



**Библиотека  
военных  
приключений**



Юрий  
КОРЧЕВСКИЙ

---

# БРОНЕПОЕЗД

СТАЛИНСКАЯ БРОНЯ  
ПРОТИВ  
КРУППОВСКОЙ СТАЛИ



МОСКВА  
2016



УДК 821.161.1-31  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44  
К70

**Корчевский, Юрий Григорьевич.**

К70 Бронепоезд. Сталинская броня против крупновской стали / Юрий Корчевский. — Москва : Эксмо : Яуза-пресс, 2016. — 352 с. — (Библиотека военных приключений).

ISBN 978-5-699-88773-6

Военный боевик от автора бестселлеров «Фронтовик», «Танкист живет три боя. Дуэль с “Тиграми”» и «Сибиряк. В разведке и штрафбате». Советские бронепоезда против немецких панцеров. Сталинская броня против крупновской стали.

На гражданке он был простым машинистом и в 1941 году вместе со всей своей паровозной бригадой мобилизован в состав бепо (армейское прозвище бронепоездов) «Козьма Минин». Он чудом выжил под Москвой в неравном бою против гитлеровских танков. После госпиталя — фронтовая разведка, диверсионные рейды по немецким тылам: любой ценой уничтожить ж/д мосты, «рвать железку», пускать под откос вражеские эшелоны. Но опытные машинисты — на вес золота, экипажи бронепоездов несут огромные потери, и разведчика возвращают на бепо — в самое пекло, на железнодорожную батарею под Сталинградом...

**УДК 821.161.1-31**

**ББК 84(2Рос=Рус)6-44**

ISBN 978-5-699-88773-6

© Корчевский Ю.Г., 2016

© ООО «Издательство «Яуза», 2016

© ООО «Издательство «Эксмо», 2016

## Глава 1

### МАШИНИСТ

Сергей всегда завидовал паровозникам. Профессия уважаемая, почетная и хорошо оплачиваемая. Жил Сергей в небольшой деревушке Изметьево, за окраиной которой была железная дорога. Еще в бытность подростком он часто бегал к железным путям, по которым с грохотом, выбрасывая клубы пара и дыма, проходили паровозы, а за ними — грузовые или пассажирские составы. Сергей с жадностью вглядывался в лица машинистов — воистину укротители огня, воды, пара.

Окончив девять классов и получив по довоенным меркам очень хорошее образование, он поступил в ремесленное училище, конечно же, на помощника машиниста.

Учился прилежно, с желанием и был оставлен для работы в локомотивном депо «Горький-Сортировочный». Попал он не на мощный «ФД» — «Феликс Дзержинский», а на работягу серии «Эр». Но все же это было лучше, чем на распространенные тогда, но уже устаревшие «Ов». И помощником машиниста, как ему хотелось, его не поставили, а поставили кочегаром.

Сергей парень деревенский, крепкий, к труду привык. Но и он, придя со смены, падал на койку в общезжитии железнодорожников. Попробуй за поездку перебросать вручную совковой лопатой восемнадцать тонн

угля из тендера в топку паровоза, причем сделать это фактически дважды. Сначала из тендера — в поддон, а потом с него — уже в топку. В обязанности кочегару вменялась самая грязная, пыльная и тяжелая работа.

Топить он научился не сразу. Это ведь целая наука — бросить уголь в нужное место, туда, где прогорело. Не доглядишь — через прогар холодный воздух в топку попадет, пара будет мало, давление упадет. На подъеме паровоз не вытянет, встанет. Хорошо, Игнат, помощник машиниста, человек опытный, на первых порах подсказывал и сам лопату иногда в руки брал. Дверцы топки на секунду только приоткрываются, и за эту секундочку надо успеть разглядеть по цвету огня, где прогар грозит. Топка длинная, широкая, а швырять уголь приходится через небольшой проем. На стоянках колосники топки от шлака очистить надо длинным резаклом. Шлак раскаленный, и дух от него тяжелый, угарный идет. А еще воду в тендер залить надо. На одну бункеровку углем — три-четыре заправки водой.

