Броня крепка, но танки слишком быстры…

«Мы мирные люди, но наш бронепоезд…»
«Песня о Каховке» из к/ф «Три товарища»

Кто из нас не слышал этой боевой красноармейской песни? Знаменитая фраза стала крылатой, но в наше время приобрела скорее иронический оттенок – мол, бойтесь меня, супостаты, заяц зря трепаться не будет! Между тем в 1935 году, когда Михаил Светлов написал эти строки, звучали они очень даже грозно. Живо ещё было поколение, в памяти которого бронепоезд оставался не стальным динозавром, а мощной боевой машиной. В свою последнюю битву российские «крепости на колёсах» вступили в годы Великой Отечественной войны. Среди них был и наш земляк, ишимский бронепоезд с простым названием «Патриот».

Блиндаж на колёсах

Идея поставить пушку на колёса и защитить её экипаж от обстрела появилась очень давно, намного раньше не только бронепоездов, но и самих железных дорог. Ещё в 1482 году Леонардо да Винчи говорил о проектируемой им «неуязвимой колеснице». Однако маломощность средств передвижения не позволила создать передвижную крепость ни гениальному итальянцу, ни его многочисленным последователям. Это стало возможно лишь в 19 веке, после появления паровой машины и сети железных дорог.

Первое сражение с участием бронепоезда состоялось 29 июня 1862 года под Ричмондом (штат Вирджиния)[1]. В этот день северяне внезапно атаковали лагерь конфедератов, обстреляв их из 32-фунтовой пушки, установленной на четырёхосной платформе. Правда, для вылазки приспособили обычную платформу, где не было не только брони, но даже и противооткатных устройств. При каждом выстреле пушка отлетала назад, из-за чего вести огонь приходилось только вдоль полотна дорога. Тем не менее, первый шаг был сделан и он оказался весьма удачным – во всяком случае, для нападавших. О том, как восприняли новинку оставшиеся в живых южане, история скромно умалчивает.

Дальше – больше. Европа покрывалась густой сетью железных дорог, поезда становились всё мощнее, а политики непрестанно заботились о том, чтобы у военных инженеров был стимул к совершенствованию. Полноценные бронепоезда появились на рубеже 20 века, в разгар англо-бурской войны. Южно-африканские партизаны настолько успешно препятствовали перемещениям британских войск и грузов, что их защита стала задачей номер один для армии Её Величества.

Поначалу обходились примитивными подручными средствами: мешками с песком, шпалами, котельным железом. Паровозы сперва и вовсе не защищали, потом начали обматывать канатами и лишь позднее перешли к использованию стальных листов. А, поскольку во многих районах боевых действий железных дорог попросту не было, стали появляться так называемые «безрельсовые блиндированные поезда»[2], состоявшие из автомобиля-тягача, трёх бронированных повозок и двух 150-мм орудий. Так, едва сделав первые шаги, бронепоезд породил детище, которое в недалёком будущем погубит своего создателя.

Последний бронекозырь

Англо-бурская война, за которой с большим интересом наблюдало всё агрессивное человечество, подарила миру три новых орудия убийства: бронепоезд, пулемёт «Максим» и бронеавтомобиль. Но, если два последних изобретения вскоре нашли себе применение на европейских полях сражений, то экипажи бронепоездов в годы первой мировой откровенно скучали. Маятник извечного противостояния нападения и обороны в очередной раз качнулся в сторону последнего. Война стала позиционной, армии зарылись в километровые окопы, а того, кто посмел высунуться наружу, ожидала пулемётная очередь. Положение изменилось лишь в ноябре 1916 года, когда французские танки в районе Соммы рванули вперёд, круша заграждения и перенося на передний край немецкой обороны защищённых бронёй солдат.

«Наступление снова было восстановлено в своих правах», - восклицал Гудериан, не скрывая восторга профессионального вояки.

Но то был триумф танков, для бронепоездов же звёздный час наступит через год, когда в России начнётся гражданская война. Сезонность иных путей сообщения, маневренный характер боевых действий, постоянное перемещающийся фронт – всё это превратило «передвижные крепости» в козырную карту, которую с равным успехом разыгрывали обе стороны. В июле 1918 года в районе станции Вагай разгорелась настоящая артиллерийская дуэль двух бронепоездов с участием бронеавтомобилей. В итоге десять красноармейцев, попавших в окружение, взорвали себя в бронемашине «Рабочий», а большевистский бронепоезд вынужден был отступить[3]. Однако фортуна переменчива и уже через год колчаковские боевые машины бежали на восток под натиском 51-й дивизии Блюхера[4].

Типичный бронепоезд того времени состоял из бронепаровоза, двух бронеплощадок и двух или четырёх контрольных платформ, которые цеплялись по обе стороны от состава, и служили для перевозки ремонтных материалов и защиты от мин. Помимо боевой части в состав входила так называемая база, включавшая вагоны для личного состава, кухню, канцелярию и т.п. Из клепаных башен каждой бронеплощадки торчало две короткоствольных 76,2-мм пушки и четыре станковых пулемёта. Порой на вооружение ставили 107-мм пушки – такие бронепоезда именовались «тяжёлыми». Броня, толщина которой доходила до 10 см, обеспечивала защиту от бронебойных снарядов калибром 75 мм. При этом на одной заправке состав мог преодолеть до 120 км, передвигаясь со скоростью не выше 45 км/ч[5]. Обычно бронепоезд сопровождало несколько бронеавтомобилей в роли боевого охранения. Они ещё уступали своим рельсовым прародителям в огневой мощи, но уверенно сокращали эту дистанцию. Похоже, Ильич и в самом деле был прозорливым политиком, ведь свою знаменитую речь он произнёс именно с броневика…

«Патриот» - это звучит грозно!

