



УДК 94(470.4)''1941/45''  
ББК 63.3(2)622,13

## НЕИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ УЧАСТИЯ СОЕДИНЕНИЙ Артиллерийских бронепоездов Красной Армии в Сталинградской битве

*М.Н. Опалев*

В настоящей статье раскрываются вопросы боевой деятельности артиллерийских бронепоездов на фронтах Второй мировой войны. На примере Сталинградской битвы освещаются организационно-тактические вопросы применения соединений бронепоездов, на конкретных примерах боевой деятельности анализируется результативность боевого использования данного вида вооружений в составе Красной армии.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, Сталинградская битва, артиллерийский бронепоезд, отдельный дивизион бронепоездов, бронеплощадка, авиационная бомбардировка, рубеж обороны.

История Сталинградской битвы, на первый взгляд, изучена досконально. Однако до сих пор практически не освещенным в исторической литературе остается подвиг бойцов «батареи на рельсах» – бронепоездов. Единственной научной работой, подробно анализирующей историю создания, боевого использования и совершенствования советских железнодорожных бронесил, пока является работа Максима Коломийца, опубликованная в 2007 г. в двух номерах периодического издания «Фронтовая иллюстрация» [11]. Пятнадцатью годами ранее вышла коллективная монография А.В. Ефимьева, А.Н. Манжосова, П.Ф. Сидорова «Бронепоезда в Великой Отечественной войне», построенная главным образом на воспоминаниях ветеранов [4].

Тема настоящей статьи раскрывалась ее автором на страницах монографии, посвященной участию железнодорожников Нижнего Поволжья в Великой Отечественной войне [1]. В историографии Великой Отечественной значительно лучше изучены такие вопросы, как, например, вклад в победу Волжской речной коммуникации [3], в

том числе участие в обороне Сталинграда Волжской военной флотилии. В частности, в 1974 г. была издана монография капитана 1-го ранга в отставке, доктора исторических наук И.И. Локтионова [13], в которой освещена боевая деятельность 680-й береговой железнодорожной батареи морских 152-мм орудий, поддерживавшей своим огнем войска 62 и 64-й армий.

Если выделить причины невнимания историков к проблемам железнодорожного транспорта в военные годы в целом и к проблеме боевого использования бронепоездов в частности, то можно прийти к следующим выводам. На первый взгляд, соединения бронепоездов не являлись самым эффективным орудием истребления немецких войск. Несмотря на значительный вклад в победу, боевой опыт применения «крепостей на рельсах» времен «войны моторов» практически не обобщался и не актуализировался.

Организационно-бронепоездные части в период Великой Отечественной войны подчинялись Главному автобронетанковому управлению (ГАБТУ) РККА под командованием заместителя наркома обороны генерал-полковника (с 1944 г. – маршала) Я.Н. Федоренко [4, с. 18–19]. За оперативно-тактическую единицу бронепоездных сил в октябре 1941 г. принимается отдельный дивизион бронепоездов (далее – ОДБП), состоящий из двух бро-

некрепостей, базы и управления. По штатам военного времени в дивизионе бронепоездов насчитывалось 270–290 человек офицерского, сержантского и рядового состава [4, с. 16].

Материальная часть советских бронепоездов строилась на базе четырехосных платформ, закрытых, как правило, наклонными листами брони [там же, с. 14]. С 1942 г. принимается модернизированная конструкция бронепоездов: на вновь построенных бронеплощадках устанавливаются башни танков Т-34 [там же, с. 13–14].

После крупных стратегических поражений Красной армии в Крыму и под Харьковом немецкие бронетанковые клинья при поддержке авиации наступали все дальше на восток, к Волге и Кавказу, и в первой половине июля прорвались в большую излучину Дона. Из остатков отступавших советских армий с 12 июля 1942 г. формируется Сталинградский фронт первого состава (командующий – маршал С.К. Тимошенко, член военсовета – Н.С. Хрущев) [16, с. 88]. Кроме того, Ставка направляет под Сталинград 8 дивизионов артиллерийских бронепоездов, или 16 машин (директива № 81 от 14 июля), для обороны железнодорожных коммуникаций фронта [17, с. 223; 19, с. 60]. ОДБП перебазировались на железные дороги, ведущие: а) из Сталинграда на север в сторону узла Поворино, б) на запад в сторону Морозовской, в) в южную сторону на Котельниково – Сальск.

