

УДК 357

Печенюк С.І.

БРОНЕПОТЯГИ — ФОРТЕЦІ НА РЕЙКАХ

Стаття розкриває сторінки історії одного з видів техніки, що відіграв важливу роль у період зародження броньованих сил в арміях багатьох країн світу (створення перших бронепоездів, їх конструкції та озброєння, способи бойового застосування та деяких представників цього виду техніки). Сьогодні «сухопутних броненосців» немає в жодній армії світу. З'явившись на переломі XIX та XX ст., вони мали важку долю: дві світові війни, громадянська війна в Росії, численні локальні конфлікти в різних частинах світу.

Статья раскрывает страницы истории одного из видов техники, который сыграл важную роль в период зарождения бронированных сил в армиях многих стран мира (создание первых бронепоездов, их конструкции и вооружение, способы боевого применения и некоторых представителей этого вида техники). Сегодня «сухопутных броненосцев» нет ни в одной из армий мира. Появившись на переломе XIX и XX вв., они прошли трудную судьбу: две мировых войны, гражданская война в России, многочисленные локальные конфликты различных частях мира.

The article exposes the pages of history of one of types of technique, that played an important role in a period the origin of the reserved forces in the armies of many countries of the world (making of the first armoured trains, their construction and arming, methods of battle application and certain representatives of this type of technique). Today «land ironclads» are not in none of armies of the world. Appearing on a break XIX and XX item, they had a difficult line: two world wars, civil war in Russia, numerous local conflicts in different parts of the world.

Ідея застосування залізничного рухомого складу в бойових цілях зародилася ще в середині XIX ст. Під час громадянської війни у США (1861–1865), між північними (Союз) та південними (Конфедерація) штатами, вперше було використано гармату, встановлену на залізничній платформі: влітку 1862 року загін армії

Конфедерації, що розташувався табором на відпочинок неподалік від залізниці, було обстріляно із залізничної платформи військами Союзу. Цей вогневий наліт виявився несподіваним та ефективним.

29 червня 1862 року в бою під Річмондом уперше і досить успішно було застосовано 32-фунтову гармату, встановлену на чотирирівній платформі. При стрілянні, через відсутність спеціальних пристроїв противідкотів, вона вільно відкочувалась уздовж осі вагону, спричиняючи масу незручностей розрахунку і загрожуючи злетіти з платформи. Через цю обставину, розрахунок гармати міг вести вогонь тільки уздовж залізничної колії.

Пізніше з'явилися і спеціалізовані залізничні гармати. Розміщувалися вони на звичайних платформах за похилими металевими щитами, а лафет вмонтовувався на сталевих, заломлених ззаду полозах, прикріплених до підлоги платформи.

Під час облоги федеральними військами Піттсбурга в 1864 р. застосовувалися вже 13-дюймові мортири, що встановлювалися на двовісні залізничні платформи. Такі платформи з озброєнням, що переміщалися паровозами по залізницях Америки, ще не можна було назвати бронепоездами — був відсутній броньовий захист, гармати мали обмежений сектор обстрілу, швидше це були залізничні транспортери артилерійських знарядь, що широко застосовувалися в подальші роки.

Зважаючи на досвід американців, у Європі також почали встановлювати гармати на залізничні платформи. Так, під час франко-прусської війни (1870–1871 рр.) німецькі артилеристи обстрілювали обложений Париж з гармат, встановлених на залізничні платформи.

Зробивши висновки із програної війни, французи, відновлюючи військові сили, особливу увагу приділили технічній частині. Французький генерал Пейне та інженер Кане розробили проекти 120-мм та 155-мм залізничних гармат, а також створили пристрій, що зменшував при пострілі дію віддачі на колеса та візок транспортера [6, с.12–15].

У різних країнах різними винахідниками створювалась велика кількість подібних проектів, але всі вони залишались на папері і ще не мали ознак, притаманних представникам техніки нового класу — броньованої.

І вже наприкінці XIX — початку XX ст. завдяки розвитку техніки відбулися значні зміни у сухопутних військах, які завжди складали основу воєнної могутності більшості держав світу. Окрім традиційних родів військ, до яких належали піхота, кіннота та артилерія, з'являються броньові сили, які мали на озброєнні крім бронепотягів танки та бронеавтомобілі.

Мета статті полягає у визначенні причин появи бронепоездів, способів застосування у бою і формування їх складів та виявленні причин, що призвели до втрати їх необхідності.

Бронепотяг (бронепоезд, панцерний потяг, панцерник) — броньований рухомий залізничний склад із бронелокомотива (бронепаровоза або бронетепловоза), кількох броневагонів (бронеплатформ) з кулеметним і гарматним озброєнням і 2–4 платформ прикриття. Використовувався під час Першої світової, Громадянської та Другої світової війн [1]. На фронтах застосовували й окремі рухомі одиниці — бронедрезини [2].

