

фективности стрельбы батарея получала с большим опозданием в виде общей оценки артогна и по всем стрельбам.

После Советско-финляндской войны установки были переправлены на полуостров Ханко, где и встретили начало Великой Отечественной войны. 305-мм железнодорожные артиллерийские установки подавляли своим огнём финские огневые средства, расположенные на близлежащих к полуострову островах, а также не давали возможности боевым кораблям военно-морских сил Финляндии вести прицельный обстрел полуострова Ханко. За время оборонительных боёв они 108 раз открывали огонь по противнику, израсходовав свыше 570 (по другим данным — 625) снарядов⁸.

Высокий героизм и отменную боевую выучку продемонстрировал личный состав железнодорожной артиллерии в годы Великой Отечественной войны. С началом боевых действий оказалось, что гитлеровское командование даже не планировало привлечения крупных надводных сил для нападения на СССР, и поэтому серьёзных морских целей для советской железнодорожной артиллерии практически не оказалось.

С началом войны четыре батареи ТМ-I-180 убыли на Черноморский флот. В составе Ленинградского фронта действовали три батареи ТМ-I-180. В январе 1942 года 12, 18 и 19-я батареи ТМ-I-180, а также 11-я батарея ТМ-II-14 были сведены в 1-й отдельный артдивизион. Этот дивизион, а также шесть железнодорожных артстанов калибра 100—152 мм составили 101-ю морскую железнодорожную артбригаду — самое мощное артиллерийское соединение Ленинградского фронта. Бригада вела контрбатареиную борьбу с гитлеровской артиллерией, поддерживала боевые действия сухопутных войск, обстреливала аэродромы фашистов, прикрывала коммуникации в направлении Ленинград — Кронштадт.

За время блокады не было потеряно ни одной железнодорожной артиллерийской установки крупного и среднего калибров, т.к. наша железнодорожная артиллерия действовала по «манёвренно-огневой» схеме: удар —

манёвр — удар⁹. Кое-кто считает, что подобная схема действий артиллерии была придумана американцами после поступления на вооружение полевой артиллерии самоходных артиллерийских установок. Но таким же образом в Великую Отечественную войну действовала и советская реактивная артиллерия: в нарушение всех предписаний руководств и наставлений боевые машины при оставлении огневой позиции после залпа приводились в походное положение уже в движении. Точно так же поступали и расчёты транспортёров: площадки не убирались, крепление по-походному производили на выходе с огневых позиций, продольные брусья отваливали в сторону, а опорные подушки оставляли на месте. Отход с позиции на расстояние 400—500 м совершался своим ходом и на малых скоростях, с незакреплёнными опорными «ногами». Для этого у транспортёров ТМ-II-12 и ТМ-III-12 имелись небольшие двигатели, позволявшие им передвигаться со скоростью 2—2,5 км/ч¹⁰. В последующем опорные «ноги» перестали забрасывать на тележки, а только приподнимали на 20—30 см от головки рельсов¹¹.

Чтобы исключить засечку стрелявших железнодорожных транспортёров крупного калибра звукометрическими станциями и оптической разведкой немцев и финнов, огонь одновременно с ними открывали корпусные 122-мм пушки А-19 и 152-мм гаубицы-пушки МЛ-20. Иногда привлекались и железнодорожные артиллерийские установки калибра 130—100 мм. Кроме того, активно использовались взрывпакеты, имитировавшие выстрелы тяжёлых орудий.

За годы войны железнодорожной артиллерийской бригадой были уничтожены 109 батарей и отдельных орудий, 84 танка, 335 автомобилей, один железнодорожный эшелон, разрушены 12 дзотов, уничтожены 4 железнодорожных моста. Во время блокады прибалтийских портов 130-мм железнодорожной артиллерийской установкой были потоплены 5 небольших транспортов и 36 катеров и барж.

В 1943 году установки бригады приняли участие в прорыве блокады Ленинграда, а затем уча-

ствовали в Красносельской и Выборгской операциях, в боях под Лиенаем и Кёнигсбергом. Огромный вклад железнодорожные артиллерийские установки внесли и в героическую оборону Туапсе.

Таким образом, в 1930—1940 гг. советской промышленности удалось разработать, изготовить и поставить на вооружение Военно-морского флота СССР ряд образцов орудий тяжёлой железнодорожной артиллерии. Их разработка осуществлялась под руководством А.Г. Дукельского, А.А. Флоренского и Н.В. Богданова. При создании тяжёлых железнодорожных артиллерийских транспортёров, как правило, использовались орудия недостроенных российских линкоров; при этом разработчики проявили немало изобретательности и творчества, что позволило создать конструкции, которые в полной мере отвечали требованиям проведения операции и боя того времени.

Железнодорожные артиллерийские транспортёры вобрали в себя всё лучшее, что до них было создано в корабельной артиллерии. Они обладали многими преимуществами перед стационарными батареями: высокой манёвренностью и автономностью, способностью довольно быстро менять позицию и перемещаться на значительные расстояния. Первоначально предназначенные для стрельбы главным образом по морским целям, в боевых действиях они, как правило, успешно применялись и при поражении наземных целей.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Брагин В.И. Пушки на рельсах. Интернет-ресурс: <http://militera.lib.ru>.

² 180-мм железнодорожная артиллерийская установка ТМ-I-180. Интернет-ресурс: <http://pobeda.poklonnayagora.ru>.

³ Брагин В.И. Указ. соч.

⁴ Мерников А.Г. Вооружённые силы СССР и Германии. 1939—1945. Минск: Харвест, 2010. С. 98.

⁵ Там же. С. 101—104.

⁶ 305-мм железнодорожная артиллерийская система ТМ-III-12. Интернет-ресурс: <http://army-news.ru>.

⁷ Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 475. Л. 119.

⁸ Там же.

⁹ Артиллерийские набеги. Интернет-ресурс: <https://picturehistory.livejournal.com>.

¹⁰ Там же.

¹¹ Там же.