Из числа бронепоездов, направленных под Сталинград еще директивой А. Василевского от 14 июля 1942 г., значительную роль в кровопролитных боях играл 28-й отдельный дивизион, сформированный в начале 1942 г. в г. Чкаловске (Оренбург) в Южно-Уральском военном округе. В феврале 1942 г. командиром дивизиона был назначен капитан К.Д. Могилевцев [12, л. 1–2]. Материальную часть строил Ташкентский паровозоремонтный завод. Боевые поезда № 677 («Узбекистан») и № 708 («Комсомол Узбекистана»), вооруженные 76-мм танковыми орудиями, в апреле были сданы дивизиону. Командиром первого бронепоезда (БЕПО) стал лейтенант С.К. Иванов, второго – старший лейтенант Н.А. Грешнов [6, л. 1 об. – 2].

Первый БЕПО (№ 677) с базой дивизиона прибыл в Сталинград 23 июля, второй

БЕПО (№ 708) – 29 июля [6, л. 2–2 об.]. В это время с юго-запада из района Котельниково продолжала развиваться наступление 4-я танковая армия Гота. В ходе ожесточенных боев 7–8 августа гитлеровские войска заняли разъезд 74-й км и продвинулись к станции Тингута, прорвав оборону советских войск в южном секторе внешнего сталинградского обвода всего в 30 км от города [16, с. 110].

Приказом нового командующего фронтом генерал-лейтенанта В.Н. Гордова 5 августа 1942 г. 28-й ОДБП был срочно переброшен со станции Котлубань на участок Сарепта – Тингута, где поступил в распоряжение 64-й армии генерал-майора М.С. Шумилова [6, л. 3 об. – 4]. Дивизион получил приказ во взаимодействии с 13-й танковой бригадой не допустить прорыва обороны на участке станции Тингута – разъезд 74-й километр [там же, л. 2 об. – 3].

Авиация противника в течение дня 9 августа произвела 14 воздушных атак на бронепоезда, в них участвовало 105 самолетов, сбросивших не менее 370 бомб [там же, л. 5]. В результате состав получил два прямых попадания в одну бронеплощадку, бойцы бронепоезда-677 сбили два вражеских самолета – Ю-87 и Ю-88 [там же, л. 4–5].

Всего во время боев 9 августа от прямых попаданий авиабомб на бронеплощадке «Узбекистан» погибло три командира расчетов и четыре красноармейца, 15 военнослужащих были тяжело ранены [там же, л. 6]. Бронесостав получил около 700 пробоин от осколков [20, с. 145].

В первых числах сентября 1942 г. значительную роль в обеспечении прикрытия внутреннего укрепленного обвода в полосе 62-й армии играла 10-я стрелковая дивизия внутренних войск НКВД под командованием полковника А.А. Сараева [14, л. 214–215]. В качестве усиления артиллерийскими средствами 271-му стрелковому полку был придан 73-й бронепоезд внутренних войск НКВД [7, с. 48].

73-й бронепоезд совместно с 80-м гвардейским минометным полком действовал на перегоне Садовая – Воропоново (ныне район станции и поселка им. Максима Горького), поддерживая орудийным огнем обороняющиеся части 271 и 272-го стрелковых полков. Итогом поражения целей в районах поселков Опытная Станция, Песчанка, Ежовка был нео-

днократный срыв всех попыток гитлеровцев ворваться в Ворошиловский район Сталинграда с ходу [4, с. 153–154; 7, с. 57–58].

День 14 сентября 1942 г. оказался последним в деятельности бронепоезда № 73 в Сталинграде. После прямых попаданий немецких бомб в обе бронеплощадки и паровоз взорвались собственные боеприпасы. Полковник Сараев приказал командиру бронепоезда капитану Мальшеву вывести экипаж из боя [7, с. 71].

