



Г. Р. Сергеева

Бронепоезд № 16. Боевой путь: оборона Тулы, до и после

Бронированные железнодорожные составы в странах с развитой железнодорожной сетью в вооружённых конфликтах стали активно применяться в конце XIX – начале XX в., а в Гражданскую войну были у практически всех воюющих сторон. В Рабоче-крестьянской красной армии (РККА) бронепоезда входили в состав броневых сил. Учитывая, что собственных танков у РККА не было, бронепоезда были основной боевой единицей. Но к началу Великой Отечественной войны потребность в железнодорожных бронемашинах была уже не столь высока – в СССР было налажено серийное танковое производство. Количество бронепоездов было существенно сокращено: к 1941 г. на вооружении Красной армии состояло 34 лёгких и 13 тяжёлых бронепоездов. Один из них – бронепоезд № 16 принимал активное участие в обороне Тулы в октябре–декабре 1941 г. В память об этом 6 мая 2016 г. на станции Криволучье была открыта мемориальная доска. Но в опубликованных источниках,



Мемориальная доска на станции
Криволучье (г. Тула, ул. Приупская, 22б)

как оказалось, почти не имеется документальных свидетельств о героических действиях 16-го бепо (так сокращённо называли бронепоезда) на тульской земле. Единственный документ, касающийся 16-го бепо, который был включён в сборник «Битва за Тулу» – «воспоминания помощника бронепоезда № 16 С. А. Зобкова», сохранившиеся в фонде областного архива. Другая публикация – очерк С. Д. Ошевского¹. Оба материала послужили основой для нескольких статей в газетах, опубликованных позднее. Нам показалось, что этого явно недостаточно, кроме того, и очерк, и воспоминания написаны как литературные произведения, со всей полнотой эмоций, но с явной скупостью фактов, присутствующими жанру. Поэтому мы попытались проследить боевой путь бронепоезда № 16 с помощью доступных теперь на сайтах «ОБД «Мемориал»» (<https://obd-memorial.ru>), «Подвиг народа» (<http://podvignaroda.ru>), «Бессмертный полк» (<http://www.moypolk.ru>) архивных документов и сведений, предоставленных родственниками фронтовиков. В процессе собственных разысканий, во-первых, уточнили авторство сохранившегося в архиве документа и его последующей публикации: указанный в сборнике «помощник командира С. А. Зобков» на самом деле – Зыбков, а во-вторых, в документах обнаружили имена других бойцов, сражавшихся на борту бронемашин, а также достаточно подробные сведения о том, как складывался боевой путь бепо № 16 до и после обороны Тулы.

До войны

История бронепоезда № 16 началась в 1932 г. Его матчасть была изготовлена в Брянске на заводе «Красный Профинтерн»² и состояла из одного или двух бронированных паровозов, нескольких бронеплощадок с вооружением для противовоздушной обороны, контрольных платформ, нагруженных балластом на случай минирования железнодорожных путей противником, а также «базы» – нескольких пассажирских вагонов. Бронепоезда делились на лёгкие и тяжёлые в зависимости от калибра установленных на них орудий. Лёгкий бронепоезд № 16 был оснащён бронеплощадками ПЛ-35 с бортовыми пулемётными установками «Верлюз» и имел дополнительный белый зимний камуфляж (АСКМ)³.



Кинооператоры «Союзкинохроники» С. Я. Коган и В. С. Ешурин около бронепоезда № 16. г. Выборг, Ленинградская обл., март 1940 г. Фото с сайта «Окрестности Петербурга» (<http://www.aroundspb.ru>)

В феврале 1932 г. бепо № 16 вошёл в состав 8-го отдельного дивизиона бронепоездов (8 ОДБП), сформированного в г. Полоцке⁴ на территории Белорусского военного округа. 13 сентября 1939 г. дивизион под командованием майора Карасика, в который, помимо бепо № 16, входили также бепо № 19 и 21, был включён в состав 3-й армии Белорусского фронта и принял участие в польском походе.