Но пообвыкся, мышцы нарастил, ловкость появилась. Машинист Глеб Васильевич, ликом и вислыми усами на Тараса Бульбу похожий, только покрякивал довольно, видя согласованную работу помощника и кочегара. Был он лыс, но без чуприны, как у Бульбы. Лысины своей стеснялся, форменную фуражку не снимал почти никогда, даже в жару. В паровозной будке и зимой тепло, от топки жаром пышет, и не дай бог рукой голой к деталям прикоснуться: все железо раскаленное, моментом ожог можно получить.

За год Сергей опыта набрался, мышцы под рубашкой бутрами перекачиваться начали. Конечно, минусы в работе были: чумазый всегда, от одежды, от волос углем, дымом, гарью пахло. И руки, как ни мыл он их с мылом да со щелочью, все равно грязные — в складках и под ногтями. Девицы нос воротили — фу! Но Сергей

## БРОНЕПОЕЗД

---

на них пока не глядел, хотя девицы глазами и постреливали.

В мае 1941 года Игнат ушел на повышение — машинистом на другой паровоз, и его место занял Сергей. Тут уж заботы другие появились, за паровозом следить надо было. Как остановка — механизмы смазывать, во все масленки, коих уйма, масла подлить, гайки притянуть. Да и гайки такие, что гаечный ключ на 42 самый маленький. А во время движения воду в котел накачать инжекторным насосом, за давлением пара следить, перед подъемами поднять его почти до красной черты на манометре. Легче, интереснее работать стало.

Но только он освоился в новой ипостаси, как гром среди ясного неба — война.

Сергей, как и все советские люди, убежден был: два-три дня — и фашистам разгром устроят, а там и на немецкой земле его добьют. Не зря же пели «Если завтра война, если завтра в поход». И кино показывали, где немцы в панике бегут от советской конницы.

Вместе со всеми у поворотного круга у депо слушал речь Молотова. Многие сразу в военкомат пошли, добровольцами в армию. Только от ворот поворот получили. Брали по разрядке — танкистов, артиллеристов, саперов. Остальным сказали — ждать повестки, сами вызовем. А у железнодорожников вообще бронь от призыва. Ведь железные дороги — это как сосуды у человека, грузы везут, людей. Замрут дороги — страна умрет.

Только Сергей и сверстники его боялись на войну не успеть, считая, что несколько дней, пусть недель — и разобьют врага, а им так и не доведется поучаствовать. Однако известий о славной победе все не было и не было, а диктор по радио перечислял все новые, и новые, и новые оставленные нашими войсками города.

На железной дороге поток грузов возрос многократно. Из Белоруссии, с Украины на восток двинулись эшелоны с эвакуированными людьми, заводами. На платформах везли станки — в ящиках и без, зачастую на платформах ехали рабочие. А на запад тянулись эшелоны с воинскими частями. Под брезентом на платформах угадывались очертания пушек, танков, и Сергея брало удивление: такая прорва техники, солдат! Почему же немец давит, вперед прет?

Нагрузка на железную дорогу увеличилась. Паровозные бригады выматывались, толком не отдыхали. Начали забирать в армию, в железнодорожные войска, мужчин призывного возраста. На смену им в депо приходили пенсионеры, кто еще в силах был работать, — машинисты, стрелочники, путейцы.

Сергей все ожидал, когда же и ему повестка придет, и каждый раз спрашивал в общежитии вахтершу тетю Валу:

— Мне ничего нет?

Тетя Валя вздыхала и только качала головой:

— Не торопись, и до тебя очередь дойдет.

А по радио сводки звучали одна другой горестней. Сдали столицу Белоруссии, Минск, немец пер вперед, не считаясь с потерями.

И вот настал день, когда их паровозная бригада вела санитарный поезд. Зрелище было тяжким, почти на каждой крупной станции из вагонов выгружали трупы умерших от ран.