За весь период боевых действий под Сталинградом бронепоезд внутренних войск уничтожил огнем пушек и пулеметов 20 танков, 18 автомашин, 4 минометные батареи, 4 огневых точки и наблюдательный пункт, два самолета и до двух полков пехоты противника. За стойкость и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 апреля 1943 г. бронепоезд награжден орденом Красного Знамени [10].

Развернувшиеся напряженные кровопролитные уличные бои полностью исключили возможность использования Сталинградского железнодорожного узла в интересах сражавшихся соединений Красной армии. Положение 62-й армии было критическим, исключительно трудной была поставленная задача не допустить дальнейшего распространения противника в городе. Но эта задача выполнялась: другие армии обеих фронтов (Донского и Сталинградского) с северных и южных флангов активно воздействовали на общий ход сражения и своими активными действиями оттягивали на себя значительное количество вражеских дивизий от центра и северной заводской части города [5, с. 409].

Весомую роль в артиллерийской поддержке контрударов 64-й армии в сентябре-октябре сыграл 28-й дивизион бронепоездов, сплоченные экипажи которого приобрели значительный боевой опыт. Дислоцировались бронепоезда в Кировском районе города на перегоне Горная Поляна – Красноармейск [12, л. 7]. Бронепоезда заправлялись углем и водой, а также ремонтировались в депо станции Сарепта. Основной боевой задачей дивизиона теперь являлась огневая поддержка 422-й стрелковой дивизии (командир-полковник И.К. Морозов), которая совместно с 7-м стрелковым корпусом генерал-майора С.Г. Горячева непрерывно атаковала оборону четырех немецких дивизий

в направлении Лысая гора – Песчанка – Ельшанка и при развитии успеха далее к центру города [16, с. 216, 233].

Так, на рассвете 25 сентября 1942 г. «Комсомол Узбекистана» произвел по скоплению пехоты в районе Песчанка огневой налет, уничтожив две батареи 105-мм орудий. Начальник артиллерии 36-й гвардейской стрелковой дивизии дал отличную оценку работе бронепоезда, умелые действия показал командир его экипажа старший лейтенант Н.А. Грешнов и расчет братьев Богдановых первой бронеплощадки [6, л. 21]. Этот же бронесостав в ночь на 17 октября поддержал своим артогнем контратаку частей 422-й стрелковой дивизии, подавив при этом огонь двух 81-мм минометных батарей и четырех пулеметных точек. Действиями бронепоезда противник был деморализован, а наступающая пехота без потерь вновь заняла опорный пункт Купоросная балка [12, л. 9].

Через месяц, 25 октября 1942 г. части 422-й дивизии при содействии Волжской флотилии и реактивных минометных полков после часовой артподготовки во взаимодействии с 13-м танковым корпусом перешли в наступление с задачей освобождения всей южной части Сталинграда. Дивизион содействовал развитию наступления обоими бронепоездами [там же, л. 10]. Ожесточенные бои на данном участке фронта велись до 1 ноября. Наступающие советские части продвинулись на 3–4 км и овладели южной частью поселка Купоросное.

После перехода в решающее контрнаступление войск Донского, Юго-Западного и Сталинградского фронтов и успешного окружения ими 330-тысячной группировки вермахта на берегах Волги образовались внешний и внутренний фронты окружения. Находясь на внутреннем фронте, 64-я армия получила приказ Ставки сжимать кольцо блокады вокруг армии Паулюса, препятствуя переброске гитлеровских сил и средств в западную часть «котла». В ноябре-декабре 1942 г. на фронте, занимаемом 7-м стрелковым корпусом в составе 93, 96 и 97-й стрелковых бригад, продолжались наступательные операции местного значения по освобождению северной части Купоросного, Ельшанки, Зеленой Поляны. Эти кровопролитные бои не увенчались значитель-

ным успехом для советских войск, но улучшили оперативное положение Бекетовского плацдарма. Почти все атаки стрелковых соединений в северном направлении по-прежнему поддерживались огнем и маневром 28-го бронедивизиона.

