|  |
| --- |
| **1-й отдельный дивизион бронепоездов** |
| **1-й отдельный Краснознаменный дивизион бронепоездов** |
| |  | | --- | | Краснознаменная | |
| [Командный состав](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "1) • [Формирование и организация](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "2) • [Боевой и численный состав](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "3) • [Боевой путь](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "4) [Награды и почетные наименования](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "5) • Фотоматериалы |
|  |
| |  | | --- | |  | |
| **[I. Командный состав дивизиона](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "1ref)** |
| * **Командиры дивизиона**  |  |  | | --- | --- | | на 1941 | МАКАЕВ Григорий Андреевич, *майор* | |  |  | | 1944 - 1945 | КАЗАКЕВИЧ, *майор* |  * **Заместитель командира дивизиона по строевой части**  |  |  | | --- | --- | |  |  |  * **Начальники штаба дивизиона**  |  |  | | --- | --- | |  |  |  * **Военные комиссары дивизиона**  |  |  | | --- | --- | |  |  |  |  | | --- | | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | \*Занимал должность на момент окончания войны. | |
| **[II. Формирование и организация](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "2ref)** |
| |  | | --- | | Формирование части началось 13 октября 1924 г. в Киеве, в казармах бывшего 9-го автобронетанкового дивизиона на основании приказа по войскам Украины и Крыма. На комплектование поступили бронепоезда Украинского ВО № 10, 11 и 154. Кроме того, в состав дивизиона включались лучшие командиры и красноармейцы расформированных бепо № 4, 9, 20, 153, 162, 251 и 252, Формирование велось по штату мирного времени, объявленному в приказе РВС СССР № 118 от 1924 г. Новая часть получила официальное наименование 1-й дивизион полевых бронепоездов, ее формирование закончилось 1 ноября 1924 г.  1-й дивизион получил орден Боевого Красного Знамени, которым в 1921 г. за взятие Баку был награжден бронепоезд № 61 «Имени III Интернационала». После реорганизации бронепоездных частей в 1922 г. бепо № 61 вошел в состав бепо № 4, куда и поступило знамя с орденом Красного Знамени. В октябре 1924 г. после окончания работы ликвидационной комиссии, бронеплошадки бронепоезда № 4 сдали на склад в Брянске, а бронепаровоз и 40 человек команды во главе с командиром бепо Я. Федоренко прибыли на укомплектование 1-го дивизиона (последнего назначили командиром дивизиона). Орден Красного Знамени, на основании устного распоряжения начальника штаба Украинского ВО, передали в штаб 1-го дивизиона. Приказом по войскам Киевского ВО № 70 от 29.10.1938 г. за 1-м дивизионом официально закреплялся этот орден, и с этого времени дивизион стал именоваться Краснознаменным.  На основании приказа по войскам Киевского ВО № 51/004179 от 07.09.1939 г. 1-й отдельный дивизион бронепоездов, дислоцирующийся в Киеве, перешел на штат военного времени, и через три дня был готов к боевым действиям в составе легких бепо № 15, 17 и тяжелого № 31.  13 сентября 1939 г. дивизион под командованием майора Голенкина выступил в направлении станции Сарны, где поступил в распоряжение 15-го стрелкового корпуса. После перехода частями Красной Армии польской границы 17 сентября разведка дивизиона на станции Павурск обнаружила брошенный польский бронепоезд. Трофей привели в Сарны, где для него сформировали команду и включили в состав дивизиона в качестве 4-го бепо. Его командиром назначили старшего лейтенанта Турганова.  16 октября 1939 г. дивизион убыл к месту постоянной дислокации в Клев, при этом трофейный бепо оставили в распоряжении 5-й армии. 17 ноября по распоряжению Генерального Штаба РККА № 4/1387 бронепоезд № 17 под командованием капитана Панькова вместе с личным составом и матчастью передачи в состав войск НКВД по охране железнодорожных сооружений. Чуть позже туда же поступил трофейный бепо старшего лейтенанта Турганова (вместе с двумя другими польскими бронепоездами).  3 января 1940 г. 1-й дивизион вновь развернули по штатам военного времени, и 19 января в составе бепо № 15 и 31 он убыл в Гатчину, где находился до окончания советско-финляндской войны. 30 апреля дивизион вернулся в Киев, а уже 26 июня получил приказ выдвинуться на границу с Румынией и поддержать 51-ю стрелковую дивизию при взятии станции Бендеры. Станция была занята без боя ночью 29 июня, а 9 июля на основании распоряжения 9-й армии дивизион вернулся в Киев.  