Боевое крещение 8-го дивизиона состоялось в период Советско-финляндской войны. Подразделение под командованием майора Карасика в составе двух бепо – лёгкого № 16 (командир старший лейтенант Хлюпин) и тяжёлого № 21 (командир капитан Тюльков) в составе 19-го стрелкового корпуса 7-й армии оказывало артиллерийскую поддержку советской пехоте, штурмовавшей укрепления линии Маннергейма, а позже поддерживало наступление пехоты 123-й стрелковой дивизии на участке Лейпясун – Кемаря. В ходе боёв за Выборг 6–12 марта 1940 г. артиллерия бронепоездов прикрывала части



27-го стрелкового полка, подавляя огневые точки финской армии в районах Ояля и Киесиля. Бронепоезда № 16 и 21 из состава 8-го дивизиона закончили боевые действия на станции Райоки.

В мае 1940 г. дивизион был переведён в Северо-Кавказский военный округ, в г. Туапсе, где и базировался до начала войны⁵.

Оборона Тулы

22 июня 1941 г. 8-й дивизион был приведён к штату военного времени и вышел на охрану участка Туапсе – Адлер⁶. Уже в июле бронепоезд № 16 под командованием капитана Коржевского был выделен из состава дивизиона и передислоцирован на Юго-Западный фронт, где более полугодом сражался как самостоятельная бронеединица.

На основе документов – наградных листов личного состава, хранящихся в Центральном архиве Министерства обороны в г. Подольске, удалось определить участие бронепоезда № 16 в тяжёлых боях начального периода Великой Отечественной войны: контрнаступлении советских войск в районе Жлобина 3–12 июля и ожесточённых боях вокруг Рославля в августе 1941 г. 4 октября эта «крепость на колёсах» воевала на станции Подписная (под г. Кировом), а 6 октября – на станции Музалёвка (Калужская обл.). Предположительно здесь бронепоезд и получил повреждения, вынудившие его прибыть в Тулу для ремонта.

Рабочие тульского паровозного депо в кратчайшие сроки (по одним сведениям, в течение десяти дней, по другим – шести) не просто восстановили боеготовность бронепоезда, а модернизировали его: на бронеплощадке вместо четырёх орудий появилось восемь⁷.

После ремонта бронепоезд встал на защиту Тулы, находясь на самых опасных участках обороны в период октября–декабря 1941 г.: он курсировал на железнодорожных путях от Рязского вокзала до станции Криволучье; с помощью зенитной артиллерии обеспечивал слаженную работу железнодорожников при эвакуации военных заводов на восток, обороняя и станцию Тула от налётов немецкой авиации; отражал атаки вражеских бомбардировщиков на станциях Хомяково, Ревякино и Присады.

Отметим несколько важных эпизодов, имевших особое значение для успеха Тульской оборонительной операции. 18 октября бронепоезд вёл бои в районе г. Алексина. В этот день его орудия уничтожили два миномёта, свыше десяти автоматчиков и почти взвод пехоты противника⁸. 28 октября там же, под



*Фото из альбома В. Н. Суходольского.
Подпись в альбоме: «Бронепоезд № 16
ведёт бой. Западный фронт, район Тулы,
ноябрь 1941 г.»*

Алексинем, помощник командира бепе № 16 В. А. Зыбков вывел бронепоезд из-под обстрела противника, уничтожив при этом два миномёта и два взвода пехоты противника⁹.

Не менее жарким выдался и ноябрь 1941 г. 7–8 ноября бепе № 16 поддерживал огнём наступление частей 260-й стрелковой дивизии у деревни Гостеевки. Предварительно была проведена рекогносцировка совместно с пехотной разведкой, выявлено место-



Бронепоезд на исходной позиции.



Бронеплощадка с зенитной установкой.



Командный состав бронепоезда.



Команда бронепоезда.



Башня бронепоезда с артиллерийской установкой.