Успешные действия 28-го дивизиона в обороне Бекетовского плацдарма в значительной мере зависели от маневра, умелой маскировки, взаимодействия бронесоставов между собой. Рубеж действия дивизиона от станции Бекетовка до поселка Купоросный являлся открытым для противника на всем своем протяжении. Выжидательные позиции, полностью закрытые от вражеских наблюдателей, находились на территории Лесобазы среди разбитых и сгоревших вагонов [20, с. 146].

Помимо уничтожения вражеской живой силы и техники, бронепоезда обстреливали минные поля и проволочные заграждения, проделывая в них проходы для штурмующих подразделений, обеспечивая успех выполнения ими боевой задачи [6, л. 36 об.].

Огонь пушек и пулеметов бронепоездов не давал возможности немецким саперам восстанавливать разрушенные и строить новые полевые укрепления [там же, л. 37–37 об.]. Особенно результативной была боевая деятельность отдельного 28-го бронедивизиона 8 декабря 1942 года. Поддерживая наступление 7-го стрелкового корпуса в направлении Песчанка, огнем с закрытых и открытых огневых позиций (ОП) Сад Лапшина – Купоросное оба бронепоезда произвели по хорошо пристрелянным целям врага 10 коротких и мощных артиллерийских налетов. Итогом стрельбы было уничтожение 10 дзотов и блиндажей, проволочного заграждения, штаба части, 50 солдат, были нанесены значительные потери роте пехоты, накрыта группа танков из 15 машин и скопление автотранспорта. Части 93-й стрелковой бригады, выбив противника из первой линии его обороны юго-западнее высоты 145,5, продвинулись до 1 км [там же, л. 39–39 об.].

Благодаря упорным оборонительным боям частей Красной армии, операция вермахта по деблокированию армии Паулюса провалилась. Готовясь к дальнейшим боям, дивизион к 1 января 1943 г. имел 7 000 заготовлен-

ных 75-мм снарядов [12, л. 16]. Но бронепоездам не пришлось участвовать в окончательном разгроме противника, так как 28-й ОДБП приказом генерал-полковника Федоренко от 2 января 1943 г. был переподчинен вновь образованному Южному фронту, получившему задачу наступать в направлении Сальск – Ростов [там же, л. 18].

Всего за период обороны Сталинграда 28-м дивизионом бронепоездов противнику был нанесен, по неполным данным, следующий урон в живой силе и технике: подавлены 22 минометные и артиллерийские батареи, 24 пулеметных точек, пулеметная батарея, свыше двух рот солдат, разрушено 29 дзотов и блиндажей, штаб части, частично уничтожено танковое соединение – 15 машин, три автоколонны, сбито два самолета.

Всего 28-й ОДБП за период с 25 июля по 31 декабря 1942 г. произвел 89 огневых артналетов и стрельб и три артподготовки полным составом. За указанный период бронепоезда дивизиона отразили 15 налетов авиации противника, в которых участвовало 135 самолетов – на поезд было сброшено свыше 450 авиабомб [6, л. 43 об. – 44]. Активное участие 28-го дивизиона в битве на Волге потребовало большого расхода боеприпасов – около 13 тысяч 76-мм снарядов [12, л. 16].

Впоследствии 28-й отдельный дивизион бронепоездов активно участвовал в освобождении Донбасса и Запорожья. Закончился боевой путь части на Дальнем Востоке. Последней задачей было обеспечение в сентябре-октябре 1945 г. перевозок на железнодорожном участке Янцзы – Хейцзио в Манчжурии в составе трех боевых единиц: двух имевшихся бронесоставов плюс трофейного японского под командованием капитана Н.А. Грешнова [там же, л. 34; 4, с. 225]. Всего за период обороны Сталинграда личный состав 28-го дивизиона потерял 12 бойцов погибшими и умершими от ранений, 1 красноармеец дезертировал [8, л. 135–139].

