



А.Г. ШАЛКОВСКИЙ

A.G. SHALKOVSKIJ

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ АРТИЛЛЕРИЯ ВМФ СССР НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

### RAILWAY ARTILLERY OF THE SOVIET NAVY BEFORE AND DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

**Сведения об авторе.** Шалковский Алексей Геннадьевич — заместитель директора Института проблем проектирования в микроэлектронике Российской академии наук, кандидат технических наук, старший научный сотрудник (Москва. E-mail: ashalkovsky@yandex.ru).

**Аннотация.** В статье излагается краткая история создания железнодорожных артиллерийских установок, рассматриваются особенности их конструкции и боевого применения.

**Ключевые слова:** военная угроза; береговая оборона; железнодорожные артиллерийские установки; транспортёр морской; конструкция транспортёра; боевое применение.

**Information about author.** Aleksey Shalkovskij – Deputy Director of the Institute of microelectronics design problems of the Russian Academy of Sciences, Cand. Sc. (Tech.), senior researcher (Moscow. E-mail: ashalkovsky@yandex.ru).

**Summary.** The article sets out short history of creation of railway artillery guns; features of its design and combat use are considered.

**Keywords:** military threat; costal defense; railway artillery guns; marine transporter; transporter design; combat use.

**У**СИЛЕНИЕ военной угрозы со стороны ряда государств вынудило руководство Советского Союза обратить серьёзное внимание на укрепление его протяжённых морских границ, поэтому уже первым пятилетним планом 1928—1933 гг. были предусмотрены крупные мероприятия по модернизации ВМФ и, в частности, его артиллерийского вооружения.

Недостаток военных кораблей для укрепления морских границ страны требовал усиления береговой обороны. Между тем стационарные батареи береговой обороны, как правило, не имели броневой защиты, размещались скученно, с небольшими интервалами и к тому времени технически устарели. Их расположение с началом боевых действий было хорошо известно благодаря разведке, поэтому стационарным батареям постоянно угрожали удары противника с моря и воздуха. Радикальное решение назревшей проблемы укрепления береговой обороны виделось в создании подвижных батарей, способных быстро менять своё местоположение. Учитывая состояние дорожной сети СССР, наиболее реально

речь могла идти о железнодорожных артиллерийских установках.

Однако в России опыт разработки тяжёлой железнодорожной артиллерии был крайне недостаточен и ограничивался созданием двух железнодорожных 10-дм артиллерийских установок. В Гражданской войне и красным, и белым было не до создания тяжёлой железнодорожной артиллерии, и обе стороны ограничились установкой на железнодорожные платформы десятков образцов полевой и морской артиллерии. Несомненно, подобные примитивные артиллерийские установки не могли выполнять задачи береговой обороны, поэтому первым пятилетним планом предписывалось создание тяжёлых железнодорожных артиллерийских установок калибра 180, 305 и 356 мм. В ходе его реализации в начале 1930-х годов Третьим Центральным конструкторским бюро судостроения (ЦКБС-3) при Ленинградском металлическом заводе (ЛМЗ) под руководством А.Г. Дукельского был разработан проект 356-мм железнодорожной артиллерийской установки. Её основным элементом стал транспортёр, получивший индекс ТМ-1-14 (транспортёр морской, тип 1, калибр 14 дюймов). Для создания

установки предлагалось использовать орудия для недостроенных русских линкоров типа «Измаил» с длиной ствола 52 калибра (см. табл.).

Транспортёр представлял собой изготовленную из листовой стали массивную главную балку, которая через балансиры опиралась на железнодорожные тележки. Использовались тележки трёх типов. Тележки первого типа были четырёхосными с моторным приводом и располагались по концам транспортёра. В передней части располагалась шестисосная тележка второго типа, а в задней — четырёхосная тележка третьего типа.

Хотя тележки и имели небольшие размеры, они должны были выдерживать не только статическое давление, но и дополнительную нагрузку, возникавшую во время выстрела. Орудия монтировались на станках, снятых с башенных установок, изготовленных для линейных крейсеров. Основными элементами станка являлись два гидравлических тормоза отката и воздушно-гидравлический накатник.

Испытания железнодорожных установок на морском артиллерийском полигоне показали,