Рабочие железнодорожники, своими силами соорудили несколько специальных бронепоездов. Они курсировали по Московско-Курской и Московско-Донбасской дорогам, и там где обстановка была напряженной, там появлялся "Борис Петрович" (бронепоезд) и угощал противника шквальным огнем.

Фото из альбома В. Н. Суходольского предоставлены проектом «Тула ушедшего века».

В оригинале фото расположены в другой композиции.

Подписи воспроизведены с оригинала

нахождение фашистских огневых точек и склада боеприпасов. Миномётным огнём с бронепоезда были уничтожены два миномёта, три пулемёта, почти взвод пехоты противника, взорван склад боеприпасов¹⁰. Выполнению боевой задачи способствовала героическая работа связистов, которые, невзирая на непрекращающиеся обстрелы противника, четырежды восстанавливали телефонную линию, обеспечивавшую связь наблюдательного пункта и пехоты¹¹. 19 ноября близ ст. Присады бронепоезд подавлял огневые точки противника, сдерживавшие продвижение советской пехоты¹².



В ночь со 2 на 3 декабря бронепоезд № 16, охранявший железнодорожный участок Хомяково – Ревякино, вступил в бой с противником на станции Ревякино¹³. Возможно, именно об этих днях осталось следующее свидетельство в военной литературе: «В Туле сложилось тяжёлое положение с продовольствием. Противник практически блокировал город, захватил четыре из пяти железнодорожных направлений, в руках оборонявшихся оставалась только одна линия: Тула – Москва. В те дни трудящиеся Москвы направили в осаждённый город эшелон с продовольствием. Фашисты пытались перехватить его, подтянули в район станции Ревякино десятки танков и пехоту. Бронепоезду № 16 было приказано во что бы то ни стало доставить эшелон с продовольствием в Тулу. Двое суток вёл броненосец железных дорог ожесточённую схватку с гитлеровской наземной и воздушной техникой, не подпуская её к железнодорожной колее, подавляя огневые точки. Эшелон с продовольствием в полной сохранности прибыл в Тулу»¹⁴. В этом бою был тяжело ранен командир бепо №16 капитан Коржевский. 6 декабря бронепоезд снова атаковал врага на станции Ревякино. К вечеру части Красной армии заняли станцию.

10 декабря бронепоезд № 16 поддерживал наступление советской пехоты на Косую Гору, выбил противника из Ивановских дач и деревни Ново-Басово¹⁵. И в этот же день к 15 часам обеспечил миномётным огнём совместные действия 290-й стрелковой дивизии, 23-го отдельного гвардейского миномётного дивизиона, 2-й танковой бригады, помогая в уничтожении группировки противника в районе населённых пунктов Брыково, Фёдоровка, Юрьево, Долгое¹⁶.

В наградном листе командира бронепоезда № 16 В. А. Коржевского записано, что бронепоезд, руководимый им, «неоднократно подвергался нападению танков противника и, несмотря на явную опасность, точным огнём уничтожал и разгонял танки противника, чем во многом содействовал успешной обороне города Тулы. Там, где находился бронепоезд № 16, фашистам не удавалось прорвать оборону города»¹⁷.

В конце 50-х – начале 60-х гг. В. Н. Суходольский, возглавлявший в годы войны управление НКВД по Тульской области, составил альбом «Оборона города Тулы и партизанское движение», где представил сохранившиеся у него документы и фотографии. Как следует из подписи, в работе над альбомом ему помогали М. М. Щербаков, В. М. Радовицкая. Автором фотографий является некто Орлов (инициалы не указаны). Альбом, в котором в том числе одна из страниц посвящена бронепоездам, после смерти В. Н. Суходольского на протяжении 40 лет хранился в семейном архиве, а в 2007 г. был издан его сыном Г. В. Суходольским в воронежском издательстве «Квартал». Цифровая копия альбома передана проекту «Тула ушедшего века».

