

года Советская власть вновь установилась почти на всей территории Беларуси.

### Список литературы

1 Революция и гражданская война в России: 1917–1923 гг. Энциклопедия в 4 томах / Главный редактор С. А. Кондратов. – 1-е. – Москва: [Терра](#), 2008. – Т. 3. – С. 192. – 560 с.

2 [Октябрьская революция: главное событие XX века или трагическая ошибка?](#) // Октябрь 1917: Величайшее событие века или социальная катастрофа? Под ред. [П. В. Волобуева](#). – М.: [Политиздат](#), 1991. – с. 65–85.

3 [Островский А. В.](#) «Октябрьская революция: случайность? Исторический зигзаг? Или закономерность?» // Из глубины времён. Вып. 2 СПб., 1993 С. 129–187.

УДК 94(100)“1914/.19”

## БРОНЕПОЕЗДА КРАСНОЙ АРМИИ В 1918-1920 ГГ.

*Д. В. МАЛАШКОВ*

*Учреждение образования*

*«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

Бронепоездов сегодня нет ни в одной армии мира. Быть может, поэтому их не слишком балует своим вниманием и историческая, и специальная техническая литература. Между тем годы гражданской войны в нашей стране стали периодом настоящего бронепоездного бума. «Сухопутные броненосцы» применялись с невиданным ранее размахом, явив совершенно уникальную страницу в истории военного искусства. Во многом благодаря этой боевой технике Красная Армия неоднократно выходила победительницей в борьбе с контрреволюцией и интервенцией.

Идея применения железнодорожного подвижного состава в боевых целях зародилась в середине XIX века, однако основательных попыток ее реализации не было вплоть до 1899 года, когда на юге Африки разразилась англо-бурская война. Используя партизанские методы борьбы, буры наносили серьезный урон основным тыловым коммуникациям противника - железным дорогам. Англичане, изыскивая контрмеры, начали вооружать

свои поезда. Постепенно они перешли от примитивной установки артиллерийских орудий на платформы к блиндированным и броневым поездам импровизированного исполнения, а затем - и к типовым бронировкам вагонов и паровозов.

В России произошло нечто подобное. По внешнему виду наши «блиндпоезда», массово строившиеся в 1918-1919 годах, мало отличались от английских времен англо-бурской войны. Создавались они обычно без каких-либо чертежей, буквально в течение суток. Это были товарные вагоны, угольные пульманы либо платформы с сооруженными на них блиндажами из шпал, бревен, досок, рельсов, мешков с песком или металлической стружкой, кусков металла и т. п. Часто встречались и «бронелетучки» - один вагон с орудием, намертво закрепленным на его лобовом торце и способным вести огонь только вдоль направления железнодорожного полотна. В бортах вагона устраивались бойницы для пулеметов и винтовок. В качестве тяги применялся любой подвернувшийся под руку паровоз, и лишь изредка котел его обкладывали мешками с песком.

Конструкторы импровизированных «бронепоездов», являвшиеся, как правило, и их командирами, в подавляющем большинстве были малограмотны в военно-техническом отношении, зачастую не обладали и боевым опытом. А обстановка настоятельно требовала решения все большего круга задач: прорыв (таран) фронта противника, поддержка наступления пехоты и кавалерии, преследование противника, захват и удержание тактически важных пунктов до подхода своих войск, борьба с неприятельскими бронепоездами, разведка, рейдирование, прикрытие отхода своих частей. Все это требовало немедленного улучшения материальной части и подготовки команд «сухопутных броненосцев».

Работы по созданию мощного парка бронепоездов молодой Советской Республики можно условно разделить на два этапа. Для первого было характерно массовое и бессистемное сооружение бронепоездов из любых подходящих средств, а для второго - заводская постройка по типовым проектам.

Поначалу бронепоезда, даже изготовленные на крупных заводах, отличались явным примитивизмом. Бронеплощадки (а именно их конструкция и характеризует степень совершенства самих бронепоездов) представляли собой вариации на тему: бронеказемат, занимающий примерно три четверти платформы, и на оставшейся площади - упрощенный барбет с тумбовой установкой орудия, нередко с отрезанной хоботовой частью лафета. Кстати, в боях под Царицыном участвовали именно такие бронепоезда.

Правительство Советской России и командование РККА сразу оценило ту роль, которую способны сыграть бронепоезда в деле защиты революции. Уже в марте 1918 года в составе Красной Армии появился Центральный

совет по управлению бронечастями РСФСР. Пять месяцев спустя совет реорганизовали в Центральное броневое управление (Центробронь). Одной из главных задач управления стала работа по унификации проектов бронепоездов и созданию базы по их формированию.

