

УДК 93/94

DOI: 10.18384/2310-676X-2019-3-88-94

БРОНЕПОЕЗД № 746. ИСТОРИЯ БРОНЕПОЕЗДА, ПОСТРОЕННОГО НА СРЕДСТВА РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Объедков С. И.

*Московский государственный областной университет
141014, Московская область, г. Мытищи, ул. Веры Волошиной, д. 24,
Российская Федерация*

Аннотация. Целью статьи является воссоздание истории строительства и боевого применения бронепоезда № 746. Исследование основано на анализе архивных материалов, периодических изданий, мемуаров и историографии, в ходе которого обобщена разрозненная информация о бронепоезде. Автор приходит к заключению, что, несмотря на непродолжительные боевые действия, экипаж бронепоезда уничтожил и оттянул на себя значительные силы противника, став одним из факторов успеха в оборонительной операции на южном фланге Курской дуги.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Курская битва, 60-й отдельный дивизион бронепоездов, бронепоезд.

ARMORED TRAIN NO. 746. THE HISTORY OF THE ARMORED TRAIN BUILT AT THE EXPENSE OF WORKERS AND EMPLOYEES OF THE MOSCOW METRO

S. Obedkov

*Moscow Region State University
24, Very Voloshinoy St., Mytishchi 141014, Moscow Region, Russian Federation*

Abstract. The purpose of the article is to reconstruct the history of construction and combat application of the armored train No. 746. The study is based on the analysis of archival materials, periodicals, memoirs and historiography. This analysis summarizes scattered information about the armored train. A conclusion is made that, despite a short period of fighting, the crew of the armored train destroyed and misled significant enemy forces. The armored train became one of the success factors in the defensive operation on the southern face of the Kursk Bulge.

Keywords: Great Patriotic War, Kursk battle, 60-th separate division of armored trains, Moscow metro, armored train.

В годы Великой Отечественной войны огромный размах приняло патриотическое движение в помощь фронту. С первых дней войны многие труженики тыла перевыполняли нормы, проявляли инициативу, вносили рационализаторские предложения. На предприятиях появлялись «двухсотники», «трехсотники» и «ты-

© СС ВУ Объедков С. И., 2019.

сячники», которые стремились компенсировать ушедших на фронт рабочих.

Сбор средств на строительство боевой техники для Красной Армии был одним из многочисленных патриотических движений в помощь фронту. По примеру Ферапонта Головатого, колхозники, коллективы рабочих и служащих предприятий страны вносили свои личные средства на постройку танковых колонн, бронепоездов, самолетов и артиллерийских батарей. Следуя примеру коллективов передовых предприятий, работники Московского метрополитена поддержали данное движение.

С 7 января 1943 г. на предприятиях и в службах Московского метрополитена начался сбор средств на постройку бронепоездов «Москва»¹. Однако уже к 12 января было принято решение собирать деньги на постройку одного бронепоезда, который будет носить имя «Московский метрополитен»². К 15 января 1943 г. работниками метрополитена было собрано уже 705 561 рубль³.

21 марта 1943 г. на территории депо «Северное» состоялся торжественный митинг посвященный передаче бронепоезда «Московский метрополитен» Красной Армии⁴, на котором была зачитана приветственная телеграмма И. В. Сталина коллективу работников метрополитена: «Прошу передать работникам московского метрополитена

имени Л. М. Кагановича, собравшим 706 тысяч рублей на строительство бронепоезда «Московский метрополитен», – мой братский привет и благодарность Красной Армии...»⁵. Начальник метрополитена И. С. Новиков, передавая бронепоезд Красной Армии, рассказал о подъеме, с которым происходил сбор средств на его строительство⁶.

Далее командир бронепоезда капитан Б. П. Есин скомандовал: «По местам». Экипаж занял свои места и начал демонстрировать различные приемы ведения огня по наземным и воздушным целям условного противника [7, с. 69]. Затем по сигналу командира бронепоезда состав, сопровождаемый звуками оркестра, аплодисментами и криками «ура», двинулся к месту своей дислокации⁷.

