематике заметно активизировался. Вышли в свет: во Франции объемный труд Paul Malmassari «Les trains blindes 1826-1989» (Editions Heimdal. 1989), работа Власова А.А. «О бронепоездах Добровольческой армии» (эмигрантский журнал «Военная быль» №95 1969 г. – 114 1971 г.); в Германии

фундаментальная работа – W.Sawodny «Die Panzerzüge des Deutschen Reiches 1904-1945» (EK-Verlag GmbH. 1996); ряд изданий в Польше, в частности, T.Krawczak, J.Odzimekowski «Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939 w» (Książka i wiedza. 1987), в Эстонии M.Õun, T.Noormets, J.Pinlak «Eesti soomusrongid ja soomus-ronglased 1918-1941» (2007 г.), в СССР – А.Ефимьев, А.Манжосов, П.Сидоров «Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (М, «Транспорт», 1992 г.), в России М.Коломиец «Бронепоезда Красной Армии 1930-1941 гг», «Отечественные бронедрезины и мотобронев вагоны», «Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Часть 1» (все в серии «Фронт-вая иллюстрация». №3 2004 г., №5 2005 г., №7 2007 г., ООО «Стратегия КМ»).

Работая с материалами по истории данного вида военной техники, несложно заметить, что в Украине данная тема вообще не поднята. Предлагаемый ниже материал призван обратить внимание на то, каким



мы располагаем эксклюзивным вкладом в анналах всемирной истории военной техники.

\*\*\*

Идея использование железнодорожных транспортных средств в боевых целях появилась в середине XIX века, как следствие быстрого развитие железнодорожного транспорта и потребности в подвижных средствах, способных решать боевые задачи в условиях широкого использования огнестрельного оружия и скорострельной артиллерии. На том этапе развития техники только железнодорожный состав мог нести на себе тяжелую броню, артиллерию, боекомплект, громоздкий паровой двигатель, запас топлива, обслуживающий экипаж, не теряя при этом способности перемещаться.

Боевые железнодорожные единицы впервые были применены в ходе гражданской войны в США, прежде всего, в качестве подвижных артиллерийских установок. Эпизодическая американская практика сменилась системным использованием англичанами боевых составов в ходе войны с бурами (1899—1902 гг.) для обеспечения функционирования железнодорожных коммуникаций [1]. Сведения о первых попытках материализации идеи в России относятся к периоду подавления Боксерского восстания в Китае (1900 г.) и русско-японской войны. Проработка вопроса (1904 г.) буквально сразу ушла в плоскость типизации<sup>1</sup> конструкций и серийности про-

изводства, поставленного на промышленную основу. Первоначальная точка зрения на предмет не принимала использования защищенных поездов против крупных неприятельских отрядов, располагающих артиллерией, но сочла целесообразным иметь частично бронированные средства тяги для перевозки войск и грузов в зоне непосредственного воздействия ружейного огня. Только в 1912 г. броневая секция военного-технического департамента завершила проект типового БП проиллюстрировав его масштабной (1:8) моделью.

**Период 1914 – 1917 гг.** (Первая мировая война)

Быстрое скатывание вооруженной борьбы к позиционным формам характерно как для западноевропейского, так и восточноевропейского театров военных действий (ТВД). Однако масштабный поиск выхода из позиционного тупика за счет совершенствования возможностей боевой техники наблюдается только на Западе, прежде всего в Англии, Франции и Германии.

Происходит радикальный, качественный скачок в сфере наступательных вооружений: бронетанковая техника с танками в авангарде процесса, авиация бомбардировочная, штурмовая и истребительная, артиллерия – в первую очередь в части тяжелой полевой и в области железнодорожных систем особой мощности. Последние, так называемые, артиллерийские железнодорожные транспортеры, осуществлявшие стрельбу с заранее подготовленных позиций, были выведены тогда на чрезвычайно высокий уровень совершенства и получили толчок, определивший пути их развития на три последующих десятилетия [4]. Боевое же применение БП здесь носило исключительно символический характер по причине массивной порчи железных дорог в полосе боевого соприкосновения.