Не оправдала себя практика использования в системе ПВО станций на подходах к Сталинграду артиллерийских бронепоездов, обладавших достаточно мощным зенитным вооружением. Так, 39-й особый дивизион бронепоездов (№ 669 и 715, командир – капитан Пыриков) после переформирования в августе

1942 г. получил в Москве новую материальную часть – ракетные установки М-8. Находясь в составе 24-й армии Донского фронта, бронепоезда находились на ст. Арчеда с 28 октября 1942 г. с задачей охраны участка Арчеда – Лог. При прорыве противника дивизион должен был выехать в район Качалино – Паншино и поддержать залпами реактивных минометов 260-ю стрелковую дивизию. Но противник не предпринимал попыток наступления, а бронепоезда находились на охране воздушного пространства над станциями Арчеда, Лог до февраля 1943 г. включительно [10, л. 2–5]. БЕПО № 669 26 января 1943 г. подвергся бомбардировке четырех Ю-88, из которых один был сбит. Потери экипажа бронепоезда составили 5 человек. Бронепоезд № 715 был атакован 28 января тремя Ю-88, которые уничтожили базу поезда и нанесли тяжелые повреждения вооружению бронеплощадок [там же, л. 5]. Отражая налет, погибли: командир бронепоезда старший лейтенант И.И. Кочеров, командир взвода ПВО лейтенант В.В. Попов, а также 9 младших командиров и красноармейцев [15, л. 45–46]. Наконец, 31 января бронедивизион был лишен маневра – вражескими бомбами был выведен из строя паровоз Щ-22. Всего 39-й дивизион за период с 20 по 31 января 1942 г. потерял убитыми и умершими от ран 15 красноармейцев и командиров [9, л. 7–8 об.].

Исходя из опыта применения железнодорожных бронесил Красной армии во время Сталинградской битвы, можно сделать следующие выводы.

Во-первых, наибольший урон противнику «батареи на рельсах» наносят лишь в тесном взаимодействии со всеми видами и родами сухопутных войск и авиации. Введение в бой артиллерийских бронепоездов без дополнительного прикрытия с земли и воздуха, как правило, заканчивалось их гибелью. Так, погиб 73-й бронепоезд войск НКВД и 680-я береговая железнодорожная батарея Волжской военной флотилии. Береговая железнодорожная батарея за период обороны Сталинграда потеряла убитыми 11 и ранеными 15 краснофлотцев [18, л. 14–16].

Во-вторых, работа соединений бронепоездов на железных дорогах страны требовала четкого взаимодействия командования с

железнодорожными эксплуатационными подразделениями и органами военных сообщений для оперативной организации восстановления рельсового пути, своевременного ремонта и экипировки материальной части.

Можно определенно сказать и о том, что память об известных многим событиях и подвигах Великой Отечественной сохранялась и актуализировалась в основном применительно к анализу боевого пути и истории соединений тех родов войск, которые развивались в послевоенное время. Но неоспорим тот факт, что соединения рельсовых крепостей внесли достойный вклад в разгром немецко-фашистских армий на берегах Волги и в оборону железнодорожных магистралей Сталинградского направления.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Болотов, Н. А. Железнодорожники Нижнего Поволжья в годы Великой Отечественной войны / Н. А. Болотов, М. Н. Опалев. – Волгоград: Перемена, 2007. – 188 с.
2. Выписка из ист. формуляра 73-го отдельного Краснознаменного бронепоезда войск НКВД по охране железных дорог (1941–1946) // Волгоградский государственный музей-панорама «Сталинградская битва» (ВГМП). – № 8415 н/вф.
3. Гоманенко, О. А. Водная коммуникация в транспортной системе Сталинграда накануне и в период Великой Отечественной войны / О. А. Гоманенко, С. Г. Сидоров // Известия Волгогр. гос. техн. ун-та. Сер. «Актуальные проблемы реформирования российской экономики (теория, практика, перспектива)». – 2006. – № 3 (18). – С. 155–164.
4. Ефимьев, А. В. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / А. В. Ефимьев, А. Н. Манжосов, П. Ф. Сидоров. – М.: Транспорт, 1992. – 244 с.
5. Жуков, Г. К. Воспоминания и размышления / Г. К. Жуков. – М.: АПН, 1969. – 751 с.
6. Журнал боевых действий 28-го отдельного дивизиона бронепоездов (1 июля 1942 г. – 31 декабря 1942 г.) // Центральный архив министерства обороны РФ (ЦАМО). – Ф. 28 ОДБП. – Оп. 190455. – Д. 4.
7. Зайцев, В. И. Исполняя солдатский долг / В. И. Зайцев. – М.: Изд-во ДОСААФ СССР, 1987. – 240 с.
8. Именной список безвозвратных потерь начальствующего и рядового состава 28-го отдельного дивизиона бронепоездов с 31 июля 1942 г. по 3 но-