Командиры и личный состав

Благодаря сведениям, размещённым на сайте «Бессмертный полк», удалось составить биографии В. А. Коржевского (командира) и С. А. Зыбкова (помощника командира) бронепоезда № 16.

Коржевский¹⁸ Василий Антонович родился 2 марта 1907 г. в Белоруссии в семье кадрового военнослужащего.

В Красной армии с 1929 г., призван Батуриным РВК Смоленской области. В период боёв с немецкими захватчиками под Тулой в ноябре–



Подполковник В. А. Коржевский.
Фото конца 40-х гг.

декабре 1941 г. был командиром отдельного 16-го бронепоезда. 3 декабря 1941 г. Коржевский был тяжело ранен в плечо, с 23 декабря 1941 г. по 13 февраля 1942 г. находился в эвакогоспитале № 1744, откуда был направлен в распоряжение командира 1-го запасного полка бронепоездов. С мая по июль 1942 г., по имеющимся сведениям, майор В. А. Коржевский был командиром 38-го отдельного дивизиона бронепоездов¹⁹.

Награды В. А. Коржевского: медаль «За боевые заслуги» за образцовое выполнение боевых заданий в борьбе с белофиннами; орден Красной Звезды (приказ № 63 от 22.01.1941 г., звание – капитан, должность – командир бронепоезда № 16); орден Отечественной войны II степени (приказ № 68 от 20.07.1944 г., звание – майор, должность – замкомандира по строевой части 1434-го самоходного артиллерийского Новгородского полка); медаль «За обо-

рону Москвы» (приказ от 28.11.1944 г., звание – майор, должность – замкомандира 1434-го самоходного артиллерийского Новгородского полка); орден Отечественной войны I степени (приказ № 109 от 15.09.1944 г., звание – майор, должность – замкомандира по строевой части 1434-го самоходного артиллерийского Новгородского полка); орден Ленина (приказ № 10/н от 11.02.1945 г., звание – майор, должность – командир 1476-го самоходного артиллерийского Двинского полка). Предположительно закончил войну в качестве командира 1434-го самоходно-артиллерийского Новгородского Краснознамённого ордена Александра Невского полка.



Справка,
выданная
В. А. Коржевскому
об участии
в Тульской
оборонительной
операции

На фронте Василий Антонович познакомился со своей женой Аллой Павловной Бутаковой, капитаном медицинской службы. Они служили в одном полку, дошли до Германии и после окончания войны поженились.

В послевоенные годы Василий Антонович служил на Камчатке. После демобилизации Коржевские (Каржевские) жили в г. Нижний Тагил, а потом в г. Сочи. По воспоминаниям родственников, Василий Антонович был очень добрым, честным и принципиальным человеком, очень любил порядок и справедливость во всех делах. В. А. Коржевский ушёл из жизни 24 ноября 1974 г.

Зыбков Семён Алексеевич родился 3 февраля 1915 г. в пос. Ново-Красное (Красненские выселки, ныне в составе с. Хитровка Панинского района Воронежской области). Оттуда же 10 октября 1936 г. был призван в ряды Рабоче-крестьянской Красной армии.

Пролетарии всех стран — соединитесь!
ВСЕСОЮЗНЫЙ ЛЕНИНСКИЙ КОМУНИСТИЧЕСКИЙ СОЮЗ МОЛОДЕЖИ

КОМСОМОЛЬСКИЙ БИЛЕТ
№ 4129071 *

Фамилия *Зыбков*
Имя и отчество *Семён Алексеевич*
Год рождения *1915*
Время вступления в ВЛКСМ *Май 1938*
Наименование организации, выдавшей билет *Политотдел 4596*
Зыбков
Секретарь *В. Мисюков*
24 Января 1938 года

Уплата членских взносов за 1938 г.