Бронепоезд (*далее* – бепо) «Московский метрополитен» относился к бронепоездам нового типа [6, с. 133; 3, с. 303], разработкой которого занимались специалисты Управления Военных Сообщений Красной Армии (*далее* – УПВОСО КА), так, в марте 1942 г. был представлен эскизный проект бронеплощадки, получивший позднее индекс ПЛ-43. Разработкой бронепаровоза занималась Рембаза № 6 совместно с сотрудниками УПВОСО КА. Всему бронепоезду был присвоен индекс БП-43 [1, с. 131–132].

Постановлением Государственного Комитета Обороны (*далее* – ГКО) № 2095сс от 25 июля 1942 г. на заво-

¹ Пятин Д. Каждый вносит средства // Советский метрополитен. 1943. 9 янв. С. 1.

² Лебедев М. Построим свой бронепоезд // Советский метрополитен. 1943. 12 янв. С. 1.

³ На разгром врага // Советский метрополитен. 1943. 16 янв. С. 1.

⁴ Бронепоезд «Московский метрополитен» передан действующей армии // Вечерняя Москва. 1943. 22 марта. С. 1.

⁵ Бронепоезд «Московский метрополитен» передан Красной Армии // Советский метрополитен. 1943. 23 марта. С. 1.

⁶ Бронепоезд «Московский метрополитен» передан Красной Армии // Гудок. 1943. 24 марта. С. 4.

⁷ См. сноски 4 и 6.

дах Наркомата Путей Сообщения (*далее* – НКПС) и Наркомата Тяжелого Машиностроения планировалось построить 20 бронепоездов типа БП-43. Во исполнение постановления для изготовления бронепоездов НКПС разрешалось использовать подвижной состав из собственного парка. Необходимое для производства бронепоездов вооружение, приборы, оборудование и электроматериалы поставлялись за счет фондов Наркомата Оборона¹.

Однако в рамках данного постановления ГКО в течение 1942 г. удалось построить только два бронепоезда: на Коломенском заводе им. Куйбышева и будущий бепо «Московский метрополитен» на Чкаловском паровозоремонтном заводе [1, с. 134], который был сдан приемщикам в ноябре, а уже 28 декабря 1942 г. был принят 60-м отдельным дивизионом бронепоездов (*далее* – 60-м ОДБП) как бепо № 746 [6, с. 133].

Состоял бепо № 746 из бронепаровоза ПР-43 на базе паровоза Ов № 5490, четырех бронеплощадок ПЛ-43, одной площадки ПВО-4 и четырех контрольных платформ. Его длина без контрольных платформ составляла 70 м, полная длина 112 м. Запас хода: «по воде» – 60–100 км, «по топливу» – 250–300 км. Максимальная скорость 35 км/час².

По прибытии бронепоезда на ст. Москва-Бутырская, место дислокации 60-го ОДБП, началось активное освоение материальной части членами эки-

пажа. Под руководством командиров изучали смежные профессии, чтобы в любой момент можно было заменить выбывшего из строя бойца [7, с. 68].

29 апреля командир дивизиона майор В. Б. Панич получает приказ заместителя командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии (*далее* – БТиМВ) генерал-лейтенанта Б. М. Коробкова убыть в распоряжение командующего войсками Воронежского фронта [2, с. 110–111]. 30 апреля с 18:00 полностью укомплектованный дивизион, состоящий из двух бронепоездов, № 737 и № 746, находился на ст. Москва-Бутырская в ожидании команды об убытии³, которую получает 3 мая [6, с. 133].