С началом Великой Отечественной войны 1-й отдельный дивизион бронепоездов был развернут до штатов военного времени и 23 июня 1941 г. в составе бепо № 15, 17 (легкие) и № 31 (тяжелый) убыл по маршруту Киев – Шепетовка - Ковель, где поступил в распоряжение 45-й стрелковой дивизии 15-го стрелкового корпуса. Уже 25 июня бронепоезда поддерживали огнем части корпуса, дав возможность планомерно отвести войска на новые позиции.  В течение 26 - 30 июня легкие бронепоезда № 15 и 17 поддерживали части Красной Армии у станций Мациев и Ковель, а № 31 — под Острогом. При этом огнем тяжелого бепо было подбито 5 немецких танков.  5 июля 1941 г. из-за невозможности отхода (железная дорога была перерезана немцами) в районе станции Казатин был оставлен бронепоезд № 31. Его команда в пешем порядке вела бои совместно с 13-й железнодорожной бригадой под Бердичевым и в самом городе.  8 июля 1941 г. у станции Мартыновка бронепоезд № 17 попал под артобстрел противника, в результате чего одна бронеплощадка сошла с рельс, а путь оказался разбитым. Команда вела бой до последней возможности, после чего оставила разбитый состав. Через три дня ее вместе с командой бепо № 31 отправили на переформирование в Киев.  Бронепоезд № 15 с 13 июля по 2 августа вел бои под Коростенем, Владимир-Волынским, Житомиром и Малиным, поддерживая 19-й механизированный и 45-й стрелковый корпуса. После ремонта в Чернигове (к этому времени состав имел 12 сквозных пробоин от снарядов, не считая осколков) бепо действовал в районе Бехи, Брянска и Выблы. При этом только за 2 - 3 сентября из его орудий было выпушено 700 снарядов.  10 сентября 1941 г. бронепоезд подвергся сильной бомбежке немецкими самолетами, в результате чего получил серьезные повреждения: в шести местах пробит котел паровоза, в двух местах командирская рубка, пробиты две орудийных башни, повреждены все орудия и тележка первой броне площадки. Спустя три дня состав черным паровозом доставили для ремонта на Харьковский паровозоремонтный завод, но закончить работы не удалось - предприятие с 25 сентября начало эвакуацию в Воронеж. Сюда же отправили и бронепоезд № 15.  10 октября 1941 г. от начальника управления бронепоездов полковника Чаброва был получен приказ о передаче бепо № 15 для формирования нового дивизиона, а личный состав 1-го дивизиона направлялся в Харьков для получения другой матчасти. Но в связи с эвакуацией предприятий города часть перенаправили в Москву, куда она прибыла 20 октября.  В депо станции Люблино Дзержинской железной дороги личный состав 1-го дивизиона принимал активное участие в достройке и вооружении одного из бронепоездов (типа НКПС-42), который начинал сооружаться на Харьковском паровозоремонтном заводе, затем эвакуировался на Воронежский ПРЗ. а оттуда в Москву. Этот состав был готов к 6 ноября 1941 г. (бронепаровоз Ов № 5150, две двухбашенные 4-осных бронеплощадки, броня 35 - 40 мм не каленая, вооружение каждой 2 75-мм французские пушки образца 1897 г. и 6 пулеметов ДТ). Второй бронепоезд для 1-го дивизиона начат строиться в депо Волноваха, а заканчивался и вооружатся на Воронежском паровозоремонтном заводе (бронепаровоз Ов № 6973, две двухбашенные 4-осных бронепдощадки. броня 35-40 мм не каленая, вооружение каждой 2 75-мм французские пушки образца 1897 г. и 4 пулемета Максима). После небольших доделок в депо Люблино и укомплектования базы, 25 ноября 1941 г. по приказу наркома обороны 1-й дивизион бронепоездов (легкие бепо № 17 и 31) убыл в Рязань, где вошел в состав войск группы генерал-лейтенанта Мишулина. До конца апреля 1942 г. дивизион действовал в районах Тула, Щекино, Шивцово, Шверково, Хрущеве, Пронск в составе 50-й, а затем 10-й армии Западного фронта.  27 апреля 1942 г. бронепоезда придали 330-й стрелковой дивизии. Они действовали у разъезда Щигры и станции Фаянсовая (в районе города Киров). Так, 19 мая 1942 г. у станции Подписная дивизион поддерживал огнем свою пехоту, выпустив за 7 минут 500 снарядов. Ответным огнем противника бепо № 31 получил попадание в командирскую рубку, но потерь в людях удалось избежать. 23 - 24 июня 1942 г. бронепоезда поддерживали огнем 1111-й стрелковый полк 330-й дивизии, который обеспечивал прорыв из окружения кавалерийской группы Белова. Дивизион выполнил свою задачу, отбив контратаки противника и подавив огонь немецкого бронепоезда. Группа Белова вышла из окружения.  27 августа 1942 года огнем бронепоезда № 17 был сбит немецкий самолет, который упал в 800 м от стоянки бепо. Летчики стали отстреливаться, один был убит, второй взят в плен. Всего за период с 28 апреля по 28 декабря 1942 г. в районе г. Киров (10-я армия Западного фронта) огнем дивизиона было уничтожено более 200 солдат и офицеров противника, танк, 18 ДЗОТов, 2 артиллерийских и минометная батарея, сбит один и подбито два самолета.  