



80
ПОБЕДА!

МОЛОТОВСКИЕ БРОНЕПОЕЗДА

в Великой Отечественной войне

Впервые бронированные железнодорожные составы как самостоятельный вид военной техники нашли применение на фронтах Первой Мировой войны. Основная боевая задача их экипажей заключалась в сопровождении эшелонов, охране особо важных стратегических объектов, проведении разведки боем и обстреле укрепленных позиций противника. В годы гражданской войны на предприятиях Пермской губернии, в том числе на Мотовилихинском орудийном заводе было построено несколько бронепоездов для Красной Армии. Во второй половине 1930-х гг. на вооружение РККА в незначительном количестве стали поступать бронепоезда производства Брянского завода «Красный Профинтерн». К массовому же производству бронепоездов в СССР перешли только с началом Великой Отечественной войны.

6 бронепоездов

было изготовлено в Прикамье и отправлено на фронт в годы Великой Отечественной войны



П. Еремеев. «Первенец». Статья о постройке молотовскими железнодорожниками первого в Молотовской области бронепоезда «Молотовский рабочий» для Красной Армии. Газета «Сталинская путевка» №121 от 5 декабря 1941 г. Изличного архива М. Л. Грифа.

БРОНЕПОЕЗД № 1 «Молотовский рабочий»

типа БП-35 (бронепоезд образца 1935 г.)

был построен в г. Молотов в паровозном депо станции «Пермь II» 2 декабря 1941 г. на средства, собранные трудящимися г. Молотов и Молотовской области. В составе 30-го отдельного дивизиона бронепоездов принимал участие в ожесточенных боях с немецко-фашистскими захватчиками на Северо-Западном фронте.



Фотография бронепоезда № 1 «Молотовский рабочий» типа БП-35 30-го отдельного дивизиона бронепоездов с описанием. [Зима 1941–1942 гг.]. ЦАМО. Фото предоставлено М. В. Коломийцем.

Тактико-технические характеристики облегченной бронеплощадки ОБ-3

Вес, т.	36,25
Количество площадок ОБ-3 в составе бронепоезда, шт.	4
Команда, чел.	2
База:	2-х осная платформа грузоподъемностью 20 т
Размеры, мм:	
- длина	9448
- ширина	3240
- высота	3315
Толщина брони, мм:	15; 20*
Вооружение:	
- орудий (количество x калибр)	1x75-мм или 76,2-мм
- пулеметов (количество x калибр)	5x7,62-мм
Боекомплект к орудию:	204 снаряда (2 стеллажа по 102 гнезда)
	6300 патронов к пулеметам

*Площадка была покрыта бронелистом в два слоя толщиной 15x15 мм с воздушной прослойкой 80 мм, фартук и межвагонное имели однослойное броневое перекрытие толщиной 15 мм. Орудийная башня имела двухслойное бронирование толщиной 15x15 мм с воздушной прослойкой 80 мм. Крыша площадки и башни покрыта бронелистом толщиной 20 мм.



ПРАВИТЕЛЬСТВО
ПЕРМСКОГО
КРАЯ



МИНИСТЕРСТВО
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ
ПЕРМСКОГО КРАЯ



ПЕРМСКИЙ
НОУ



РОССИЙСКОЕ ВОЕННО-
ИСТОРИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
ПЕРМСКИЙ КРАЙ



ПЕРМСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АРХИВ СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ
ИСТОРИИ



80
ПОБЕДА!

В 1942 Г. В Г. МОЛОТОВ БЫЛИ ПОСТРОЕНЫ
ЕЩЁ ЧЕТЫРЕ БРОНЕПОЕЗДА:

- в депо станции «Пермь II» «Александр Невский» и «Александр Суворов», вошедшие в состав 26-го отдельного дивизиона бронепоездов;
- на паровозоремонтном заводе им. Шпагина «Котовский» и «Щорс», вошедшие в состав 44-го отдельного дивизиона бронепоездов. 21 июля 1942 г. после установки вооружения был принят в число действующих построенный на Чусовском металлургическом заводе бронепоезд № 4 «Чусовской рабочий». Эти бронепоезда относились к типу «ОБ-3» («облегченная бронеплощадка 3-й вариант»).



Бронепоезд «Чусовской рабочий» типа ОБ-3, построенный в 1942 г. на Чусовском металлургическом заводе, г. Чусовой, Молотовская область. 13 апреля 1942 г. ПермГАСПИ. Ф. 6827. Оп. 2. Д. 42. Л.2.



Группа военнослужащих бронепоезда «Щорс» 44-го отдельного дивизиона бронепоездов возле бронепаровоза. Витебская область. 1944 г. ПермГАСПИ. Ф. 6827. Оп. 2. Д. 42. Л. 23.

700 ТЫС. РУБ.

было затрачено на строительство поезда
«Чусовской рабочий»

38 574 РУБ. за счет средств, собранных
жителями г. Чусового



Боевой путь 44-го отдельного Клайпедского дивизиона бронепоездов в составе бронепоездов «Котовский» и «Щорс». Рукопись. Светокопия. Автор: В. Грачев. 1945 г. ПермГАСПИ. Ф. 3681. Оп. 1. Д. 36. Л.7.

26-й и 44-й отдельные дивизионы бронепоездов участвовали в боях до конца Великой Отечественной войны. 44-й отдельный дивизион получил почетное наименование «Клайпедский». 26-й отдельный дивизион бронепоездов участвовал в Советско-японской войне.

Кроме шести бронепоездов, изготовленных в Молотовской области, у нас же прошёл испытания и был принят на вооружение в июне 1942 г. построенный в депо станции Надеждинск Свердловской области бронепоезд № 5 «Анатолий Серов». Его особенностью было вооружение – наряду с артиллерийскими бронеплощадками ОБ-3 он дополнительно имел две площадки с установками реактивных снарядов «М-8». Этот поезд воевал в составе 39-го отдельного дивизиона бронепоездов и участвовал в боевых действиях с декабря 1942 по 1944 гг.

Звездным часом бронепоездов 44-го дивизиона стала операция «Багратион». Это сражение обернулось колоссальным разгромом вермахта, обгоняющим даже Сталинград. В короткий срок основные силы группы армий «Центр» и отдельные части групп «Север» и «Северная Украина» были разгромлены в цепочке котлов. 44-й дивизион израсходовал 2400 снарядов за три дня, подавил пулеметы, минометные батареи, артиллерийские позиции. Затем дивизион отличился в боях за освобождение Советской Прибалтики в составе 92-го стрелкового корпуса 43-й армии 1-го Прибалтийского фронта, участвуя в разгроме крупной Мемельской группировки немцев (г. Мемель – ныне Клайпеда в Латвии, освобожден 28 января 1945 г.). Боевая работа дивизиона получила высокую оценку – приказом Верховного Главнокомандующего № 056 от 5 апреля 1945 г. дивизиону присвоено почетное наименование «Клайпедский».