За 22 дня 60-й ОДБП совершил марш по маршруту: Москва-Бутырская – Бескудниково – Коломенская – Жилево – Ожерелье – Михайлов – Павелец – Троекурово – Раненбург – Богоявленск – Кочетовка – Мичуринск – Грязи – Графская – Отрожка – Касторная – Мармыжи – Охочевка – Курск – Ржава – Прохоровка. Во время марша бепо «Московский метрополитен» двигался в составе первого эшелона, который состоял из паровоза НКПС, собственно бепо № 746 и 28 осей базы. В связи с недостатком паровозов у НКПС, на станциях их смены возникали длительные стоянки первого эшелона дивизиона, что грозило значительным отставанием первого эшелона от второго. Поэтому на ст. Михайлов было принято решение сдать 10 осей базы бронепоезда и паровоз НКПС, как ненужные, а 4 оси полевой базы дивизиона передать второму эшелону. От ст. Михайлов первый эшелон двинулся в

¹ Российский государственный архив современной политической истории (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 2. Д. 83. Л. 35–38 (О производстве бронепоездов во 2 полугодии 1942 г.).

² Центральный архив министерства обороны (ЦАМО). Ф. 335. Оп. 5124. Д. 52. Л. 166 (Отчет 60 одн брп).

³ ЦАМО. Ф. 335. Оп. 5124. Д. 52. Л. 162 (Отчет 60 одн брп).

составе бронепоезда № 746 и 14 осей базы.

23 мая дивизион получил приказ убыть в распоряжение командующего войсками 6-й Гвардейской армии (далее – 6 Гв.А.). А на следующий день получил приказ командующего БТиМВ 6 Гв.А. – не допустить прорыва противника вдоль железной дороги на север и поддержать огнем 375 стрелковую дивизию (далее – 375 сд) и 51 гвардейскую стрелковую дивизию, имея основными направлениями Белгородское шоссе, железную дорогу Белгород – Курск и дорогу Белгород – Шляхово.

С 25 мая дивизион находился на боевом участке Прохоровка – Беломестная в системе обороны 6 Гв.А. Бепо «Московский метрополитен» располагался на ст. Сажное. В течение мая-июня экипаж занимался боевой подготовкой, в целях сохранения секретности бронепоезду запретили выходить на ст. Ржава для заправки водой и углем, а также вступать в боевой контакт с неприятелем [7, с. 38].

В соответствии со штатным расписанием на 1 июля 1943 г., экипаж бепо «Московский метрополитен» состоял из 75 человек, на вооружении имел: 76-мм пушки Ф-34 обр. 1940 г. – 4 шт., 37-мм пушки обр. 1939 г. – 2 шт., 20-мм пушки ШВАК – 2 шт., пулеметы Максим – 2 шт., винтовки СВТ обр. 1940 г. – 18 шт., автоматы ПППШ – 12 шт., пистолеты ТТ – 2 шт., револьверы Наган – 6 шт., гранаты Ф-1 – 470 шт., гранаты РПГ – 210 шт.¹

В ночь на 5 июля командир бронепоезда получил приказ вести огонь по району Ближне-Ивановский недалеко от ст. Белгород, участвуя в систе-

ме заградительного огня 375 сд². По данным разведки, в этом районе враг сосредоточил крупные силы танков, мотопехоты, позиции артиллерийских и минометных батарей, склады горючего и боеприпасов. Во время артиллерийского налета огнем бронепоезда врагу был нанесен большой урон, было уничтожено несколько минометных и артиллерийских батарей, много живой силы противника.

С началом немецкого наступления на южном фланге Курской дуги 5 июля 1943 г. связь дивизиона со штабом армии нарушилась, и он, не получая конкретных задач, действовал по своей инициативе, так, бепо «Московский метрополитен», находясь на запасных позициях, отражал налеты немецкой авиации [7, с. 69–70]. 6 июля экипаж бепо «Московский метрополитен» решил пробиваться на ст. Беленихино, где находилась полевая база дивизиона. В пути бронепоезд атаковали более двух десятков вражеских самолетов, а у села Тетеревино по составу открыли огонь немецкие танки и штурмовые орудия [7, с. 39–40].

В 17:00, в связи с угрозой прорыва противника к ст. Беленихино, где находилась база 60-го ОДБП, командир дивизиона капитан В. Б. Панич отправился на броневике в Прохоровку для согласования с УПВОСО вопроса о передислокации базы. По дороге бронемашину атаковали немецкие самолеты, и командир дивизиона был тяжело ранен (30 июля 1943 г. скончался в госпитале). Из-за того, что вопрос об эвакуации базы решить не удалось, в 18:00 ее разбомбила немецкая авиация, а бепо № 746 не смог пробиться к ст.