<sup>1</sup> Типизация матчасти характерна для России тех лет, как ни для кого более. Еще в 1892 в законодательном порядке были введены нормализованные типы подвижного состава для всех государственных и частных ж.д. Это была тогда единственная страна мира, обладавшая 120 - 140 тыс. вагонов единого типа для всех дорог, что значительно упрощало вопросы эксплуатации и ремонта. Т.о, обращение сразу же к отработке типовой конструкции БП было как бы само собой разумеющимся [2], [3].

В тоже время на Востоке происходит зарождение и становление бронепоездного дела, как системной военно-технической области, интегрированной в комплексную сферу теории и практики военного искусства, военного строительства, других военно-технических и военно-промышленных аспектов.

Из числа немецких концептуальных решений в области БП-техники следует отметить своего рода модульное формирование боевых поездов на базе стальных 15-тонных полувагонов герлицкой постройки и 53-мм мобильных башенных орудийных модулей Грузона. Вызывает интерес и австрийская практика создания базовой гаммы типовых бронеедниц и формирование на ее основе методом комбинаций боевых составов различного тактического назначения. Процесс развития БП-техники в Германии и Австро-Венгрии отошел в прошлое вместе с общим военным поражением и последовавшим распадом империй [5]. Материальная часть либо была уничтожена, либо и главным образом отошла вновь образованным государствам: Польше, Чехословакии, Венгрии, где подверглась своего рода ассимиляции в ходе строительства национальных броневых сил и заметного влияния на развитие последних не оказала.

Что касается Российской империи, эти годы в плоскости эволюции БП представлены двумя этапами.

1. Стихийное формирование и кустарное строительство боевых железнодорожных составов, стадия первоначального опыта боевых действий отдельных боевых единиц, его осмысления.

2. Переход к типовым капитальным конструкциям и развертыванию серийного строительства, наметившийся переход к крупным железнодорожным боевым соединениям для ре-

шения задач оперативно-тактического масштаба в полосе железных дорог.

Проанализировав успех первых бронепоездных операций, Управление военных сообщений русской армии обратилось к организованному строительству БП. Организационное развертывание проводилось в структуре железнодорожных войск. Помимо строительства, обслуживания и ремонта железных дорог на них теперь возлагалась бронирование подвижного состава, формирование команд и собственно боевое использование БП-техники. Предполагалось иметь БП при каждом железнодорожном батальоне. Здесь на первый план выходит 2-я сводная Заамурская железнодорожная бригада, сформированная летом 1915 г., находившаяся в оперативном подчинении 8-й армии Юго-Западного фронта и дислоцировавшаяся первоначально на Воляни, с августа в Волочиске, с 22.09. на ст. Плоскирово, после 06.10.15 г. в Киеве. Строительство БП бригада начала в августе 1915 г. Основной объем работ проводился в двух точках – железнодорожные мастерские Русского общества пароходства, торговли и Одесской железной дороги в Одессе (РО-ПиТ) и в Киеве Главными железнодорожными мастерскими Юго-Западной железной дороги. Последние являлись главной производственной базой, где также осуществлялся значительный объем проектной деятельности. По существу дело вышло на уровень серийного производства с элементами кооперации. В Одессе велась бронировка паровозов, в Киеве специализировались на строительстве бронеплощадок (БПл) и формировании боевых частей (БЧ) БП с получением бронепаровозов (БПр) из Одессы.

Характерно, что весьма точно определились в приоритетах на идеологическом уровне. Вышли на сильно бронированный, хорошо вооруженный, высо-

ко автономный БП штурмового типа (ударный или легкий полевой), способный эффективно действовать в зоне непосредственного воздействия артиллерийского и ружейно-пулеметного огня, в том числе в условиях значительного отрыва от своих войск и баз снабжения. Однако единый концептуальный взгляд на конфигурацию БЧ, состав вооружения, компоновочные схемы бронеединиц и прочее еще не сформировался. Как следствие, отражающее палитру мнений, появился ряд различных решений, каждое из которых претендовало на перспективу стать основным. Уже в конце июля 1915 в Киеве одновременно стояли под постройкой башенно-казематный БП 8-го железнодорожного батальона «Генерал Анненков», четыре казематных БП типа «Хунхуз» для 1-, 2- и 3-го Заамурских, 2-го Сибирского железнодорожных батальонов и с августа начаты работы на башенном БП инженера Балля для 4-го Сибирского железнодорожного батальона.