Месяц	Месячный за-работок	Членск. взнос	Подпись секретаря
Январь			[Signature]
Февраль			
Март			
Апрель			
Май			
Июнь			
Июль			
Август			
Сентябрь			
Октябрь			
Ноябрь			
Декабрь			

Комсомольский билет
С. А. Зыбкова

В 1939 г., пройдя обучение на курсах младших лейтенантов, занял должность командира взвода 4-го дивизиона бронепоездов, участвовал в финской кампании с 1 января по 13 марта 1940 г., в июне 1941 г. был назначен помощником командира бронепоезда № 16. За подвиги, совершённые в боях под Кировом (4 октября 1941 г.) и под Алексином (28 октября 1941 г.), награждён орденом Красной Звезды (приказ № 447 от 31.12.1941 г.).



Майор С. А. Зыбков.
Фото из семейного архива

Дальнейший боевой путь С. А. Зыбков продолжил уже в качестве командира бепо №16, оборонявшего Тулу, получившего новый номер — № 1, в составе 37-го отдельного дивизиона бронепоездов. Бепо № 1 Зыбков командовал с апреля 1942-го по июль 1943 г. Затем был назначен помощником, старшим помощником начальника штаба артиллерии 20-го танкового Звенигородского корпуса. В этой должности был представлен к ордену Отечественной войны II степени (приказ № 15/н от 17.05.1944 г., звание — майор).

В 1947 г. майор Зыбков Семён Алексеевич окончил высшую офицерскую артиллерийскую школу, в 1949 г. получил звание подполковника.



До 1953 г. служил в Новосибирске в войсковой части 91060 (228-й Севастопольский ордена Александра Невского мотострелковый полк), затем в 1953–1954 гг. – командиром отдельного оперативного дивизиона УМВД Красноярского края.

Документальные свидетельства подвига командиров и бойцов бронепоезда № 16, сохранившиеся в Центральном архиве Министерства обороны, – приказы о награждении личного состава – позволяют восстановить фамилии участников героической обороны Тулы.

Личный состав бронепоезда № 16 получил награды в соответствии с приказами Военного совета Западного фронта № 447 от 31.12.1941 г. и № 63 от 22.01.1942 г. за подвиги, совершённые в боях в районе городов Жлобин, Смоленск, Калуга и в боях за Тулу.

Согласно приказу № 447 орденом Красной Звезды награждены: младший лейтенант Зыбков Семён Алексеевич – помощник командира; сержант Пучков Александр Петрович – командир орудийной башни; младший сержант Паршин Владимир Сергеевич – командир взвода ПВО; старший сержант Смирнов Сергей Иосифович – командир взвода управления; старший сержант Юсов Иван Дмитриевич – старший машинист паровоза. Медалью «За отвагу» награждён красноармеец Соколов Александр Сергеевич – наводчик орудия.

Согласно приказу № 63 орденом Красной Звезды награждены: капитан Коржевский Василий Антонович – командир бронепоезда № 16; красноармеец Куколь Волдемар Петрович – наводчик орудия. Медалью «За отвагу» награждены: красноармеец Денисов Георгий Алексеевич – телефонист; красноармеец Кот Николай Ефимович – разведчик; сержант Козменкин Николай Григорьевич – командир орудийной башни; сержант Сикан Никифор Иванович – командир отделения связи. Медалью «За боевые заслуги» награждены: политрук Кирилюк Василий Каленкович – военком бронепоезда; ефрейтор Салехов Николай Семёнович – водитель автомашины; красноармеец Шилин Василий Семёнович – разведчик; красноармеец Яхимович Иосиф Станиславович – кочегар бронепаровоза.

Другой документ в фонде ЦАМО сообщает нам фамилии ещё тридцати человек личного состава 16-го бепо, принимавших участие в обороне г. Тулы. Это акт, подписанный командиром 37-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов майором Ф. К. Кричко и другими должностными лицами, составленный 23.04.1945 г.²⁰, о том, что «сего числа произвели вручение медалей “За оборону Москвы” личному составу бывшего шестнадцатого бронепоезда (влившегося в 37 отдельный Шепетовский дивизион бронепоездов), участвовавшего в обороне гор. Москвы с 16 октября 1941 года по 20 января 1942 года в составе 50 армии Западного фронта»²¹.