Необходимо было выработать и тактику железнодорожных броневых сил - ведь таковой поначалу практически не существовало. Бронепоезда бросали в самое пекло сражений с азартом, подчас переходившим все рамки разумного риска. Они использовались в основном как ударное наступательное средство, а для стабильной обороны применялись крайне редко - пожалуй, лишь в 1918 году под Царицыном, но и в этом случае их действия отличались высокой активностью.

Стремление к массированному применению бронепоездов наблюдалось на протяжении всей войны. В контрнаступлении под Петроградом в октябре 1919 года 7-я армия задействовала 6 бронепоездов («Черноморец», № 38, 45, 89, «Ленин», «Володарский»). Осенью 1919 года только в подчинении Южфронта находилось 53 бронепоезда. При ликвидации Врангеля в Северной Таврии войска Южного фронта располагали 17 бронепоездами, противник - 19. В последовавшей затем Перекопско-Чонгарской операции соотношение изменилось: 17 и 14 соответственно. В 1920 году Западный фронт имел 15 бронепоездов против 10 польских. В июне - июле при проведении Ровенской операции 1-я Конная бросила в бой - 5, а 12-я армия - 6 «сухопутных броненосцев». Но наиболее значительная их концентрация была достигнута в результате формирования Заднепровской бригады бронепоездов («Память тов. Свердлова», № 8, 9, 10, «Грозный», «Спартак», «Освободитель», «Память тов. Урицкого», «Память тов. Иванова», «Борец за свободу») под командованием С. М. Лепетенко, в оперативное подчинение которой придавались составы «Буря», имени командарма Худякова, «Смерть Директории», имени Ворошилова, «Смерть паразитам». Конечно, экипажи наших бронепоездов несли значительные потери, однако у противника их было несравнимо больше. Например, только в ходе контрнаступления Южфронта (1919 год) в районе Орла, Воронежа, Курска 10 из 19 деникинских бронепоездов были захвачены красноармейцами практически целыми. В ходе встречного сражения севернее Бахмута (декабрь 1919 года) стали трофеями все 5 бронепоездов ударной группы Добрармии. В Красноярской операции таких трофеев было уже 10, а Северо-Кавказской - 23.

Точное количество бронепоездов, построенных в начале гражданской войны, сейчас установить уже невозможно. Известно, что на территории РСФСР, Украины и Кавказа их действовало несколько сотен. Созданные без какого-либо плана, они из-за своей разнотипности вызывали серьезные трудности в материально-техническом обеспечении, усложняли подготовку, взаимозаменяемость команд.

С марта 1919 года ввели деление бронепоездов на легкие и тяжелые. Согласно инструкции броневой поезд включал две части: боевую, в составе легкого поезда № 1 (две бронеплощадки с 3-дюймовыми орудиями и бронепаровоз) и тяжелого № 2 (две, по возможности бронированные, площадки с 4- или 6-дюймовыми орудиями и полубронированный паровоз); и резервную (база) - поезд № 3 (обычный состав для перевозки бронепоездной команды и имущества). Командиры бронепоездов по недостатку опыта и знаний нередко пускали в ход всю мощь боевой части по целям, для подавления которых было достаточно пулеметов. В итоге на практике поезда № 1 и № 2 использовались раздельно, как самостоятельные боевые единицы.

5 августа 1920 года издается новая инструкция, сводившая все бронепоезда по целевому назначению к трем основным типам: А - полевой ударный (штурмовой), сильно бронированный для решения задач в условиях ближнего боя, несущий на себе легкую полевую артиллерию трехдюймового калибра, до двух десятков пулеметов; тип Б - легкобронированный, вооруженный 42-линейными орудиями, для огневого обеспечения боя ударных бронепоездов; тип В - особого назначения, подобный предыдущему, но оснащенный мощной артсистемой (от 6 дюймов и выше) для подавления тыловых объектов противника.[1]

#### *Список литературы*

1 Журнал «Моделист-Конструктор».-1989, №11;-1990, №1,№2,№3.

УДК 94(100)“1914/.19”

### **ЧЕХОСЛОВАЦКИЙ КОРПУС В ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЕ 1918 – 1920 ГОДОВ**

*Д. В. ШАМКИН*

*Учреждение образования*

*«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

Дата 17 мая 1918 года ознаменовалась как дата пресловутого «мятежа белочехов». В советской истории это событие считалось одной из дат начала Гражданской войны (1918-1920).

Первая национальная чешская часть (Чешская дружина) была создана из добровольцев-чехов, проживавших в России, ещё в самом начале войны, осенью 1914 года, а с марта 1915 года Верховный главнокомандующий российской армии разрешил принимать в ряды дружины чехов и словаков из числа пленных и перебежчиков.