Сергей понять не мог: говорили же, что будем бить врага на его территории, шапками закидаем. Так где же наши сталинские соколы, brave конники? В какой-то момент наступило понимание, что война будет долгой и тяжелой. А когда на одной из остановок он выбрался из паровоза, чтобы долить масла в буксы тендера, удалось поговорить с одним из раненых. У бедолаги были



## БРОНЕПОЕЗД

---

забинтованы обе руки, и он попросил Сергея скрутить ему сигарку. Сам-то Сергей не курил — дыма на паровозе и без того хватало. Но он видел, как это делают другие, и потому неумело скрутил сигарку, сунул ее в губы раненому и чиркнул спичкой. Раненый с наслаждением затянулся и окутался клубами ядреного махорочного дыма.

Пользуясь моментом, Сергей спросил:

— Как там, на фронте?

— Хреново, парень. Немец прет, танков у него полно. А у нас — только бутылки с зажигательной смесью. Патронов не хватает, гранат.

Для Сергея услышанное стало самым настоящим шоком. На парадах, которые показывали в кинотеатрах, бесконечными рядами шли танки, лихо проезжали тачанки, а над ними в небе пролетали наши краснорозовые истребители И-16 и тяжелые бомбардировщики ТБ-3. Силища! И где это все?

На семафоре поднялось крыло — надо было ехать. Так они и не договорили.

Многие мастерские, заводы переходили на выпуск военной продукции. Горький издавна был городом промышленным, и здесь тоже старались дать фронту необходимое. На автозаводе стали выпускать броневые автомобили, на верфях — военные катера, а на паровозных заводах — бронепоезда.

Бронепоезда в России, а потом и в СССР применялись давно, еще с Первой мировой войны. В годы Гражданской войны они достигли пика своего могущества, славы. Делали на них ставку и в предвоенные годы.

Их имели многие страны, в том числе Германия и СССР. К 22 июня 1941 года Красная Армия имела 53 бронепоезда, из них 34 — легкого класса. Еще 25 бронепоездов имели оперативные войска НКВД.

Бронепоезда тяжелого класса отличались от легких наличием большего числа броневых площадок и большего количества артиллерийских орудий. Каждый бронепоезд состоял из двух частей, фактически — двух разных поездов. Боевая часть — с бронепаровозом, парой бронеплощадок артиллерийских, зенитной платформой с установкой счетверенных «максимов» и высокими бронированными бортами для защиты личного состава, парой пулеметных бронеплощадок. Спереди и сзади обязательно ставились обычные платформы. В случае установки противником мин на рельсах они принимали удар на себя и поэтому назывались контрольными. Но и они служили службу: на них везли рельсы, шпалы, крепеж — все для ремонта рельсового пути. Зачастую их обкладывали по бокам мешками с песком, здесь находились дозоры, дополнительные пулеметные точки.

Базовая часть также имела паровоз, но уже обычный, не бронированный. А еще было четыре четырехосных грузовых вагона — теплушки для личного состава, два четырехосных пассажирских вагона — штабной и санитарный, вагон — мастерская со станками, вагон-баня, вагон-кухня, вагон-вещевой склад, вагон для боеприпасов — снарядов и патронов, вагон — склад угля.

Бронепоезд мог действовать автономно. Паровоз необходимо было заправлять водой один раз в сутки, а углем бункеровать раз в два-три дня, в зависимости от пробега.

В качестве бронепаровозов использовались паровозы серии «Ов», маломощные — 550 лошадиных сил, тихоходные — до 45 километров в час. Но, одетые в броню, они вместо 50 весили уже 150 тонн — не всякий железнодорожный мост мог выдержать. По этой причине более подходящие для бронепоездов мощные

## БРОНЕПОЕЗД

---

паровозы не бронировались. Наиболее распространенный грузовой паровоз серии «Э» весил 75 тонн, а после бронирования вес становился таким, что не выдерживали рельсы, хотя он развивал 1300 лошадиных сил.