Приводим полный список награждённых.

1. Абрамов Арминак Николаевич, ефрейтор, водитель БА-20.
2. Бурлака Григорий Паликарпович, старший сержант, командир пулемётного отделения.
3. Бондарь Пётр Матвеевич, рядовой, телефонист.
4. Бровка Сергей Селивёрстович, рядовой, номер орудийный.
5. Выходцев Михаил Данилович, старший сержант, машинист паровоза.
6. Иванов Николай Захарович, рядовой, радиотелеграфист.
7. Ипатов Анисифур Михайлович, рядовой, телефонист.
8. Компанец Иван Иванович, сержант, командир пулемётного отделения.



9. Козеев Николай Григорьевич, рядовой, повар.
10. Килишьян Георг Агапович, рядовой, номер орудийный.
11. Костылев Алексей Фролович, рядовой, пулемётчик.
12. Кокорин Георгий Иванович, рядовой, пулемётчик.
13. Казимиров Фёдор Иванович, младший сержант, командир орудия.
14. Лученков Пётр Иванович, рядовой, наводчик орудия.
15. Лунев Михаил Егорович, рядовой, радиотелеграфист.
16. Мартынов Василий Семёнович, рядовой, номер орудийный.
17. Макеев Константин Фёдорович, рядовой, пулемётчик.
18. Мартынюк Павел Трофимович, рядовой, номер орудийный.
19. Милешин Иван Дмитриевич, рядовой, пулемётчик.
20. Нестеренко Иван Яковлевич, младший сержант, командир орудия.
21. Петрусенко Семен Автономович, рядовой, писарь.
22. Прживальский Николай Вячеславович, рядовой, помощник машиниста паровоза.
23. Рогов Георгий Борисович, младший сержант, радиотелеграфист.
24. Смирнов Сергей Иосифович, младший лейтенант, командир взвода.
25. Сергеев Иван Михайлович, младший лейтенант, командир бронеплощадки.
26. Семёнов Илья Александрович, рядовой, телефонист.
27. Сеньков Иван Иосифович, рядовой, помощник машиниста паровоза.
28. Тарасов Петр Васильевич, сержант, пулемётчик.
29. Чижевский Панкрат Моисеевич, рядовой, номер орудийный.
30. Шаромов Евгений Ефимович, рядовой, наводчик орудия.
31. Яхимович Иосиф Станиславович, рядовой, кочегар паровозный.

Дальнейшая судьба бронепоезда

После завершения Тульской оборонительной операции бронепоезд №16 под номером 1 вошёл в состав 37-го отдельного дивизиона бронепоездов, воевавшего на Брянском фронте в составе 3-й, 13-й, 48-й армий до августа 1943 г. С апреля 1942 г. по март 1943 г. 37-й дивизион дислоцировался на участке Ливны – Верховье (станции Пажень, Казаки, Лопатино, Измалково, Красная Заря, Хомутово, Верховье), прикрывая от вражеских воздушных атак и поддерживая огнём пехоту. Разрушенное железнодорожное полотно не позволяло бронепоездам подойти к переднему краю – бепо вели огонь с закрытых позиций.

5 декабря 1942 г. бронепоезда дивизиона получили новые номера: № 1 – № 649, а № 2 – № 654. До окончания войны бронепоезд № 16, принимавший участие в обороне Тулы, воевал под № 649.

20 августа 1943 г. 37-й ОДБП включили в 60-ю армию Центрального фронта (позже – 1-го Украинского фронта), в составе которой он участвовал в Курской битве и освобождении Левобережной Украины. В частности, дивизион занимался охраной участка Львов – Киев, участвовал в оборонительных боях в районе Малина Житомирской области, поддерживая 226-ю стрелковую дивизию. Затем на участке Ирша – Тетерев поддерживал наступление частей 316-й, 322-й стрелковых дивизий и 6-й мотострелковой бригады 60-й армии. После этих боёв 37-й дивизион прибыл в Киев «на профилактику» – здесь бронепоездам промыли котлы и осмотрели матчасть.