Можна виділити декілька способів використання бронепотягів:

- найефективніше діяли вони *в якості танків*, підтримуючи наступ піхоти;
- використовувалися як *пересувні артилерійські батареї*: маневруючи вздовж залізниць з метою утруднити ворогу їх виявлення, вони провадили обстріл обраних цілей;
- інколи призначалися для виконання окремих завдань — *розвідки, диверсійних актів, захоплення і утримання об'єктів у смузі залізниці* тощо;
- використовувались *для оборони лінії залізниці та супроводу залізничних транспортів* [5].

Уперше на європейському континенті бронепоезди застосували в англо-бурській війні (1899–1902) [2]. Використовуючи партизанські методи боротьби, бури завдавали серйозних втрат основним тиловим комунікаціям супротивника — залізницям. Англіїці, шукаючи контрзаходи, почали озброювати свої поїзди. Поступово вони перейшли від примітивної установки артилерійських знарядь на платформи до бліндованих і броньових потягів імпровізованого виконання, а потім — і до типових бронювань вагонів і паровозів [10].

Ці бронепоезди склалися з вагонів двох типів — відкритих без дахів і з дахами. Використовувалися також звичайні вагони з бортами, які виготовляли із сталевих листів з амбразурами. Будували і вагони, обшиті сталевими листами завтовшки 6,3 мм, з амбразурами для стрільби з рушниць і гармат.

Укриття паровозів влаштовували двох типів: укриття із сталевих канатів, які вішали на паровоз, і обшивка паровоза сталевими листами. Зазвичай бронепоезд складався з трьох-чотирьох вагонів. Бойова рубка командира бронепоезда розміщувалася в тендері паровоза. Для маскуванню такої поїзд розфарбовували під колір місцевості, для опалювання паровоза використовували бездимне вугілля.

Бронепоезди мали могутнє озброєння — гармати і (значно пізніше) зенітну артилерію. Умови служби солдатів на бронепоездах були досить суворими. Під час бою в броньовій гарматній башті солдат знаходився в умовах духоти від паровозного диму і порохових газів, влітку було жарко, взимку — холодно, тіснота, дзвін ударів куль і осколків, а нерідко — поряд убиті і поранені [2].

У серпні 1851 р. у Російській імперії було створено Залізничні війська відповідно до затвердженого 6 серпня 1851 р. царем Миколою I «Положення про управління С. Петербурзько-Московської залізниці». Залізничні бригади використовували на будівництві нових та обслуговуванні вже існуючих залізниць не лише у воєнний, а й у мирний час.

У часи Першої світової війни з ініціативи Залізничних військ розпочалося будівництво панцерних потягів (бронепоездів), що відіграли помітну роль у ході війни. Силами 6-го й 9-го залізничних батальйонів було побудовано два перші такі потяги. Кожний з них складався з паротяга, двох чотиривісних і двох дво-вісних платформ. Як броню було використано товсте казанове залізо. Озброєння бронепоезда становили 4 гірські гармати й 8 станкових кулеметів.

З 1915 року бронепоезди брали участь у боях, надаючи вогневу підтримку військам. Головне управління Генерального штабу спочатку скептично поставилося до їхніх можливостей, але після успішних налетів на супротивника змінило

свою думку. Залізничним військам було запропоновано розробити проекти бронепоездів, а наприкінці 1915 р. наказано розпочати їх виготовлення. Залізничні батальйони побудували 5 бронепоездів, а також сконструювали й побудували 3 бронедрезини [7, с.25, 36].

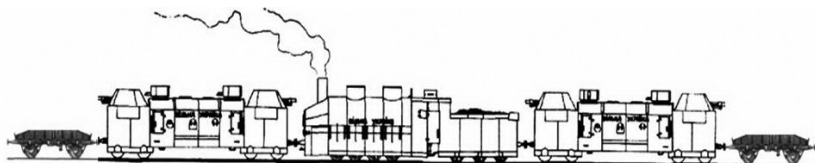
Бронепотяги також мали на озброєнні армії Української Народної Республіки (УНР) та Західноукраїнської Народної Республіки (ЗУНР). Після проголошення УНР, була розпочата розбудова власної армії. В умовах зруйнованого війною господарства промислове виробництво зброї і військової техніки майже припинилося. Тому використовувалося все, що мало бодай якусь цінність. Пізніше вдалося придбати й дещо з озброєння австрійської та німецької армій. Спочатку на придбаній техніці зберігалася попередня символіка. Та невдовзі, коли довелося вести бойові дії проти більшовиків, стали запроваджуватися розпізнавальні знаки нової держави. За часів Гетьманату означення бойової техніки здебільшого лишалася російським.