Боевой опыт показал – при всех сильных сторонах, БП свойственны серьезные недостатки, в частности: большая мешенная площадь и соответственно уязвимость; необходимость постоянно держать тягу под парами, находясь в боевой зоне; сложности в управлении огнем. Таким образом боевая практика подводила к мысли, что малогабаритные хорошо вооруженные самоходные (ДВС) боевые средства во многих случаях будут более эффективны нежели БП, а массированное использование таких средств сулило значительное повышение ударных возможностей войск в полосе железных дорог. В порядке проработки идеи появилась оригинальная бронемоторная (мтотброневая) «Заамурец», построенная в мастерских РОПиТ в период январь-октябрь 1916 г. и разведывательные бронедрезины легкого (Одесса) и тяжелого (Киев) типа [6].

Распределение бронепоездов по фронтам				
Северный	Западный	Юго-Западный (Украина)	Кавказский	Финляндия
1	1	8	4	1

В июле 1917 г. формируется первое в России и не исключено в мире бронепоездное соединение – Броневой железнодорожный ударный отряд для усиления ударных групп дивизионного и корпусного звена. В отряд вошли БП №9 «Генерал Анненков», бронематриса «Заамурец», бронедрезина и 2 броневомобиля. Предполагалось так же прикрепить отряду батарею тяжелых орудий Канэ (Виккерс) на железнодорожных платформах, 3 аэроплана и радиотелеграфную станцию. Отряд успешно действовал во время июньского наступления, в частности под городом Гусятин-Русский, но его основные заслуги связаны с прикрытием отхода русских войск в районе Тарнополя.

**Период 1917-1920/1924 гг.** (Гражданская война [7], [8], [9])

Массив событий, обычно<sup>2</sup> именуемый – Гражданской войной в СССР характерен, в частности, невиданным размахом боевого применения БП на всем постимперском пространстве. В услови-

<sup>2</sup> Оговорка в данном случае подразумевает то обстоятельство, что победу Красной армии над Русской армией Врангеля следует рассматривать в качестве окончания Гражданской войны в том смысле, что последовавший ход событий принял устойчивый характер на долгосрочную перспективу, но фактически боевые действия еще продолжались. Это Дальний Восток и цепь событий, суммарно именуемых крестьянской войной или повстанчеством. Поэтому указана вторая дата – год образования СССР и начала проведения Военной реформы, то есть качественной трансформации организационных основ Красной армии, определяемых ее переходом от состояния войны к периоду, так сказать, мирного строительства.

ях, когда фронты были широкие и прерывистые, маневры глубокие и стремительные, а контроль над железной дорогой являлся непреложной составляющей успеха, БП быстро приобрели значение ударного средства атаки, захвата и удержания объектов в полосе железных дорог, мощного эффективного средства поддержки войск, как в наступлении, так и в обороне.

Лавинообразный рост числа импровизированных боевых составов, блиндированных поездов, в истоке связан с периодом так называемой «эшелонной войны», когда стараниями разномастных боевых формирований, отрядов и отрядиков суррогатные БП сооружались на заводах, в мастерских и депо в считанные дни и часы. Эти боевые средства, принадлежали «лично» своим командам, «вольным» боевым формированиям, экспедиционным силам, воинским частям формирующихся военных структур противоборствующих сторон.

В целом это была весьма пестрая палитра «конструкций», благодаря которым складывалась и оттачивалась практика боевого применения защищенных железнодорожных составов во всех видах боя. По оценке одного из ведущих специалистов по артиллерийской части бронепоездов периода гражданской войны П.Гладкова (бывшего генерала русской императорской армии) таких поездов соорудили порядка 1000<sup>3</sup> единиц [9]. Если на большинстве ТВД блиндированные поезда к 1920 уступили пальму первенства бронепоездам капитальной постройки, то на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке, где отсутствовала развитая промышленная база, они являлись синонимом понятия

«бронепоезд» на протяжении всей гражданской войны.