В конце месяца бронепоезда, совершив 300-километровый марш Тетерев – Коростень – Житомир – Бердичев, поступили в распоряжение 18-го стрелкового корпуса, сосредоточились в районе Шепетовки и приняли участие в Ровно-Луцкой наступательной операции (январь – февраль 1944 г.)

С этой операцией связан один эпизод. В связи с наступившей распутицей артиллерия отставала от пехоты и не могла поддерживать части корпуса. Поэтому для поддержки пехоты на участке станция Полонное – Шепетовка создали группу бронепоездов – 37-го и 49-го дивизионов – под командованием командира 37-го дивизиона подполковника А. И. Зайченко. При этом бепе 37-го дивизиона получили задачу отбить возможные контратаки противника в районе господствующей высоты 311,1. 6 февраля 1944 г. огнём бронепоездов была отбита немецкая атака – до батальона пехоты – юго-западнее Большой Медведовки. Ещё одна атака была отбита 9 февраля, при этом бронепоезда уничтожили 2 станковых пулемёта, 3 блиндажа, орудие, миномётную батарею и почти роту пехоты.

Наиболее напряжённым стало 10 февраля 1944 г. В этот день бепе № 649 поддерживал наступление частей 18-го стрелкового корпуса, а бепе № 654 отбивал немецкие контратаки в районе высоты 311,1 (всего до 10 контратак). В результате при активной поддержке бронепоездов 10 февраля 1944 г. части 18-го стрелкового корпуса овладели городом и станцией Шепетовка и высотой 311,1. За это приказом Ставки ВГК № 033 от 17 февраля 1944 г. 37-му дивизиону бронепоездов присвоили почётное наименование «Шепетовский»²², а командир 37-го ОДБП Зайченко Александр Иванович «за проявленное мужество и умелую организацию боевых действий бронепоездов» был представлен к ордену Отечественной войны I степени. В наградном листе читаем: «В итоге декабрьских боёв с наземным и воздушным противником личным составом 37-го ОДБП сбито 3 самолёта противника. Уничтожено – одна 75 мм пушка противника с прислугой, пулемётное гнездо, наблюдательный пункт и взорван склад с боеприпасами. Рассеяно и частью уничтожено скопление до 25 танков и самоходных орудий, 80 автомашин и свыше 3-х батальонов пехоты»²³.

20 апреля 1944 г. дивизион вывели в резерв 1-го Украинского фронта на участок Славута – Здолбуново. Находясь в резерве, личный состав дивизиона участвовал в боевых операциях против подразделений Украинской повстанческой армии (УПА). Так, 12 мая команда бронепоездов «оказывала помощь партизанам соединения Каменец-Подольской области полковника Адуха в бою с бандеровцами (200 чел.), в бою было убито свыше 30 человек, 20 взято в плен».

8 декабря 1944 г. по распоряжению командования 37-й ОДБП убыл по маршруту Львов – Ходров – Стрый в распоряжение 4-го Украинского фронта, а 3 января 1945 г. получил приказание о переброске в Самбор.

С 15 марта 1945 г. 37-й дивизион была выведен в резерв Ставки ВГК и передислоцировался в Москву с базированием на станции Павелецкая – Товарная. Летом 1945 г. перешёл на станцию Красный Бор Западной железной дороги. Здесь на основании директивы № 246688 от 06.05.1946 г. Генерального штаба Вооружённых сил СССР дивизион расформировали. Матчасть передали 8-му Ясловскому²⁴ дивизиону бронепоездов²⁵.