На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 г. бронепоезда получили новые номера: № 17 стал именоваться № 645, а № 31 — № 671.  10 января 1943 г. огнем бепо № 645 в районе станции Фаянсовая был сбит самолет Юнкерс-52 № 5309, экипаж которого (четыре человека) был взят в плен.  Дивизион находился в районе Кирова до конца лета 1943 г., поддерживая огнем части 330-й и 385-й стрелковой дивизий. Всего с января по сентябрь 1943 г. огнем бронепоездов было уничтожено около 380 солдат и офицеров, две минометных батареи, 12 огневых точек, 105-мм орудие, шестиствольный миномет, автомашина, 19 ДЗОТов, сбито 2 самолета, отбито 9 немецких контратак и сожжен один эшелон противника.  С 20 октября 1943 г. по 1 января 1944 г. 1-й отдельный дивизион бронепоездов находился на станции Рославль, а затем его перебросили на станцию Веримейки, где он вошел в оперативное подчинение 76-й стрелковой дивизии 10-й армии Западного фронта. В январе - марте бронепоезда поддерживали огнем части 76 и 330-й дивизий, а 20 апреля 1-й одбп переподчинили 49-й армии 2-го Белорусского фронта. До 24 июня 1944 г. бепо прикрывали от атак с воздуха строительство моста через реку Проня, а 25 июня поддерживали наступление 1268-го стрелкового полка 385-й стрелковой дивизии в районе Староселы - Шеперово. До 18 августа 1944 г. 1-й дивизион находился на станции Дары из-за взорванного моста у Могилева, а на следующий день выехал в Белосток, откуда 4 сентября - на станцию Крушэ-Любицэ, в оперативное подчинение 380-й стрелковой дивизии 49-й армии. Здесь 10 - 11 сентября бронепоезда поддерживали артогнем наступление 1260-го стрелкового полка.  В 1943 - 1944 гг. бронепоезда 1-го дивизиона перевооружили пушками Ф-34: № 645 в периоде 10 июня по 27 июля 1943 г. (в депо станции Люблино в Москве), а № 671 - с 28 февраля по 30 мая 1944 г. в депо станции Урочь Ярославской железной дороги. Перевооружение велось силами личного состава команд бепо.  10 октября 1944 г. дивизион передислоцировался на станцию Червонный Бор, а 23 декабря он поступил в распоряжение 50-й армии 2-го Белорусского фронта. С 18 по 22 января 1945 г. бронепоезда поддерживали наступление частей 373-го, 396-го стрелковых полков и 153-го укрепрайона в направлении Мал. Плоцк - Кобылий. Всего за период с 1 января 1944 г. по 22 января 1945 г. огнем бепо было уничтожено 145 человек, 4 орудия, 15 пулеметов, 2 минометных батареи, 5 автомашин, 3 огневых точки и наблюдательный пункт. С 11 по 25 марта 1945 г. 1-й отдельный дивизион бронепоездов находился в пути по маршруту Червонный Бор - Белосток - Минск - Москва. Всего по материалам журнала боевых действий за период Великой Отечественной войны бепо 1-го одбп уничтожили 31 танк, 155 мотоциклов, 9 артиллерийских и 8 минометных батарей, 20 орудий, 8 минометов, 225 автомашин, 26 пулеметов, 15 огневых точек, 36 ДЗОТов, сбито 8 и подбито 3 самолета.  Во время нахождения в Москве была заменена матчасть — бепо с 2-башенными бронеплошадками были сданы на базу материально-технического снабжения ГБТУ КА, а взамен получены новые бепо № 601 и № 628 (типа БП-43).  С 9 апреля по 7 мая 1945 г. дивизион находился в пути по маршруту Москва - Свердловск - Омск - Иркутск - Чита - станция Ушумун Амурской железной дороги, где он вошел в состав 2-й Краснознаменной армии Дальневосточного фронта. 18 октября 1-й одбп передали в состав 1-й Краснознаменной армии 2-го Дальневосточного фронта, а 19 ноября 1945 г. - в Забайкальско-Амурский ВО с дислокацией на станции Вяземская. Дивизион расформирован не ранее 1948 г. | |
| **[III. Боевой и численный состав дивизиона](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "3ref)** |
| |  | | --- | | На основании приказа по войскам Киевского ВО № 51/004179 от 07.09.1939 г. 1-й отдельный дивизион бронепоездов, дислоцирующийся в Киеве, перешел на штат военного времени, и через три дня был готов к боевым действиям в составе легких бепо № 15, 17 и тяжелого № 31.  На 23 июня 1941 г.   * бепо № 15 (легкий) * бепо № 17 (легкий) * бепо № 31 (тяжелый)   На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 05.12.1942 г. бронепоезда получили новые номера: № 17 стал именоваться № 645, а № 31 — № 671:   * бепо № 645 (бывший - 17) * бепо № 671 (бывший - 31) | |
| **[IV. Боевой путь дивизиона](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "4ref)** |
| |  | | --- | |  | |
| **[V. Награды и почётные наименования](http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html" \l "5ref)** |
| |  | | --- | |  | |

Источник: <http://tankfront.ru/ussr/odbp/odbp01.html#5ref>