ября 1942 г. 13 ноября 1942 г. // ЦАМО. – Ф. 58. – Оп. 818883. – Д. 1826.

9. Именной список безвозвратных потерь начальствующего и рядового состава 39-го отдельного дивизиона бронепоездов с 1 января по 29 января 1943 г. Не ранее 29 янв. 1943 г. // ЦАМО. – Ф. 58. – Оп. 18001. – Д. 1401.

10. Исторический формуляр 39-го отдельного дивизиона бронепоездов // ЦАМО. – Ф. 39 ОДБП. – Оп. 240350. – Д. 1.

11. Коломиец, М. Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / М. Коломиец // Фронтальная иллюстрация. – 2007. – № 7–8, ч. 1–2.

12. Краткая история 28-го отдельного дивизиона бронепоездов // ЦАМО. – Ф. 28 ОДБП. – Оп. 170340. – Д. 1.

13. Локтионов, И. И. Волжская флотилия в Великой Отечественной войне / И. И. Локтионов. – М. : Воениздат, 1974. – 182 с.

14. Оперативная сводка № 54 91-го стрелкового полка войск НКВД по охране железных дорог

на 20.00 4 сент. 1942 г. // Архив УФСБ РФ по Волгоградской области (АУФСБВО). – Ф. 2. – Оп. 68. – Д. 17.

15. Приказ № 11 по 39-му отдельному дивизиону бронепоездов. 28 янв. 1943 г. // ЦАМО. – Ф. 39 ОДБП. – Оп. 852054. – Д. 3.

16. Самсонов, А. М. Сталинградская битва / А. М. Самсонов. – М. : Наука, 1983. – 623 с.

17. Сборник документов Верховного Главнокомандования за период Великой Отечественной войны. – Вып. 2 (январь–декабрь 1942 г.). – М. : Воениздат, 1968. – 432 с.

18. Список личного состава Волжской военной флотилии убитых, раненых, без вести пропавших и больных за период с 1 авг. по 15 окт. 1942 г. Не ранее 12 ноября 1942 г. // Центральный военно-морской архив РФ (ЦВМА). – Ф. 56. – Оп. 2. – Д. 34.

19. Сталинград, 1942–1943. Сталинградская битва в документах – М. : Библиотека, 1995. – 424 с., ил.

20. Шилин, Н. К. На главном ходу. Волгоградские железнодорожники / Н. К. Шилин. – Волгоград : Волгогр. отд-ние Приволжской ж.-д., 1993. – 380 с.

## THE UNKNOWN FACTS OF THE PARTICIPATION OF COMPOUND ARTILLERY ARMORED TRAINS OF THE RED ARMY IN THE BATTLE OF STALINGRAD

*M.N. Opalev*

The paper is aimed at revealing and describing the peculiarities of combat operations of some artillery armored trains during the Second World War. The article deals with the organizational-tactical questions of compounds armored trains during the Battle of Stalingrad. The efficiency of combat use of this kind of arms in the Red Army is analyzed.

**Key words:** *Great Patriotic War, the Battle of Stalingrad, artillery armored train, a separate battalion of armored trains, broneploschadka, aircraft bombing, the defense line.*