У Збройних Силах ЗУНР та УНР часів Директорії вже чітко виявлялося намагання стандартизувати військово означення, хоч почасти й далі зберігалися між ними деякі відмінності. Бронепотяги, здебільшого називалися — панцерниками або панцерними потягами [3].

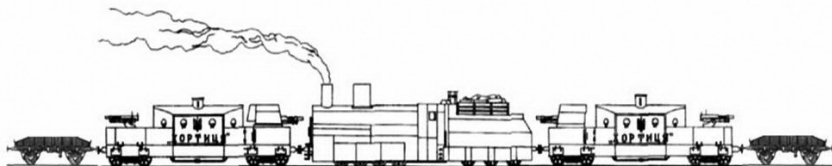
Основу броньових сил в арміях ЗУНР та Польської держави становили панцерні потяги. Початкова слабкість армій обох противників обумовила концентрацію їхніх зусиль довкола найважливіших як у політичному, так і в стратегічному плані центрів краю. Боротьба за них переважно точилася вздовж головних шляхів, що до них провадили. У той час роль таких комунікацій відігравали залізниці. Тому об'єктивно склалися умови для широкого використання панцерних потягів. Швидкому зростанню їх числа сприяла також простота будівництва. Спершу потяги важко було назвати панцерними. Їх склад, захист та озброєння цілком залежали від матеріальних можливостей місцевості, де вони будувалися, та фантазії будівничих.

Як правило, на звичайному залізничному ешелоні, що складався з кількох площадок та вагонів, встановлювалися одна-дві гармати, декілька скорострілів (кулеметів) й така імпровізована панцерка, як тоді казали, вирушала в бій. З часом площадки стали зміцнювати дубовими брусами, а потім будували на них своєрідні броньовані будки. Паротяг та вагони обкладали листами товстої бляхи, у деяких випадках це робили лише з боків. Згодом на озброєння Галицької Армії (ГА) надійшли справжні панцерні потяги, збудовані на заводах Дрогобича [5]. При формуванні бойових частин панцерних потягів паротяг ставили тендером уперед. Контрольні платформи розташовували одночасно попереду і позаду бойової частини (див. мал. 1) [9].

Окрім бойової частини, в якій розташовувалася озброєна гарматами, скорострілами, крісами (гвинтівки) та ручними гранатами залога, існувала також господарська частина. Під час бою вона залишалася на базовій станції. Вона складалася з вагона, де містилися кухня і майстерня, кількох площадок з реманентом для напрямки колії та вагонів із запасом вугілля [5]. Треба відзначити, що темп відновлення шляху солдатами бронепоездів був досить високий: у середньому



Панцерний потяг «Вільня Україна»



Панцерний потяг «Хортиця»



Бронепотяг № 6 «Путиловець» імені товариша Леніна



Бронепотяг «Козьма Мінін»

Мал. 1. Схеми формування деяких бронепотягів

40 м/год шляху і приблизно 1 м/год — моста на невеликій річці. Тому руйнування шляхів лише на короткий час затримувало рух бронепотягів [2].

Встановлення гармат та кулеметів на захищених потягах дозволяло поєднати вогневу міць з маневром. Таким чином, створювалася і надійна опора в обороні, й ударний кулак для наступу.

В умовах початкової недостатньої насиченості військ обох сторін артилерією, яка була найгрізнішим ворогом панцерних потягів, останні досягли найкращих результатів. Бронепотяги швидко з'явилися у складі всіх трьох корпусів ГА, а також у групі отамана А. Ляера на східному фронті [5].

Панцерний потяг «Поїзд Ч. 212» — оперував у смузі бойових дій I корпусу, на залізниці Рава-Руська — Белз — Кристинопіль, базувався у Радехові. Його було виготовлено під керівництвом львів'янина, чеха за національністю, Батека.

У стиках передньої та бічних стін вагона, в якому перевозили вугілля, обкладених 9-міліметровою бляхою, було зроблено отвори і встановлено дві 75-міліметрові гармати. Наступний вагон було зміцнено тільки з боків і на ньому встановлено два важкі скоростріли. Крім того, у ньому були зроблені амбразури для ведення крісового вогню. Бойову частину завершував захищений такою ж бляхою паротяг. У залозі потяга було всього 12 осіб на чолі з хорунжим Л.

У бою за Кристинопіль (січень 1919 р.) виявили недолік у способі розміщення гармат: недостатній кут обстрілу. Потяг було повернуто в Радехів для перебудови.

Вже у березні 1919 р. панцерник брав участь в облозі Белза. На жаль, бригадам I-го корпусу не вдалося досягти успіху в цих боях, і у травні 1919 року вони змушені були відступати під ударами дивізій армії генерала Ю. Галлера. Не маючи можливостей для відходу, «Поїзд Ч. 212» розформували, а його залога приєдналася до військ корпусу [5].

