

БОЕВАЯ ФАНТАСТИКА
Ю. КОРЧЕВСКОГО



ЮРИЙ
КОРЧЕВСКИЙ

БРОНЯ

«ЭТОТ ПОЕЗД В ОГНЕ...»



ЭКМО
МОСКВА
2015



УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
К 70

Разработка серии *С. Курбатова*
Иллюстрация на обложке – *Нина и Александр Соловьевы*

Корчевский, Юрий Григорьевич.
К 70 Броня. «Этот поезд в огне...» / Юрий Корчевский. –
Москва : Яуза : Эксмо, 2015. – 384 с. – (Боевая фантастика
Ю. Корчевского).

ISBN 978-5-699-76683-3

Мы мирные люди, но наш бронепоезд
Стоит на запасном пути...

И нашему современнику, заброшенному в 1941 год, суждено воевать на бронепоезде под Москвой, чудом выжив в неравном бою против гитлеровских танков. После госпиталя – фронтовая разведка, диверсионные рейды по немецким тылам: любой ценой уничтожать ж/д мосты, «рвать железку», пускать под откос вражеские эшелоны. Но опытные машинисты – на вес золота, экипажи бронепоездов несут огромные потери, и «попаданца» возвращают из разведки на бепо – в самое пекло, на железнодорожную батарею под Сталинград...

Сталинская броня против крупновской стали! Советские бронепоезда против немецких панцеров! И пусть сегодня «наш поезд в огне» – мы выстоим, мы выживем, мы еще споем:

Наш паровоз, вперед лети –
В Берлине остановка!

УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус) 6-44

ISBN 978-5-699-76683-3

© Корчевский Ю.Г., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

ГЛАВА 1

«Машинист»

Сергею Зарембе всегда нравилась железная дорога. Скорость, порядок, перестук колес, гудки, мимо полустанки пролетают. Профессия уважаемая, почетная и хорошо оплачиваемая. Жил Заремба в небольшой деревушке Изметьево, за окраиной которой была железная дорога. Еще в бытность подростком он часто бегал к железным путям, по которым с грохотом проносились грузовые или пассажирские составы. Сергей с жадностью вглядывался в лица машинистов и после школы поступил в железнодорожное училище. Учился прилежно, с желанием, и был оставлен для работы в локомотивном депо «Горький-Сортировочная». И хобби появилось новое – паровозы. Было в них то, что не имели тепловозы или электровозы – душа: огонь, пар, тяжкое дыхание паровых машин. В первый же отпуск в Санкт-Петербург поехал. Другие в Петергоф или Царское Село едут, а он в музей железнодорожного транспорта. Два дня бродил на путях музея, где под открытым небом локомотивы и вагоны стоят. Фотографировал, в некоторые удавалось забраться, пощупать своими руками, посмотреть. Разве заменит нечеткое черно-белое фото в старом

справочнике настоящий паровоз? Только и жалость примешивалась. Паровозы холодные стоят, напоминая кладбище, да еще порой некомплектные. Полазил по бронеплощадке бронепоезда, постучал по броне, подивился тесноте внутри. А ведь тут не только ехать надо, а еще и воевать. Листы брони наклонные, в полный рост не встанешь. У транспортера железнодорожной батареи с огромной пушкой стоял, где снаряд в человеческий рост. Чего только человечество не придумало, чтобы себе подобных истреблять. Не думал не гадал, что все увиденное на себя примерить придется. Возвратившись, сам долго в отцовском гараже, превращенном в мастерскую, строил действующую модель паровоза «ФД». На одной из выставок железнодорожных моделей познакомился с тезкой Сергеем, работавшим на паровозе. Заремба обрадовался:

- Покажи! А еще лучше с собой на смену возьми.
- Да я на маневровом, при заводе.

Уговорил-таки. В один из свободных дней отправился Сергей на заводские подъездные пути, встретился с тезкой. Паровоз старый, серии «Эр». Откатался любопытным пассажиром смену, поблагодарил. В будке машиниста жарко, все детали горячие. Попробовал уголь в топку кидать – тяжело, да и умение нужно. Уголь равномерно на колосники сыпать надо, иначе холодный воздух вмиг котел остудит, давление пара упадет. Стал спускаться по крутой лесенке, окутанной паром. Сам в угольной пыли, потный. Глядь – рабочие к репродуктору бегут. И Сергей подошел.

А из репродуктора архаичного – голос Левитана:

«Передаем сводку Совинформбюро. Сегодня, двенадцатого декабря 1941 года, наши войска вели

упорные оборонительные бои с превосходящими силами гитлеровских захватчиков...»

Сергей был шокирован. Какой сорок первый? Но осмотрелся вокруг. Одежда на рабочих не современные комбинезоны, а ватники, кирзачи на ногах. И на путях не электровозы и тепловозы, а паровозы и вагоны двухосные, коих на железной дороге уже нет. Чего скрывать, испугался. На паровоз снова взобрался, а там люди незнакомые.

– Чего тебе, парень?

Так и спустился на землю.

Его окликнули. Сергей человека не знал, но тот себя вел, как старый знакомый.

– Сергей, ты идешь записываться?

– Куда?

– Забыл? Добровольцем на бронепоезд. Ты же комсомолец!

– Конечно.

– Я провожу.

Так Сергей Заремба попал в списки и казарму личного состава формируемого бронепоезда. Еще больший шок он испытал, когда в зеркало себя увидел. Не на себя похож, а на чужого человека. Не веря глазам, долго ощупывал лицо, даже ущипнул – не сон ли? Решил – коли так получилось, жить и воевать. Родина у него одна, хоть и называлась по-разному. Был СССР, а теперь Российская Федерация.

Зачислили его кочегаром на паровоз. Тяжело сначала было, одного угля сколько перекидать надо. Но пообвыкся, мышцы нарастил, ловкость появилась. Это не на современной технике на кнопки нажимать. Машинист Глеб Васильевич, ликом и вислыми усами на Тараса Бульбу похожий, только

покрывал 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 несколько месяцев Сергей опыта набрался, мышцы под рубахой буграми 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. За это время к другому времени привык, первоначальный шок прошел. Девушки нос воротили от грязных рук – фу! Но Сергей на них пока не глядел, хотя девушки глазками и постреливали.

Вскоре помощник машиниста, 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 протянуть. 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.

Рабочие и добровольцы, как и все советские люди, убеждены были: два-три месяца – 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. Сергей исход войны знал, но помалкивал. Или сумасшедшим сочтут и с паровоза снимут, либо в НКВД донесут.

Многие на фронт рвались. А у железнодорожников вообще бронь от призыва. Ведь железные дороги – это как сосуды у человека, грузы везут, людей. Замрут дороги – страна умрет.

На железной дороге поток грузов возрос многократно. Из Белоруссии, Украины на восток двигались 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 железнодорожников 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.

А по радио сводки звучали одна другой горестней.

Люди понять не могли: 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 бедаги были 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 затаился 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. Одна винтовка на двоих.

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 бронев 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 ча-

Броня. «Этот поезд в огне...»

стей, 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 и не всякие рельсы. По этой причине более подходящие для бронепоездов мощные 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 из себя 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 так же мгновенно исчезал.

Бронепоезд №1 «За Сталина» ждала печальная участь. Законченный постройкой на Коломенском заводе 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-Пассажирском 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 бриджи, сапоги и пилотку, и вместо общежития он теперь спал в казарме, отведенной экипажу бронепоезда. На службе он был в 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 – вовсе 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 наклонны-

ми 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 «катышах».

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, не дотягивая 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. Дивизио-