¹ ЦАМО. Ф. 335. Оп. 5124. Д. 52. Л. 166 (Отчет 60 одн брп).

² ЦАМО. Ф. 5720. Оп. 0036968с. Д. 002. Л. 29 (Боевое донесение штаба 60 одн брп).

Беленихино, так как немецкие танки уже вплотную подобралась к железной дороге южнее станции.

К утру 7 июля немецкие части заняли Смородино, Калинин и Ясную Поляну, создав непосредственную угрозу выхода в тыл 60-му ОДБП. Учитывая сложившуюся ситуацию, замполит дивизиона капитан А. И. Шиманский приказал бронепоездам прорываться к Прохоровке. Составы вышли со ст. Сажное в 7:00 7 июля – впереди бепо № 737, за ним № 746. Отойдя от Сажного на 1,5–2 км, бронепоезда попали под обстрел противника, одновременно их атаковало 10 немецких самолетов. Отстреливаясь, составы отбили атаку и двинулись вперед. Не доходя до ст. Беленихино, бронепоезда вновь подверглись воздушной атаке. Одновременно по ним открыли огонь немецкие танки и артиллерия. Полотно железной дороги впереди оказалось разрушено, и командиры бронепоездов выслали ремонтные бригады, одновременно начав отход к Сажному [6, с. 134]. Не доходя до станции 2,5 – 3 км дивизион вновь подвергся атаке самолетов противника. Бепо № 746 получил прямое попадание снаряда в бронепаровоз¹.

К 9:00 7 июля 1943 г., после трехкратного авианалета и боя с танками и артиллерией, у бепо «Московский метрополитен» были разбиты тендер, и левая сторона будки машиниста бронепаровоза, 5 пушек из 6 выведены из строя, в том числе 2 зенитных, были разбиты три бронеплощадки. Бепо № 737 также потерял способность к

передвижению и ведению огня. Исходя из этого, командование дивизиона отдало приказ оставить составы, остатки которых были подорваны. Оставшийся личный состав дивизиона вывели сначала на ст. Латная, затем Графская, откуда 28 августа 1943 г. его отправили в распоряжение 1-го запасного полка бронепоездов. Здесь 24 сентября 1943 г. 60-й ОДБП получил новую задачу.

В результате боя 7 июля 1943 г. огнем 60-го ОДБП было подбито 7 немецких танков, 7 самолетов, подавлен огонь 3 минометных батарей. Свои потери составили 4 человека убитыми и 12 ранеными и контуженными [6, с. 135].

В канун 40-летия Курской битвы на вокзале ст. Сажное состоялся торжественный митинг в честь подвига бепо «Московский метрополитен». На митинг были приглашены оставшиеся в живых артиллеристы, пулеметчики, связисты, медики и другие члены экипажа бронепоезда. После короткого митинга была открыта мемориальная доска с описанием подвига бепо «Московский метрополитен» [4, с. 230; 5, с. 342; 7, с. 46].

В наши дни, 8 мая 2003 г., на Сокольнической линии Московского метрополитена в память об участии бепо «Московский метрополитен» в боях на Курской дуге был запущен именной поезд «Курская битва»².

Подводя итог, можно сказать, что экипаж бепо № 746, несмотря на непродолжительные боевые действия,

¹ См.: Окорочков Г. Полыхающий июль. Московский метрополитен внес вклад в победу Красной Армии на Курской дуге // Вечерняя Москва. 2018. 12 июля. С. 7.

² См. сообщение «В электродепо “Северное” прошел митинг в честь Дня Победы» на сайте «Московский метрополитен». URL: http://www.mosmetro.ru/press/news/2729/?sphrase_id=113420 (дата обращения: 23.12.2018).