Бойові дії II-го корпусу підтримував **панцерний потяг «Ч. 1»**, що діяв на магістралі Львів — Ходорів. Імовірно, він був збудований на станції Старе Село. На двох залізничних платформах розмістили гармати та декілька скорострілів. Командував батареєю буковинець поручник Володимир Тотуєскуль. Також причепили вагон з четою стрільців. У першому ж бою цей імпровізований потяг, діючи як танк, допоміг українцям оволодіти Сиховом, але в бою загинув командант пор. Тотуєскуль. Згодом панцерний потяг «Ч. 1» перебудували. Перед паротягом залишили лише одну площадку, на якій встановили своєрідну броньовану будку з гарматою і скорострілами. Провід перебрав поручник Стефан Руменович, німець з Відня.

27 травня він здійснив розвідувальний випад на станцію Палагич, де було розбито польську «боївку» і захоплено 9 полонених. На жаль, подальша доля цього панцерного потяга невідома. Під час другого відвороту ГА у липні 1919 р. поляки захопили під Бучачем один бронепотяг, висадивши у повітря залізничну колію на схід від міста. Але чи це був панцерний потяг «Ч. 1», гарантувати не можна [5].

Найбільше панцерних потягів було у складі III корпусу. Цьому сприяли насиченість залізницями того терену, де воював корпус і близькість Дрогобицького-Бориславського нафтового басейну з його чималим промисловим потенціалом.

Панцерний потяг «Люся» («Ч. 2») було збудовано у грудні 1918 р. в Дрогобичі під керівництвом четаря-сапера Солодухи. Він складався з броньованого паротяга та вагона, мав на озброєнні гармату і три скоростріли. Господарську частину становили декілька площадок з реманентом для ремонту колії, вагон, де було обладнано кухню та перебував відділ саперів, і дві вуглярки. У Рудках потяг отримав залогу з 19 чоловік на чолі з четарем Теодором Швецем, вогнем з гармат і кулеметів керував хорунжий Омелян Верхола.

26 грудня 1918 р. потяг брав участь у бою за Великий Любінь і сприяв тому, що надвечір українські частини зайняли містечко. Цей панцерний потяг власна залога назвала «Люся». У січні 1919 р. до нього причепили новий броньований озброєний 6-см гарматою та 5 скорострілами вагон. З часом кількість скорострілів зросла до восьми.

18 травня війська 3-го корпусу в паніці залишили Дрогобич. Залізнична колія виявилася заблокованою, тому палаючу «Люсю» залишили на міському дворці (вокзалі), де її захопили поляки [5].

Панцерний потяг «Ч. 2» побудований у середині березня 1919 р. на дрогобицькому заводі «Галіція» під керівництвом четаря Солодухи. Його озброїли гарматою і 7 скорострілами. На цьому потязі діяла залога панцерника «Люся». Після того, як 16 травня 1919 р. українці залишили Самбір і висадили в повітря залізничний міст через Дністер, не дочекавшись відвороту «Ч. 2», залога панцерного потяга змушена була його знищити [5].

Бронепотяг «Вільна Україна» — панцерний військовий залізничний склад, здобутий II-м корпусом Української Галицької Армії (УГА) під Старокостянтиновом у більшовиків.

Цей панцерний потяг був першим із серії типових бронепотягів, збудованих на київському заводі Греттера і Криванека (тепер з-д «Більшовик»).

Входив до складу армії УНР та ЗУНР.

На початку 1919 року, у складі більшовицької армії, мав назву «Коммунист Костенського району». Першим командиром потяга був Лазарь Табукашвили, потім командуючий бронеколоною I-ї УРЧА.

Панцерний потяг було відвойовано II-м корпусом УГА під Старокостянтиновом у серпні 1919 року. Спільно з підрозділами Січових Стрільців брав участь у боях за Київ.

Згодом був захоплений підрозділами армії генерала Денікіна [3].

Бронепотяг «Запорізька Січ» був збудований у кам'янецьких залізничних майстернях найпримітивнішим способом. На звичайнім помості (платформі) були зроблені зі шпал стіни, у стінах прорізали отвори для скорострільів, а спереду і ззаду — більші люки для гармат. Пофарбований він був сіро-зеленою фарбою. Але панцирник «Запорізька Січ», незважаючи на те, що його, пробивала звичайна крісова куля, не то гарматне стрільно (набій), був вигідний; дуже низький, творив він малу ціль для ворожих батарей.

Із серпня 1919 р. діяв на території сучасної Вінницької області у напрямку Вапнярка — Рудниця і напрямку на Христинівку. На ст. Христинівка до потяга приєднали передній вагон з більшовицького панцерника, захопленого при здобутті Жмеринки. Це був великий вагон для перевезення вугілля, але більшовики переробили його на панцирник, додаючи ще один поверх для кулеметів. Панцирник називався «7-ой Сумской». На новому вагоні встановили кулемети та гармати. В цьому ж місяці потяг був перейменований на «Хортицю» [4, с.71–74].

