

что по углу горизонтального обстрела и скорострельности установки ТМ-I-14 превосходили подобные американские и французские системы.

В 1933 году первая батарея железнодорожных артиллерийских установок в составе трёх транспортёров ТМ-I-14 была перебазируется на Дальний Восток. В состав батареи также входили три вагона — снарядные погреба, три вагона — зарядные погреба, три вагона — электростанции, один вагон — батарейный пост и несколько паровозов серии «Э». Кроме того, в составе батареи имелась так называемая подвижная база, которая предназначалась для обеспечения автономности батареи.

Подвижная база включала три—четыре вагона-погреба, четыре вагона с горюче-смазочными материалами, несколько жилых вагонов и вагонов, оборудованных под хозяйственные нужды. Она обеспечивалась средствами восстановления разорванного железнодорожного полотна, а также маскировочным

имуществом. Кроме того, в её составе имелись три автодрезины для связи и разведки пути, в т.ч. одна бронедрезина с пулемётом. Всего в составе подвижной базы насчитывались 20 теплушек и два классных вагона.

По штату мирного времени в батарее числился 331 человек, в т.ч. 16 командиров. Такой состав стал типовым и практически не изменялся, несмотря на совершенствование типа транспортёра.

Между тем ЛМЗ продолжил работу над изготовлением орудий для второй батареи. Но двух батарей железнодорожных артиллерийских установок было явно недостаточно для создания системы береговой обороны на Балтике и на Дальнем Востоке, поэтому сразу же после разработки и успешной реализации проекта ТМ-I-14 ЦКБС-3 получило задание на проектирование артиллерийской железнодорожной установки ТМ-II-12 на базе 305-мм (12-дм) пушек. Её изготовление было поручено Николаевскому судостроительному за-

воду № 198 имени Марти. Проект продолжал совершенствоваться и в мае 1936 года был утверждён. Он предусматривал создание железнодорожной артиллерийской установки ТМ-II-12 с использованием стволов 305-мм калибра, которые были предназначены для недостроенных броненосцев типа «Андрей Первозванный», а также железнодорожной артиллерийской установки ТМ-III-12 с использованием стволов того же калибра, поднятых с затонувшего в Севастополе линкора «Императрица Мария».

Железнодорожные транспортёры ТМ-III-12 по своему устройству мало чем отличались от 356-мм транспортёра ТМ-I-14 и 305-мм транспортёра ТМ-II-12. Новшество в его конструкции состояло в том, что верхний лафет вместе с качающейся частью и стволом мог опускаться во внутреннюю полость главной балки. Это позволяло значительно уменьшить габариты всей установки в походном положении по высоте и, таким образом, вписаться в установленные в стране

Таблица

Характеристики железнодорожных артиллерийских транспортёров, разработанных в 30—40-х гг. XX века

Характеристики		Тип железнодорожного транспортёра			
		ТМ-I-14	ТМ-II-12	ТМ-III-12	ТМ-I-180
Габаритные размеры, м	Длина	35,82	32,55	33,92	199,8
	Ширина	34,5	34,8	32,9	31,4
	Высота в походном положении	53,5	47,6	48	48
Масса в походном положении, т		412	280	340	160
Ресурс ствола, выстрелы		150	300	200	120
Калибр, мм		355,6	305	305	180
Длина ствола, калибры		52	40	52	57
Скорострельность, выстрелы/мин		1,5	1,5	1,8-2	5
Углы, град.	возвышения	50/50	4550	5050	50
	горизонтального обстрела	5/360	5/360	5,5/360	360
	склонения	7	0	2	0
Масса фугасного снаряда, кг		470,9	470,9	314,0	97,5
Начальная скорость снаряда, м/с		870	762,5	950	920
Макс. дальность стрельбы, км		48,9	28,6	44,0	37,129

Примечание. В числителе приведены значения углов обстрела при стрельбе с рельсового пути, в знаменателе — при стрельбе с бетонного основания.