Примечания

¹ Битва за Тулу: Сб. материалов и документов. Тула: Обл. кн. изд-во, 1950. С. 16–18; То же. 2-е изд. Тула, 1951. С. 32–34; 3-е изд. Тула, 1957. С. 51–53; 4-е изд. Тула, 1969. С. 75–78; Ошевский С. Бронепоезд № 16 // Они защищали Тулу: Воспоминания и очерки. 2-е изд., испр. и доп. Тула: Приок. кн. изд-во, 1965. С. 126–130. В 1-м издании сб. «Они защищали Тулу» (1961) очерк С. Д. Ошевского отсутствует. Помимо ошибки в фамилии автора (в сборниках – Зобков, верно – Зыбков), которая повторяется во всех публикациях, мы обнаружили также, что текст воспоминаний в 4-м издании сборника «Битва за Тулу» отличается от текстов, опубликованных в предыдущих трёх. Отдельные абзацы изъяты, некоторые добавлены, текст отредактирован. Для сравнения: начало воспоминаний в 1–3-м изданиях: «В октябре фашистские войска имели преимущество в танках и отчасти в авиации. Гудериановские войска продолжали **рваться** вперёд»; начало воспоминаний в 4-м издании: «В октябре фашистские войска **еще** имели преимущество в танках и отчасти в авиации. **Пресловутые** гудериановские войска продолжали **ползти** вперед, **истекая кровью**» (*разночтения выделены ред.*). Вряд ли новая редакция была согласована с автором, иначе составители сборника исправили бы ошибку в фамилии. Очевидно вольное обращение с архивным документом (указана ссылка ГАТО. Ф. 2230. Оп. 1. Д. 11. Л. 18–20) ради решения поставленной перед составителями идеологической задачи.

² 8-й отдельный дивизион бронепоездов (8-й отдельный Ясловский дивизион бронепоездов) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.tankfront.ru/ussr/odbp/odbp08.html> (дата обращения: 22.02.2017 г.).

³ Коломиец М. Бронепоезда Красной Армии 1930–1941 // Фронтальная иллюстрация. 2004. № 3. С. 64–65.

⁴ Полоцк – город в Витебской области Белоруссии, Белорусский военный округ (на момент повествования).

⁵ 8-й отдельный дивизион бронепоездов (8-й отдельный Ясловский дивизион бронепоездов)...

⁶ В военной терминологии этот процесс называется «мобилизационное развёртывание», что означает полное укомплектование всех предусмотренных штатным расписанием должностей.

⁷ Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.: Транспорт, 1992. С. 92.

⁸ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Ед. хр. 241. № 10085404.

⁹ Там же.

¹⁰ Там же.

¹¹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Ед. хр. 254. № 10090171.

¹² ЦАМО. Оп. 682524. Ед. хр. 256. № 10092523.

¹³ Там же.

¹⁴ Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. ... С. 92.

¹⁵ Войны газетная строка – строка победы [Электронный ресурс]. URL: http://tulalibrary.blogspot.ru/2011_12_01_archive.html (дата обращения: 28.02.2017).

¹⁶ ЦАМО. Ф. 208 (50-я Армия). Оп. 2511. Д. 183. Л. 85.

¹⁷ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Ед. хр. 254. № 10090171.

¹⁸ Родственники настаивают на варианте написания фамилии Каржевский.

¹⁹ 38-й отдельный дивизион бронепоездов [Электронный ресурс]: URL: <http://www.tankfront.ru/ussr/odbp/odbp38.html> (дата обращения: 28.02.2017 г.)

²⁰ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 44677. Ед. хр. 744. № 1533316554.

²¹ Там же.

²² Коломиец М. В. Бронепоезда в бою 1941–1945. «Стальные крепости» Красной Армии. М.: Стратегия КМ; Яуза: Эксмо, 2010. С. 75–77.

²³ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686044. Ед. хр. 3932. № 20113202.

²⁴ Почётное наименование «Ясловский» дивизион получил за участие в прорыве немецкой обороны (февраль 1945 г.) в районе города Ясло (Польша).

²⁵ Коломиец М. В. Бронепоезда в бою 1941–1945. «Стальные крепости» Красной Армии... С. 77.