Бронепотяг «Хортиця» — (до серпня 1919 р. бронепотяг «Запорізька Січ»). Брав участь у наступі на ст. Крижопіль, ст. Рудниця, згодом з військами відступав до Крижополя, далі — до Вапнярки, куди відвозять захоплений у більшовиків панцирник «ОВО, ч. 3». Через кілька днів «Хортицю» перекинули на Христинівський напрям. Там панцирний відділ потрапив у оточення і проривався в напрямі Козятина. На ст. Монастирище залога «Хортиці» отримала новий панцирний паротяг, захоплений ще під ст. Попелюхи. Під час перемир'я з денікінцями «Хортиця» отримує два опанцировані вагони із захопленого панцерника «ОВО, ч. 3». Тепер панцирник має 4 тридцятилітрові гармати і 14 кулеметів.

«Хортицю» перекидають на Вапнярку, потім на Рудницю, Попелюхи, де потяг веде бої з білогвардійцями. наприкінці жовтня 1919 р. брав участь у наступі на ст. Вапнярка, захоплену денікінцями. Там було пошкоджено паротяг, із залогів втрачено 6 козаків убитими і 12 пораненими, в тому числі 2 старшин. Згодом, під Проскуровом, у бою «Хортиця» зійшла з рейок і була залишена. [4, с.74–88].

Під час національно-визвольних змагань (1917–1922) до складу армії УНР та ЗУНР крім вже названих бронепотягів входили:

- «Січовий Стрелець»;

- «Вільна Україна»;
- «Запорожець» — 23 старшини, 101 козак;
- «Кармелюк» — 20 старшин, 266 козаків, 5 коней;
- «Чорноморець» — 20 старшин, 210 козаків;
- «На Україну» — 6 старшин, 51 козак, 11 коней;
- «Громобой»;
- «Черник» [3].

Уряд Радянської Росії і командування РСЧА відразу оцінили ту роль, яку здатні зіграти бронепоезди в справі захисту революції. Вже в березні 1918 року у складі Червоної Армії з'явилася Центральна рада управління бронечастинами РРФСР. Через п'ять місяців раду реорганізували в Центральне броньове управління (Центробронь). Одним з головних завдань управління стала робота по уніфікації проектів бронепоездів і створенню бази для їх формування.

Необхідно було виробити і тактику залізничних броньових сил — адже такої спочатку практично не існувало. Бронепоезди кидали в саме пекло битв з азартом, що часом переходив всі рамки розумного ризику.

Роботи із створення могутнього парку бронепоездів молоді Радянської Республіки можна умовно розділити на два етапи. Для першого було характерне масове і безсистемне спорудження бронепоездів з будь-яких придатних засобів, а для другого — заводське спорудження за типовими проектами.

3 березня 1919 року ввели ділення бронепоездів на легкі і важкі. Згідно з інструкцією броньовий поїзд включав дві частини: бойову, у складі легкого поїзда № 1 (дві бронеплатформи з 3-дюймовими гарматами і бронепаровоз) і важкого № 2 (дві, по можливості броньовані, платформи з 4- або 6-дюймовими гарматами і напівброньований паровоз); і резервну (база) — поїзд № 3 (звичайний залізничний склад для перевезення команди бронепоезда і майна). У реальному втіленні структура вийшла громіздкою і малоприсадною. Командири бронепоездів через брак досвіду і знань нерідко пускали в хід всю потужність бойової частини по цілях, для придушення яких були достатньо кулеметів. У результаті на практиці поїзди № 1 і № 2 використовувалися роздільно, як самостійні бойові одиниці.

5 серпня 1920 року видається нова інструкція, що зводила всі бронепоезди за цільовим призначенням до трьох основних типів: А — польовий ударний (штурмовий), сильно броньований для вирішення завдань в умовах ближнього бою, такий, що несе на собі легку польову артилерію тридюймового калібру, до двох десятків кулеметів; тип Б — легко броньований, озброєний 42-лінійними гарматами, для вогневого забезпечення бою ударних бронепоездів; тип В — особливого призначення, подібний попередньому, але оснащений могутньою артсистемою (6 дюймів і більше) для придушення тилових об'єктів супротивника [10].

У роки Другої світової війни з'явився зовсім новий тип бронепотягів — зенітний. Їх поява була обумовлена бурхливим розвитком авіації, одне з основних завдань якої було — зрив перевезення військових вантажів [6, с.314].