Отметим важнейшую особенность в развитии бронепоездного дела на постимперском пространстве в годы гражданской войны, которую условно можно охарактеризовать, как проявление локального и кумулятивного фактора.

1. Локальный фактор. Сюда следует отнести практику бронепоездного дела в государственных образованиях и военных группировках, располагавшихся по периметру Советской России: Юг России (Добровольческая, Донская, Кавказская армии), Украина (во всем многообразии проявления вооруженной активности), Польша, Прибалтийский регион и, в частности, Эстония, Юденич (в широком толковании), Финляндия, Север (десант союзников и силы белого движения), Колчак и все сопутствующие/примыкающие антибольшевистские силы, Япония и вооруженная борьба Дальневосточной республики, Китай, как направление исхода сил белого движения на востоке, Среднеазиатский театр, Кавказские республики. Тот же П.Гладков считал, что на всей территории, охваченной боевыми действиями в 1919 действовало порядка 300 [9]. БП. Здесь накапливался свой индивидуальный боевой опыт, и складывались свои изолированные школы бронепоездного дела.

2. Кумулятивный фактор. Советская Россия, почти одновременно и с переменным успехом ведущая вооруженную борьбу на всех выше перечисленных направлениях, получала значительно больший и, что особо важно, разноплановый опыт бронепоездной практики. Благодаря централизации деятельности по созданию и структурированию броневых сил Республики, и бронепоездных сил в частности, здесь сложились необходимые условия для накопления, систематизации, осмысления опыта и его последующего широкого освоения

<sup>3</sup> Более-менее точный подсчет еще впереди, поскольку он связан со значительными трудностями, о чем требуется отдельный разговор; но можно уверенно сказать, что если П.Гладков и преувеличил, то общую картину не исказил.

через систему броневых учебных курсов. Стала формироваться нормативная база. Здесь пришли к типизации и стандартизации материальной части, опираясь на мощности Ижорского и Царицынского заводов, развертыванию крупносерийного строительства на Сормовском заводе, серийного строительства и массовой поточной модернизации нестандартной матчасти на Брянском заводе [10]. На уровень типового бронепоездного строительства или строительства БП вышли только Добровольческая и Донская армии, на Украине заводы в Каменском, Киеве, Луганске, Одессе, в Польше и Эстонии.

Наиболее интенсивное применение БП пришлось на южные регионы и, прежде всего, Украину. Причины – таковых минимум три:

1. Событийный ряд колоссальной плотности, даже если брать только по крупному, связанный с упорной борьбой за овладение ресурсами и инфраструктурой региона, густо замешанный на боевом применении БП:

а) Распад старой армии и захват матчасти, находящейся на фронте или в ремонте, украинскими национальными воинскими частями (в/ч) и революционными (если использовать привычную терминологию) силами;

б) Вторжение №1 – появление в Украине экспедиционного большевистско-анархо-эсеровского конгломерата, уход Центральной Рады из Киева и т.д.;

в) Вторжение №2 – ввод в Украину войск Тройственного союза и активное сопротивление со стороны революционных сил;

г) Вторжение №3 – второе появление в Украине экспедиционных большевистско-анархо-эсеровских сил, повстанческое движение, Директория, галицийские части;

д) Вторжение №4 – калейдоскоп, связанный с походом Добровольческой армии на Москву, сопротивление Крас-

ной армии, действия УПА махновцев, Петлюры;

е) Вторжение №5 – разгром Деникина и победный марш Красной армии с попутным уничтожением войск Петлюры и попытками ликвидировать формирования Махно;

ж) Вторжение №6 – польская агрессия и весь каскад боевых действий связанный с ее парированием и последующим выдавливанием польской армии к Львову и Варшаве;

з) Вторжение №7 – попытки Врангеля выйти из Крыма и его ликвидация;

и) Разгром повстанческого движения, подавление крестьянских волнений, откровенного бандитизма, хлебозаготовки.