уничтожил и оттянул на себя значительные силы противника, став одним из факторов успеха в оборонительной операции на южном фланге Курской дуги. Бронепоезд столкнулся с танковой и авиационной мощью противника, оказавшись на пути его ударных групп. За три дня боев бронепоездом

были подбиты 6 танков и самоходных установок, 4 самолета, подавлено около 10 минометных батарей, уничтожено большое количество живой силы и техники противника, при минимальных потерях со стороны членов экипажа.

Статья поступила в редакцию 30.01.2019

ЛИТЕРАТУРА

1. Амирханов Л. И. Броненосцы железных дорог. СПб.: Остров, 2005. 212 с.
2. Глазунов Ю. А. 60 ОДБП в Курской битве // Материалы международной научно-практической конференции «Великая Отечественная война: трагедия и подвиг народа», Прохоровка, 15–16 июня 2016 г. Белгород: Белгородская обл. тип., 2016. С. 110–119.
3. Дроговоз И. Г. Крепости на колесах: история бронепоездов. Минск: Харвест, 2002. 352 с.
4. Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне, 1941–1945. М.: Транспорт, 1992. 246 с.
5. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / Под ред. Н. С. Конарева. М.: Транспорт, 1987. 575 с.
6. Коломиец М. В. Бронепоезда в бою, 1941–1945: «Стальные крепости» Красной Армии. М.: Стратегия КМ, 2010. 160 с.
7. На рельсах огненной дуги: воспоминания железнодорожников / Сост. Н. В. Рыльцов. Харьков: Прапор, 1988. 231 с.

REFERENCES

1. Amirhanov L. I. *Bronenoscy zheleznyh dorog* [Armados of railways]. Saint Petersburg, Ostrrov Publ., 2005. 212 p.
2. Glazunov Y. A. [60 SDAT in the battle of Kursk]. In: *Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferencii «Velikaya Otechestvennaya voyna: tragediya i podvig», Prokhorovka, 15–16 iyunya 2016 g.* [Proceedings of the international scientific-practical conference “The Great Patriotic War: the tragedy and feat of the people”, Prokhorovka, June 15–16, 2016]. Belgorod: Belgorodskaya oblastnaya tipografiya Publ., 2016, pp. 110–119.
3. Dorogovoz I. G. *Kreposti na kolesah: Istoriya bronepoezdov* [Fortress on wheels: the History of armored trains.]. Minsk, Harvest Publ., 2002. 352 p.
4. Efimev A. V., Manzhosov A. N., Sidorov P. V. *Bronepoezda v Velikoy Otechestvennoy voyne 1941–1945* [Armored trains in the great Patriotic war 1941–1945]. Moscow, Transport Publ., 1992. 246 p.
5. Konarev N. S., ed. *Zheleznodorozhniki v gody Velikoy Otechestvennoy vojny 1941–1945* [Railway workers in the great Patriotic war 1941–1945]. Moscow, Transport Publ., 1987. 575 p.
6. Kolomiec M. V. *Bronepoezda v boyu 1941–1945. «Stalnye kreposti» Krasnoy Armii* [Armored trains in battle 1941–1945. “Steel fortress” of the Red Army]. Moscow, Strategia KM Publ., 2010. 160 p.
7. Rylcov N. V., comp. *Na relsah ognenoy dugi: vospominaniya zheleznodorozhnikov* [On the rails of a fiery arc: Memories of railway workers]. Kharkov, Prapor Publ., 1988. 231 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Объедков Сергей Игоревич – аспирант кафедры новейшей истории России Московского государственного областного университета;
e-mail: gustav86@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Sergey I. Obedkov – Postgraduate Student, Department of Contemporary History of Russia, Moscow Region State University;
e-mail: gustav86@mail.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Объедков С. И. Бронепоезд № 746. История бронепоезда построенного на средства рабочих и служащих Московского метрополитена // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2019. № 3. С. 88–94.
DOI: 10.18384/2310-676X-2019-3-88-94

FOR CITATION

Obedkov S. Armored train no. 746. The history of the armored train built at the expense of workers and employees of the Moscow metro. In: *Bulletin of the Moscow Regional State University. Series: History and Political Sciences*, 2019, no. 3, pp. 88–94.
DOI: 10.18384/2310-676X-2019-3-88-94