Базою для бронепаровоза служили паровози серії «О» типу 0-4-0, що броньовалися разом з 4-вісним тендером. Максимальна маса бронепотяга становила

400 т, максимальна швидкість — 45–50 км/год, запас ходу по воді — 80–100 км, по вугіллю — 100–120 км (з тендером 250–300 км).

По краях бронепотягів ставили 2–4 двовісні контрольні платформи. На них розташовувався комплект запасних рейок, шпал та ін. На контрольних платформах і/або на дахах артплатформ часто встановлювалися додаткові зенітні кулемети.

У 1941 р. Червона Армія мала 33 легких і 14 важких БЕПО. Також бронепотяги (легкі) мали в своєму розпорядженні і війська НКВД [11]. У Другій світовій війні бронепоезди використовували на радянсько-німецькому фронті обидві воюючі сторони. З радянського боку в роки війни діяло 200 бронепоездів [2].

Бронепоезд № 6 «Путиловці» імені товариша Леніна — став найвідомішим бронепотягом в історії громадянської війни [10]. Борти платформ одягнули в першокласну броню, змонтували гарматні башти, поворотні механізми і броньові майданчики [12]. Цікаво, що броня приховувала пасажирський паровоз серії Я з осовою формулою 1-3-0 — випадок украй рідкісний, якщо не єдиний у своєму роді [10].

Наприкінці жовтня 1918 р. бронепоезд був повністю готовий. Тепер на його паровозі поряд з написом «Бронепоезд № 6» за рішенням всієї команди зробили додаток: «Імені тов. Леніна» — і на боках бронеплощадок: «Вся влада Радам».

Наприкінці вересня 1919 року армія Юденіча виступила на коліску революції—Петроград. Командування поставило перед бронепоездом виключно відповідальне завдання: прикрити відхід радянських військ в районі Ямбург — Гатчина [12].

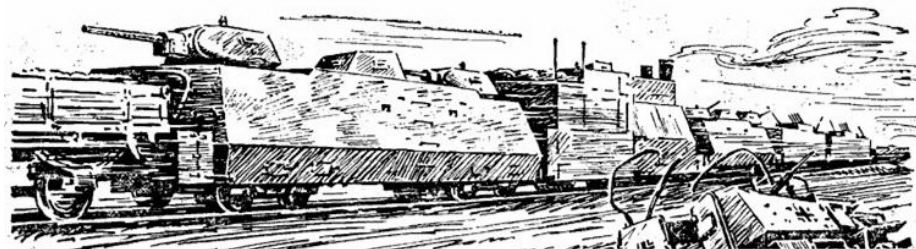
Уніфікація парку бронепоездів почалася восени 1918 року [10]. Склад деяких типів серійних радянських бронепоездів (пізнішого періоду) наведено у таблиці 1 [11].

Таблиця 1.

Радянські серійні бронепотяги

Тип бронепотяга	Бронепаровоз	Артилерійські площадки	Зенітні площадки	Побудовано
ВС-60, 1931	ВС-60	2 × ВС-60	немає	-
Важкий БеПо, 1933		2 × ПТ-35		13
БП-35, 1936	ПР-35	2 × ПЛ-35 (з 1938 ПЛ-37)	1 × СПУ-БП	бл. 47
Зенітний БеПо, 1941	-	-	від 3 до 6 площадок з гарматами 37 мм чи 76 мм	бл. 230
НКПС-42, 1941	НКПС-42	2 × НКПС-42	-	бл. 20
БП-42, 1941	ПР-43 (броня 30–45 мм)	2 × ПЛ-42	-	5
Кримський тип, 1941	(броня 30 мм)	3 площадки		7
ОБ-3, 1942	НКПС-42	4 × ОБ-3	0..1..2 × ПВО-4	бл. 65
БП-43, 1943	ПР-43	4 × ПЛ-43	2 × ПВО-4	бл. 22

Бронепоїзди № 659 «Козьма Мінін» та № 702 «Ілля Муромець» (див. мал. 2) — були побудовані в жовтні 1941 — лютому 1942 рр. залізничниками міст Горького та Мурома відповідно (по одних і тих же кресленнях). Входили у склад 31-го Окремого Особливого Горьківського дивізіону бронепоїздів.



Мал. 2. Бронепотяг 659 «Козьма Мінін»

У бойове формування обох бронепоїздів входили бронепаровоз Про^н, дві криті і дві відкриті артилерійські бронеплощадки і чотири двовісні контрольні платформи.

Командир бронепоїзда спостерігав за супротивником і управляв вогнем з командирської рубки, розташованої у верхній передній частині тендеру бронепаровоза і сполученої з будкою машиніста броньованими дверцятами. Командири бронеплощадок вели спостереження зі своїх рубок через оглядові щілини з триплексами, мали слуховий, звуковий і телефонний зв'язок з рубкою командира бронепоїзда і машиністом.