2. Наличие густой железнодорожной сети, обеспеченной ремонтными и эксплуатационными возможностями при знающей квалифицированной кадровой компоненте. В этом смысле Донецкий бассейн, имеющий железнодорожную сеть радиальной структуры с центром в Никитовке и опоясанный кольцевой связью, мог «работать» на все стороны света, уступая, разве что, Московскому железнодорожному узлу, плюс масса рудных, шахтных и заводских веток, что позволяло разыгрывать бронепоездные партии не хуже шахматных. Донбасс – бронепоездная Мекка.

3. Мощная промышленная база обеспеченная металлургическими, металлообрабатывающими и механосборочными возможностями, позволяющими вести в ряде случаев серийную постройку БП капитальной конструкции (Луганск, Харьков, Екатеринослав, Севастополь, Киев, Юзово, Каменское, Одесса), и широкая сеть узловых ж-д станций, обеспеченная крупными депо, позволяющими быстро и в больших количествах строить блиндированные поезда импровизированных конструкций (к примеру, Краматорск, Синельниково,

Проскуров, Жмеринка, Шепетовка, Коростень, Ясиновата и т.п).

Характерные этапы (укрупнено и в первом приближении):

1. Операции, проводимые с широким использованием БП экспедиционными силами красных в комбинации с ресурсами рабочего и повстанческого движения, в ходе которых помимо оборудования импровизированных боевых составов наблюдается постройка разнотипных БП-единиц более-менее капитальной постройки. Украинские БП – с одной стороны армии УНР и частей УСС, с другой – войсковых формирований УСР (подразумеваются БП правобережной и левобережной группировок красных в период конец 1918 г. – первая половина 1919 г.), когда в УСР имело место самостоятельное бронепоездное строительство. Уклон в сторону стандартизации матчасти БП.

2. 1919-1920 гг. Завершение создания в броневых силах Красной армии централизованной управленческой вертикали и полное структурирование броневых сил по горизонтали, организационное развертывание, стандартизация матчасти. Массовое применение БП всеми основными противоборствующими сторонами.

Ничего подобного мировая история военного искусства и военной техники не знает ни до, ни после.

**1924-1941 гг.** (Межвоенный период)

В эти годы из европейских государств наибольший интерес в плане истории бронепоездной техники представляют Польша, Чехословакия, Прибалтийские государства, матчасть которых отличалась весьма высоким уровнем совершенства и была поглощена Германией и СССР с последующим боевым использованием, и Финляндия, получившая боевую БП-практику в ходе вооруженного столкновения с СССР. На Востоке это Япония и Китай. В целом же безоговорочно лидирует СССР.

Перевод Красной армии на мирные рельсы и последующий курс на бурный рост мотомеханизированных войск «Бронированного кулака мирового пролетариата» (таков лозунг, характеризующий функциональную идею Красной армии в те годы) первоначально затормозил развитие бронепоездных сил. Потеря БП ведущей роли в составе броневых сил многими воспринялась, как полная и окончательная деградация. Это заблуждение носило кратковременный характер и быстро уступило место прагматичному взгляду на проблему. Так на рубеже 20-30-х годов уже рассматривали три варианта их боевого использования [11]:

1. В крупном вооруженном столкновении в Европе;

2. В локальной войне на восточных фронтах;

3. При подавлении внутренних мятежей и восстаний.

Предполагалось, что на европейском ТВД роль БП ограничится выполнением вспомогательных функций – усиление полевой артиллерии, охрана головных железнодорожных участков при наступлении. Высокая тактическая подвижность и большая огневая мощь БП убеждали, что и в условиях повальной танкизации армий, они смогут оказывать существенную поддержку полевым войскам. Подчеркивалась и способность БП к быстрым оперативным переброскам на значительные расстояния. Считалось, что в случае крупномасштабного конфликта войска неприязельской армии, столкнувшись на западной границе СССР с крупными водными преградами и укрепленными районами, не смогут существенно нарушить, а тем более парализовать железнодорожное сообщение. Вот тогда для сосредоточения в короткие сроки сильного огневого кулака в боевой зоне БП могли сыграть заметную роль в приграничных сражениях. Предполагалась ситуация, когда основные достоинства БП

– способность к быстрым переброскам на значительные расстояния и большая огневая мощь, могли быть использованы всецело путем сосредоточения в боевой зоне в короткие сроки сильного броневое кулака для поддержки войск прикрытия. Таким образом в период мобилизации и развертывания главных сил БП-части могли сыграть заметную роль в приграничных сражениях.