Впрочем, бронепоезда ещё успели сказать своё слово, причём сделали это так громко, что содрогнулся весь мир. С залпов немецкого Panzer Zug № 3, атаковавшего в ночь на 1 сентября 1939 года польскую станцию Конитц, началась Вторая мировая война[6]. И хотя ключевую роль в ней уже играли танки, боевой работы хватило на всех. После гибели в 1941 году большей части танковых армий, советское командование вспомнило об опыте времён гражданской войны. По всей стране начинается массовое строительство бронепоездов. В одной только Омской области, куда входила и территория нашего края, построили пять боевых машин. Среди них был и бронепоезд № 742 «Патриот», созданный рабочими ишимского депо.

В апреле 1943 года в составе 58-го дивизиона он выдвинулся на участок Коллонтаевка-Коренево, чтобы во время Курской битвы поддержать артиллерийским огнём стрелковые части Центрального фронта. Одновременно ему пришлось отбиваться от налётов вражеской авиации. Однажды бомбёжка длилась шесть дней подряд: железнодорожное полотно было разрушено в тринадцати местах, одна из бомб попала в будку машиниста, другая свалила паровоз. Но это только в кино достаточно взорвать рельсы, чтобы обречь бронепоезд на гибель. На деле опытная бригада восстанавливала пути со скоростью 40 метров в час, а «Патриот» был укомплектован лучшими железнодорожниками Ишима. Уже через два часа паровоз вновь был готов к маневрам.

Оставив за собой дымящиеся на земле «Юнкерсы», зенитчики бронепоезда славно потрудились и при освобождении Западной Украины. Однажды паровоз наехал на мину, а немецкие диверсанты подорвали полотно в 200 метрах за ним. Рассеяв противника, личный состав бронепоезда занял круговую оборону. Тем временем ишимские железнодорожники поставили очередной рекорд скорости – взорванный путь был восстановлен за 30 минут!

Потом была станция Шепетовка, где командарм Романов вручил экипажу боевое Красное знамя. Был г. Изяславль, за освобождение которого 58-й дивизион получил почётное наименование «Изяславский». В районе Львова ишимскому бронепоезду пришлось повоевать с украинскими националистами. А в июне 1944-го в дивизионе прошло перевооружение

и на смену «Патриоту» пришёл «Омский мопровец». Так окончил свой боевой путь единственный бронепоезд, построенный в нашем крае[7].

Поезд уходит в небыль

О дальнейшей судьбе боевой машины из маленького сибирского городка мы пока ничего не знаем. Пошёл ли он на слом, был адаптирован под гражданские нужды или же отправился в качестве подарка в «братские страны социализма»? В любом случае большинство собратьев пережили его ненадолго. В 1958 году разработка железнодорожных артиллерийских систем была официально прекращена. Про них ненадолго вспомнили в 1970-е гг., в период обострения отношений с Китаем, когда на боевое дежурство в Забайкальском военном округе вышли четыре бронепоезда.

Тогда же началась разработка БЖРК - боевого железнодорожного ракетного комплекса РТ-23 УТТХ «Молодец» (SS-24 Scalpel по классификации НАТО). Со временем он удачно дополнил ядерную триаду, поскольку отличался высокой мобильностью и был трудноотличим от обычного состава. Но в конце 1980-х гг. в ходе сокращения вооружений все БЖРК были уничтожены и только у Варшавского вокзала в Санкт-Петербурге стоит в качестве экспоната одна из пусковых секций.

Последние четыре спецпоезда – «Байкал», «Амур», «Терек» и «Дон» - курсируют сегодня по Чечне, сопровождая войска и грузы, и охраняя пути. Впрочем, от своих прародителей они унаследовали разве что огневую мощь (зенитные установки, БМП-2 и танки Т-62). Ещё меньше похож на бронекрепость спецпоезд внутренних войск «Козьма Минин», построенный бойцами Волго-Вятского ОМОНа из подручного материала.

Танки окончательно вытеснили бронепоезда на обочину военной истории, а о боевой славе ишимских железнодорожников напоминает лишь стела с высеченными на ней словами: «Здесь в 1941-1942 гг. коллективом локомотивного депо с участием рабочих механического завода был построен бронепоезд «Патриот».

---

[1] Дроговоз И.Г. Крепости на колёсах: История бронепоездов. М., 2002. С. 15.

[2] От blindage (фр.) – навес, прикрытие в окопах для защиты от артиллерийского огня.

[3] Рощевский П.И. Гражданская война в Зауралье. Свердловск, 1965. С. 64-65.

[4] Там же. С. 290-291.

[5] Шунков В.Н. Оружие Красной армии. Минск, 1999. С. 484-486.

[6] Дроговоз И.Г. цит. соч. С. 271-272.

[7] Маракулина О.Н. История бронепоезда «Патриот» //Коркина слобода. Краеведческий альманах. Вып. 3. Ишим, 2001. С. 48-50.