Завдяки хорошому озброєнню «Кузьма Мінін», наприклад, міг забезпечити велику концентрацію вогню і вести прицільну стрільбу до 12 км, тобто кругова зона обстрілу сягала 24 км. Такі особливості бронепоїзда добре доповнювалися можливістю везти з собою великий боєзапас.

Для боротьби з авіацією супротивника на контрольні платформи додатково встановлювалися крупнокаліберні кулемети системи ДШК і три спарені зенітні кулемети ПВ-1. Для захисту розрахунків від осколків бомб і снарядів уздовж бортів штабелями укладалися рейки і шпали.

Камуфляж бронепоїзда в літній період — темно- і ясно-зелені з жовтизною плями, взимку — білий.

Бронепаровоз Про^н має товщину броні: на будці машиніста, циліндрах, рубці командира бронепоїзда — 45 мм; на тендері, котлі, сухопарнику, ходовій частині — 30 мм.

Крита артилерійська бронеплатформа з бічною бронею — 45 мм, верхньою — 20 мм має на озброєнні дві 76-мм гармати з кулеметами в танковій башті Т-34, чотири бортові станкові кулемети в кульових установках — по дві на кожен борт.

На відкритій артилерійській бронеплатформі з бічною бронею 45 мм встановлювалися 25-мм і 37-мм напівавтоматичні зенітні гармати. Посередині бронеплатформ реактивні установки М-8.

Чотири двовісні контрольні платформи складені в два зчепи. Завантажені аварійним комплектом матеріалів і протипожежного інвентаря: рейки, шпали та ін. [8].

Після закінчення Другої світової війни бронепотяги почали виводити зі складу армії. На озброєнні в основному залишалися зенітні бронепоезди, що показали високу ефективність в прикритті залізничних перевезень від повітряного супротивника.

Деякі бронепоезди знов були передані військам НКВД. Західна Україна стала ареною справжньої війни між добре організованими і озброєними загонами Української повстанської армії (УПА) і дивізіями внутрішніх військ. Внутрішні війська для захисту залізниць від нападів УПА використовували бронепотяги, які здатні вогнем своїх гармат і кулеметів подавити вогняні точки супротивника. Але протистояти радянській військовій машині частини УПА довго не змогли.

Виробництво бронепоездів було повністю припинено і з кожним роком їх кількість скорочувалася. До кінця п'ятдесятих років в армії їх не залишилося [6, с.327–328].

З появою танків, значно маневреніших за бронепотяги, останні почали втрачати своє бойове значення. Це було викликано рядом причин:

- розширення території боїв, найголовніші з яких не завжди розгорталися поблизу залізниць;
- наявність цілої серії демаскуючих ознак (дим з труби потяга, гуркіт коліс тощо);
- неефективність бронепотягів проти артилерії — великі розміри перетворювали бронепотяг у догідну ціль (поєдинки між артилерійською батареєю та бронепотягом зазвичай завершувалися не на користь останніх), а прив'язаність до залізниці обмежувала можливість маневру;
- також прив'язаність до залізниці унеможлилювала масове використання бронепоездів на конкретній ділянці фронту;
- бронепотяги перетворюються у суто допоміжний засіб, оскільки успішність їх дій все більше залежала від раптовості появи та підтримки інших родів військ [5].

Але вже під час радянсько-китайського конфлікту (1960-ті рр.) виникла необхідність охороняти Транссибірську залізничну магістраль, що пролягала у безпосередній близькості до кордону з Китаєм. Силами стаціонарних постів це зробити було нереально — надто велика довжина магістралі. І ось тут-то згадали про бронепотяги. Проте старі броньовані склади були вже порізані на металобрухт, і тому вирішили відтворити їх на новому технічному рівні. Нові бронепоезди до того ж схрестили з танками, зробивши останні елементом системи озброєння складу.

До складу кожного окремого бронепоезда входили: бронепоезд БП-1, п'ять бронелітучок, окремі взводи — мотострілковий, зенітно-ракетний, інженерно-саперний, зв'язку, відділення тяги; всього: 12 танків, з яких два — плаваючі ПТ-76, вісім бронетранспортерів, сім вантажних і спеціалізованих автомобілів, мотоцикл. Чисельність особового складу — 270 чоловік. Всі еле-

менти бронепоезда мали диференційоване бронювання з товщиною броні від 6 до 20 міліметрів.

Управління бронепоездом в бою здійснював командир, що розташовувався в броньовій рубці, встановленій зазвичай на бронетепловозі або на одному з броневагонів.

До складу бронелітучки БТЛ-1 входили бронетепловоз, в якому розміщувалися командир, дев'ять десантників, радист, санінструктор та локомотивна бригада з двох чоловік, та дві частково броньовані чотиривісні платформи. На кожній платформі розміщувався танк і броневідсік, що вмщав до восьми чоловік. Для боротьби з авіацією супротивника могли використовуватися, щойно взяті на озброєння, переносні зенітно-ракетні комплекси «Стріла-2».