На восточных и азиатских ТВД они вполне решали бы задачи ударных сил, а диапазон их применения, полагалось, будет столь же широк, как и в годы гражданской войны.

В 30-е годы бронепоездные силы представлены двумя самостоятельными «епархиями»:

1. Бронепоездные части Наркомата обороны [12];

2. Бронепоездные подразделения частей войск НКВД по охране железных дорог и особо важных промышленных объектов [13].

В качестве третьей составляющей можно рассматривать железнодорожные артиллерийские транспортеры в системе береговой обороны, находящиеся в ведении флота.

К 22.06.41 общее число армейских и нквдешных БП превышало 100 ед.

1. Киевский Особый военный округ – ударный округ, всем своим построением направленный на стремительный бросок РККА в Европу. На протяжении всех 30-х годов в Киеве дислоцировался 1-й дивизион БП (в/ч 1517), единственный в РККА Краснознаменный (по состоянию на 22.06.41 г. легкие БП №15, №17 и тяжелый БП №31). В плане боевого применения отмечается только его участие в составе 15-го стрелкового корпуса 5-й армии Украинского фронта в польском походе или так называемом Освободительном походе [12].

2. Густая железнодорожная сеть и мощный стратегический промышленный потенциал, разворачиваемый на Восточной Украине, требовали соответ-

ствующим мер по обеспечению безопасности их функционирования. На Украине (Юго-Западные районы СССР) была развернута пожалуй самая сильная бронепоездная группировка войск НКВД [14]; 10-я стрелковая дивизия (сд) – БП 64-го стрелкового полка (СП), БП 66-го сп, БП 75-го сп, БП 77-го сп – полоса развертывания Ковель - Перемышль - Станислав; 4-я сд – БП 55-го сп; БП 56-го сп, БП 57-го сп – в полосе Коростень - Киев - ст.Шевченко (Одесская железная дорога); 5-я сд – БП 54-го сп, БП 81-го сп – район Днепропетровск - Харьков.

**1941-1945 гг.** (Великая Отечественная война [15], [16])

На эти годы приходится ренессанс немецкой и очередной эволюционный виток советской бронепоездной техники. Причем в функциях немецких БП и защищенных поездов преобладало обеспечение функционирования тыловых коммуникаций, а советских участие во фронтовых операциях различного масштаба и решение задач противвоздушной обороны

В отношении БП применительно к данному периоду сформировалось заблуждение: якобы в годы гражданской войны в силу технической отсталости этот вид боевой техники явился высокоэффективным, но в ходе повальной моторизации и механизации армий, происходивших в 20-30-е годы, быстро утратил актуальность, и к началу Второй мировой войны превратился в чистейший анахронизм – роль его чуть ли не «обнулилась»

Под воздействием природно-географических и экономических условий структурно-образующим элементом транспортно-коммуникационной системы в СССР, а равно в Российской империи, являлись железные дороги. Прокладка магистралей велась по направлениям, совпадающим с общей логикой коммуникационной сети, следовательно, на путях выдвижения крупных масс



войск, чаще всего в природных ландшафтно-географических коридорах, оптимально сочетающих экономические, стратегические и оперативно-стратегические интересы. Эти коммуникации и есть цель проводимых противником охватов и обходов. Только их стремительный перехват приводит к гарантированной парализации воли войск к сопротивлению, лишает возможности вести организованные скоординированные действия. Направление ударов будет всегда строиться с учетом расположения железнодорожных магистралей и узлов. Взятие последних позволяет «закрыть» сразу несколько направлений, зачастую ключевых. Таким образом, БП всегда оказывались на путях выдвижения войск противника, т.е. как раз к месту. В принципе, трудно назвать иное средство тех лет, которое в лице одной боевой единицы обладало бы таким сочетанием огневой мощи, автономности и мобильности, способное мгновенно сняться, покрыть за сутки сотни километров, постоянно оставаясь в боеготовности, способное столь стремительно войти в боевое соприкосновение и столь же стремительно из него выйти. Будучи вооруженные артсистемами дивизионного (легкие БП) и корпусного (тяжелые БП) уровня, они могли начинать борьбу с танками на дальностях, значительно превосходивших дистанции, на которых становился действительным огонь танковых пушек.