Но голь на выдумки хитра. Для увеличения скорости в не боевых условиях сзади бронепоезд толкал обычный, не бронированный паровоз серии «Э», «ФД» или «Щ». За заводской цвет его прозвали «черным». В бою эти паровозы не участвовали, дожидаясь бронепоезда на ближайшем полустанке. Они же в случае повреждения бронепаровоза могли вытащить его к месту ремонта.

Наиболее известные бронепоезда кроме номера имели имена собственные — «Лунинец», «Омский железнодорожник», «Енисей», «Коломенский рабочий», «Козьма Минин», «Илья Муромец». Немецкие бронепоезда также носили имена — «Блюхер», «Берлин», «Макс», «Штеттин».

Во время войны строительство бронепоездов постепенно сошло на нет, поскольку они представляли собой крупную цель, уязвимую для авиации и артиллерии противника, и опасно зависели от состояния рельсового пути. Стоило взорвать рельсы впереди и сзади, как бронепоезд обездвиживался. И пусть ремонтная бригада базового эшелона могла полностью восстановить 40 метров пути за час — с заменой рельсов и шпал, это было много.

Некоторые поезда, такие как «Железняков», прозванный немцами «Зеленым призраком», стали известны. Имея на вооружении мощные морские 100-миллиметровые орудия, он внезапно появлялся, наносил артиллерийский удар и также мгновенно исчезал.

Бронепоезд № 1 «За Сталина» ждала печальная участь. Законченный постройкой на Коломенском за-

воде 10 сентября 1941 года, даже не будучи еще приписанным, он погиб через месяц, 10 октября, на 174-м километре Западной железной дороги, под станцией Гжатск, в первом же бою. Бронепоезд был обстрелян штурмовыми орудиями дивизии СС «Рейх». Паровоз получил повреждения, встал и был расстрелян обычной артиллерией с расстояния 400 метров. Экипаж покинул бронепоезд, подорвав его, но был захвачен немцами и расстрелян на месте.

А вот у «Ильи Муромца» из 31-го отдельного дивизиона судьба сложилась удачно. За все время войны он не получил ни одной пробоины, уничтожив при этом немецкий бронепоезд «Адольф Гитлер», семь самолетов, 14 орудий, 875 солдат и офицеров противника, и дошел до Франкфурта-на-Одере на немецкой земле.

В Горьком-Пассажи́рском был сделан бронепоезд серии «ОБ», названный «Козьма Минин», а в соседнем Муроме — точно такой же «Илья Муромец». Оба вместе с базовыми эшелонами составили 31-й Отдельный особый Горьковский дивизион бронепоездов. «Козьма Минин» получил номер 659. Командиром его был назначен старший лейтенант Тимофей Петрович Белов. На обоих бронепоездах крытые бронеплощадки имели поверху башни от танков «Т-34» с 76-миллиметровыми пушками.

К радости Сергея, мобилизовали их паровоз — вместе с бригадой. Сергей и кочегар были настолько молоды, что машинист Глеб Васильевич казался им стариком. Как позже выяснилось, это было ошибкой, машинисту было всего 49 лет.

Однако в бочке меда оказалась ложка дегтя: их паровоз был назначен вспомогательным или, иначе говоря, «черным». И пока, по сути говоря, для Сергея ничего не изменилось. Ему выдали гимнастерку и брид-

## БРОНЕПОЕЗД

---

жи, сапоги и пиютку, и вместо общежития он теперь спал в казарме, отведенной экипажу бронепоезда. На службе он был в прежней черной рабочей спецовке, форму берег, поскольку работа на паровозе пыльная и грязная.

С завистью смотрел Сергей на паровозную бригаду с бронепаровоза. Они воевать будут, врага бить, а его участь — толкать их на перегонах. Обидно. Тем более досадно, что призванные служить на бронепоезде бывшие железнодорожники — путейцы, ремонтники, слесари — всю осваивали на полигоне военные специальности. Они стреляли из пулеметов, винтовок, маршировали, даже окапывались. А вот пушки обслуживали артиллеристы с опытом, понюхавшие пороха еще в финскую войну.