До складу бронепоездів також входила база, що призначалася для розміщення штабу, відпочинку особового складу і зберігання всього необхідного для ведення бойової роботи: палива, води, боєприпасів, продовольства, ремонтно-відновних засобів, засобів розвідки і зв'язку. Складалася вона з тепловоза, декількох пасажирських і вантажних вагонів і платформ, автодрезини, автомобілів і бронетранспортерів.

Бронетранспортери БТР-40 Ж призначалися для ведення розвідки і несення дозорної служби в смугі, прилеглий до залізниці.

Оснащення бронепотягів танками, які у разі потреби могли діяти самостійно, у відриві від бронепоезда, розширило можливості їхнього маневру.

Наявність великої кількості зенітних кулеметних і артилерійських установок і новітніх, на той час, переносних зенітно-ракетних комплексів «Стріла» значно підвищило можливості бронепоезда в боротьбі з повітряним супротивником. До того ж, китайські ВВС, оснащені в основному застарілими літаками і вертольотами, не вимагали застосування досконаліших систем ППО.

Брати участь у збройному конфлікті з китайськими військами не довелося. Після зміни керівництва СРСР і Китаю стосунки між двома країнами в другій половині 1980-х рр. почали поліпшуватися, період військового протистояння завершувався. Тому потреба в бронепоездах відпала, і їх незабаром вивели в резерв. Крім того, бронепотягам знайшли застосування і під час конфлікту в Нагірному Карабаху та Чеченській війні [6, с.327–332].

Отже, проаналізувавши вищевикладене можна з упевненістю сказати, що друга половина XIX — початок XX ст. стали часом бурхливого розвитку військової техніки. Сотні нових зразків зброї вирвалися на поля битв численних війн минулого століття. Розвиток зброї не залишив жодних шансів величезним, прив'язаним до залізничного полотна, бронепотягам.

Але розвиток броньованих сил на цьому не зупинився: розвивалися нові види бронетехніки, такі як танки та бронеавтомобілі. Вони виявилися більш універсальною і ефективнішою зброєю, що згодом стали основою армій всього світу, вирішуючи долі битв і держав. А коли поставало питання про охорону залізниць, то чи не єдиним виходом із ситуації було використання бронепоездів. Вдалою виявилась ідея скомбінувати різні види бронетехніки, а саме: поєднати вантажопідйомність бронепотяга із маневреністю танка. Це дало добрі результати.

Зоряний час бронепотягів припав на часи громадянської війни в Росії, коли ще не було подібної зброї, а з закінченням Другої світової війни спостерігається тенденція до їх виведення зі складу армії.

Якщо танки та ядра зброя вважаються символами військової могутності другої половини ХХ ст., то в першій половині минулого століття такими символами були саме бронепотяги.

Список використаних джерел:

1. Большая энциклопедия Кирилла и Мефодия [Электронный ресурс] — М.: Мультимедиа «Кирилл и Мефодий», 2001. — Вып. 5. — Режим доступа: <http://www.km.ru>.
2. Бронепоезда [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://trh.agava.ru/history/chapter21.htm>.
3. Бронепотяги за часів УНР [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/wiki>.
4. Гонта Д. На панцирнику «Хортиця» / Д.Гонта // Військово-історичний альманах. — 2005. — Ч. 1 (10). — с.71–91.
5. Дедик О. Війна на залізничних коліях: Панцирники УГА [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://vijsko.milua.org/panz_UGA.htm.
6. Дроговоз И.Г. Крепости на колесах: История бронепоездов / И.Г. Дроговоз. — Мн.: Харвест, 2002. — 352 с., ил.
7. Каземиров С., Чернишов О. Залізничні війська: створення й етапи розвитку (1851–1917 рр.) / С.Каземиров, О.Чернишов // Військово-історичний альманах. — Ч. 1 (6). — 2003.— 160 с.
8. Крылов Е. Боевой, особый, броневой... [Электронный ресурс] / Е.Крылов. — Режим доступа: http://hobbyport.ru/armor/kozma_minin.htm.
9. Панцерний потяг «Хортиця» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://community.livejournal.com/postcard_ua/42579.html.
10. Ромадин С. Броневая гвардия революции [Электронный ресурс] / С. Ромадин. — Режим доступа: http://hobbyport.ru/armor/bp_rkka.htm.
11. Советские бронепоезда: Тактико-технические характеристики бронепоездов [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.wio.ru/rr/ww2sovr.htm>.
12. Тарасенко А. Крепость на рельсах [Электронный ресурс] / А Тарасенко. — Режим доступа: http://hobbyport.ru/armor/bp_n6_im_lenina.htm.