В летом 1941 г. погибли многие армейские БП и БП НКВД, сдерживая натиск противника, сидящего на хвосте отступающих армий прикрытия, и обеспечивая эвакуацию. Эта массовая гибель БП понимается неверно, чаще всего трактуется, как следствие несостоятельности БП в эпоху авиации и танков. Но... с таким же успехом можно сделать заключение о несостоятельности танков, если оценивать потери лета 1941 г. с количественной стороны дела. Обратите внимание, каков дух форму-

лировки Боевого устава в определении главной задачи БП при отступлении полковых войск – самоотверженно прикрывать отход до последней возможности, уходить только последним, взрывая мосты, железную дорогу, важные объекты и т.п., и выполнять задачу неукоснительно – даже ценой своей гибели. Что и делалось. Так что все происшедшее с бронепоездами летом 1941 г. следует объяснять неотступным соблюдением экипажами буквы устава [17], а не закатом эры бронепоездов.

Ориентировочный подсчет количества построенных БП в СССР выражается числом порядка 400 единиц.

В отношении СССР в целом и Украины в частности, событийная фактура периода ВОВ в плане бронепоездной истории структурируется следующим образом:

1. Лето-осень 1941 г. Бронепоездные части и подразделения довоенного формирования в приграничных сражениях и оборонительных сражениях полковых войск;

2. 1941-42 гг. Упорная оборона крупных городов и стратегических и промышленных районов – Киев, Одесса, Ленинград, Москва, Севастополь, Донбасс, Сталинград, Кавказ. Широкое строительство БП и фактически сразу ввод в бой или эвакуация недостроенной матчасти в тыл и последующая достройка на предприятиях Центрального промышленного района, смена типа матчасти.

3. 1943-1944 гг. Участие БП в наступательных операциях на всем фронте от Черного до Балтийского морей, выход на западноевропейские железнодорожные коммуникации;

4. 1945 г. Западная Европа, обеспечение Потсдамской конференции, самая большая в истории группировка БП, привлекавшаяся к борьбе с партизанскими формированиями на линии Львов - Ковель, Маньчжурия.

В «ведомственном» плане имеем следующий охват:

1. Армейские БП подчинение Наркомату обороны;
2. БП войска НКВД по охране железных дорог и особо важных промышленных объектов;
3. БП погранвойск НКВД;
4. Ополченческие БП;
5. Морские БП (береговая оборона или сухопутная компонента Флота, оборона Севастополя и Ленинграда);
6. Зенитные БП (войска ПВО страны).

Это обстоятельство весьма важно при поиске соответствующих архивных фондов, поскольку многие ошибочно ассоциируя БП с армией, подразумевают Сухопутные войска как некую абстрактную субстанцию, или в лучшем случае Бронетанковые войска, не исходя из того, что к функционированию железных дорог и действиям в полосе железных дорог причастны буквально все и вся.

### Послевоенный период

Рассматривается по трем направлениям:

1. Создание в СССР (Харьков) нового поколения БП-техники в связи с конфликтом на китайской границе и предназначенной для обеспечения функционирования Транссибирской магистрали [18]. Последующее использование этих БП в «горячих» точках на Кавказе в период распада СССР и боевое применение в Чечне уже силами железнодорожных войск Министерства обороны и войсками Министерства внутренних дел Российской Федерации.
2. Создание в СССР (Днепропетровск, Павлоград) боевого железнодорожного ракетного комплекса [19]. Развертывание группировки БЖРК, ее ликвидация в рамках договора по СНВ-2 и по мере истечения гарантийного срока боевых единиц.

3. Кратковременное проектирование новых образцов железнодорожных артиллерийских транспортеров в первое послевоенное десятилетие. Затем в свете борьбы Н.С. Хрущева с присутствием ствольной артиллерии в армии и на Флоте консервация существующих в составе береговой обороны систем железнодорожной артиллерии и снятие их с вооружения [20].