Зима 1941/42 года выдалась снежной и морозной. Их бронепоезд был полностью готов только в феврале 1942 года: вооружением укомплектованы, люди обучены.

Сергей, когда проходил мимо бронепоезда, рукой по броне похлопывал. Стальные листы толстые, в 45 миллиметров, как у танка «Т-34». В душе гордость — на таком воевать можно. Но когда он подходил к своему паровозу, досада брала: окраска заводская, черная, на воинский совершенно не похож, так, работяга железных путей. У «Ильи Муромца», его брата-близнеца, «черным» паровозом был «С-179».

Наконец все четыре эшелона дивизиона двинулись на Москву. Крепкие, приземистые, с наклонными броневыми листами, они производили на окружающих сильное впечатление. Да они и на самом деле являлись самыми совершенными на тот период бронепоездами. Имели мощную радиостанцию дальней связи РСМ в конце бронированного тендера и новинку: в средней части открытых артиллерийских платформ стояли

установки залпового реактивного огня М-8-24, как на легендарных «катюшах».

В Москве эшелоны встали на запасных путях Московской кольцевой железной дороги, и к личному составу дивизиона с напутственной речью обратился генерал-майор Я.Н. Федоренко, начальник Главного автобронетанкового управления РККА, которому подчинялись бронепоезда.

После бункеровки дивизион отправился на юг, к Туле. На перегонах от Горького и до Москвы и далее — к Туле бронепоезд «Козьма Минин» вела бригада Глеба Васильевича. Вот где приходилось потрудиться в полной мере. Поезд хоть и не длинный, но тяжелый, и почти на всех участках для обеспечения хода приходилось держать давление в котле четырнадцать атмосфер, максимальное. Но скорость при этом не превышала шестидесяти пяти километров в час, недотягивая до максимума.

В то время вагоны соединялись цепями за крюки. Во время рывков или на перемене профиля цепи могли не выдержать, что время от времени и случалось. Поэтому от машиниста требовались искусство и опыт.

Базовой станцией была определена станция Чернь, на которой скопилось одновременно четыре дивизиона поездов — 10, 31, 38 и 55-й. Дивизионы ждали боевого приказа, бункеровали паровозы, пополняли запасы провизии.

Такое скопление поездов на небольшой станции не могло остаться незамеченным для агентурной и авиаразведки немцев. И потому следующим же днем 18 мая восемнадцать немецких бомбардировщиков совершили налет на станцию.

Это было первое боевое крещение. Появились первые потери.

## БРОНЕПОЕЗД

---

Едва начался налет, бронепоезда выбрались со станции за выходные стрелки, и зенитчики открыли огонь.

Но базовые эшелоны оставались на станции. Прямым попаданием авиабомб были разбиты штабной и санитарный вагоны, погибли первый командир дивизиона майор Грушевский, начальник штаба старший лейтенант Письменный и еще несколько человек. Однако сами бронепоезда оказались целы.

На станции во время налета стоял эшелон с боеприпасами. И если бы в эшелон попала бомба, возникла бы опасность взрыва, детонации.

Командир охраны эшелона подбежал к паровозу, выхватил пистолет и рукоятью стал бить по будке машиниста:

— Машинист!

Глеб Васильевич выглянул в окно.

— Уводи состав со станции, боеприпасы там!

Машинист оценил грозящую опасность: ведь на путях еще стояли бронепоезда и вспомогательные эшелоны. Он дал задний ход и подъехал к стрелке. Однако стрелочника не было на месте, он укрылся где-то от бомбежки.

— Сергей, к стрелке! Как доеду, переводи и на паровоз!

Сергей повис на нижней ступеньке лестницы и, едва паровоз миновал стрелку, спрыгнул и перевел ее.

Паровоз тронулся вперед. Сергей перепрыгнул и зацепился за поручни. Машинист притер буфера паровоза к буферам вагонов. Обычно соединяли сцепщики, работники станции, но сейчас и они разбежались.

— Сергей, Василий, на сцепку!

Оба паренька мигом слетели с локомотива и бросились к тендеру. Там уже находился начальник охраны эшелона.