\*\*\*

Очевидно, что бронепоездная техника не теряет актуальности до тех пор, пока осуществимы боевые действия в полосе железных дорог или существует угроза функционированию железных дорог. Сегодня фактически глобальные (практически не резервированные) евроазиатские транспортные и энергетические коммуникации на оси восток-запад в принципе исключают серьезные вооруженные столкновения на этом направлении, несмотря на возможности высокоточного оружия, применение которого для применяющего стало сродни хакари. В этой связи кажется, что боевые железнодорожные средства навсегда ушли в прошлое или в ареалы локальных конфликтов, полыхающих на обочине цивилизации. Однако надо бы по достоинству оценить уязвимость евроазиатских железных дорог к действиям террористических группировок. Иными словами, в случае возникновения террористической войны вполне вероятны новые метаморфозы в области боевых железнодорожных средств.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Зун В. Бронепоезд в бою. М., Государственное военное издательство. – 1931. – С. 1-4.
2. «Технический справочник железнодорожника». М., Государственное транспортное железнодорожное издательство. 1952, с.11-17.
3. Шадур А.А. Развитие отечественного вагонного парка. М., «Транспорт». 1988. – С. 8, 14-17, 19, 40.

4. Справочник по сухопутной военной технике иностранных государств. Часть 1. Книга 1 «Артиллерия». Издание VI Управления Штаба РККА. М., 1928–С. 155-195.
5. Paul Malmassari «Les trains blindes 1826-1989» (Editions Heimdal. 1989) с.52-58, 119-127.
6. Коломиец М. Мотоброневагон «Заамурец». // Техника и вооружение.– №7-8.– 1992.
7. Какурин Н.Е. Как сражалась революция. Под редакцией Эйдемана Р.П. Издание 2-е уточненное (первое издание М.-Л., Государственное издательство, 1925). М., Издательство политической литературы, 1999. Том 1 (1917-1918).– С. 105-125, 155-189, 193-206, 212-233.– Том 2 (1919-1920).– С. 48-349.
8. Капустянский М. «Похід українських армій на Київ - Одесу (короткий військово-історичний огляд)». Матеріали до військової історії. Книги перша і друга. 2-ге видання. Мюнхен. 1946. Ресурс <http://www.exlibris.org.ua/kapustianski/index.html>.
9. Гладков П. Бронепоезда в Гражданской войне (Из строительства и боевого применения). // Артиллерийский журнал.– №5– 1939– С. 53-56.
10. Временное наставление броневых сил РККА. Материальная часть бронепоездов. Уход и ремонт. М., УММ РККА.– 1931.– С. 36-49, 59-82, 83-98.
11. Архивный фонд Военно-исторического музея истории артиллерии, инженерных войск и войск связи (СПб). Ф. 6Р, оп. 1, д. 3, л. 65.
12. Коломиец М. Бронепоезда Красной армии 1930-1941 гг. Из-во «Стратегия КМ».– 2004.– С. 5-15, 65-66.
13. Документальный фонд Центрального музея внутренних войск МВД РФ. Воспоминания Пылаева И.В. Отд. 4. д. 1, п. 9, № 598.
14. Справочная картотека по воинским частям МВД СССР Центрального музея внутренних войск МВД РФ.
15. Отчет о работе Управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941-1945. с. 25-101. Фотокопия с оригинала. Документальный фонд автора.
16. Ефимьев А.В., Манжосов А.Н., Сидоров П.Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне. 1941—1945. М., Транспорт.– 1992.– С. 21-226.
17. Боевой устав броневых сил РККА. Часть II, Книга 3-я «Боевое применение бронепоездов (1931)». М., Государственное военное издательство. – 1931.– С.40-46
18. Марковский В. Наш бронепоезд.// Мир оружия.– №9.– 2005.– С. 12-21.
19. «БЖРК». Обзор Э.Ершова. // Локотранс.– №12. – 2005.– С. 46-52
20. Широкопад А.Б. Энциклопедия отечественной артиллерии. Минск, Харвест. – 2000.– С. 1142-1143.