Свердловская детская железная дорога

структурное подразделение Свердловской железной дороги – филиал ОАО «РЖД»

|  |  |
| --- | --- |
| Рассмотрено и одобрено на  методическом совете СвДЖД  Протокол № 1 от 18.09.2025 г. | УТВЕРЖАЮ:  Начальник Свердловской детской железной дороги  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_М. В. Алалыкин |
|  |  |

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА К ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ОБЩЕРАЗВИВАЮЩЕЙ ПРОГРАММЕ** **«Кампус Роста»**

**лекция «Бронепоезда Свердловской железной дороги в годы Великой Отечественной войны»**

(для групп всех годов обучения)

Возраст обучающихся: *11 – 18 лет*

Срок реализации программы: *4 академ.часов*

Автор программы: *Здоровенко Е.Г.,*

*методист СвДЖД*

Екатеринбург

2025

**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

Теоретическая лекционная подготовка «Бронепоезда Свердловской железной дороги в годы Великой Отечественной войны» разработана к дополнительной общеразвивающей программе «Кампус Роста», в рамках наполнения учебно-исторического модуля «Роль Свердловской железной дороги в годы Великой Отечественной войны» и реализуется и обязательна для применения на Свердловской детской железной дороге, рекомендована для занятий на Тюменской детской железной дороге, в профильных железнодорожных учебных заведениях и на предприятиях Свердловской железной дороги.

Лекция предполагает проведение профориентационных военно-патриотических занятий для сознательного осмысления глубины трагедии в истории нашей страны, героизма и жертвенности нашего народа. Погружение в изучение учебно-исторической лекции – это дань уважения и памяти всем нашим воинам-железнодорожникам, их подвигам. Современные события нашего времени дают наглядный пример, что подрастающее поколение должно детально погружаться в изучение темы фашизма: его пагубного влияния в мире и в нашей стране в прошлом столетии. Поверхностные знания, формальный подход и условности в изучении темы ВОВ – не допустимы.

Лекция «Бронепоезда Свердловской железной дороги в годы Великой Отечественной войны» рассчитана на 4 часа.

**Организация занятий**

Теоретическое занятие проводится 2 раза в год по 2 академических часа.

Практические занятия с вспомогательным учебно-методическим пособием проводятся в период с марта – по июнь каждого учебного года, в рамках методических часов педагога дополнительного образования с обучающимися детской железной дороги, но не более 2 дней в неделю и продолжительность в течение дня не более 4 академических часов с одним или несколькими перерывами.

**Наполняемость группы:** для теоретических занятий – не ограничена (при групповом занятии), для индивидуальных занятий в группах (в том числе онлайн) – от 12 до 15 человек.

**Возраст обучающихся**: от 11 до 18 лет.

**Цель программы:**

1. Проявление интереса у молодёжи к теме исторических событий Великой Отечественной войны.

2. Встречи молодого поколения с ветеранами ВОВ, живой диалог на праздничных мероприятиях.

3. Знакомство и изучение материалов о железнодорожном транспорте в годы ВОВ, специфика работы Свердловской железной дороги в военное время.

4. Привлечение молодёжи к проблеме сохранения памяти о подвиге советского народа в годы Великой Отечественной войны, вкладе тружеников железных дорог в Победу.

5. Осмысление глубины трагедии в истории нашей страны, изучение героизма Свердловских железнодорожников.

6. Дать дополнительные знания и справочно-методический материал, собранные редкие архивные материалы о работе Свердловской железной дороге в годы ВОВ для обучающихся, с целью их подготовки к конкурсным или реферативным работам, возможности их самоподготовки и развития.

**Научно-методические ресурсы реализации программы:**

Использование материалов Свердловского центра научно-технической информации и библиотек Свердловской железной дороги, фондов Музея истории, науки и техники Свердловской железной дороги (г. Екатеринбург) и его филиалов в городе Перми, Тюмени, Нижнем Тагиле; использование научных работ из фондов Музея железных дорог России (г. Санкт-Петербург).

**Использованная литература, ссылки, сайты:**

1. Дадыко С. Р., Драйчик И. И. Вагоностроение. Справочное пособие / С. Р. Дадыко, И. И. Драйчик; Гос. науч.-техн. Из-во машиностроит. лит-ры – М. : Машгиз, 1954. 564 с. : ил.

2. Никифоров Ю. Н. Обработка древесины для ремонта вагонов / Ю. Н. Никифоров – М. : Государственное транспортное издательство, 1949. 296 с. : ил.

3. Шадур Л. А., Челноков И. И., Никольский Л. Н. Конструкция вагонов / Л. А. Шадур, И. И. Челноков, Л. Н. Никольский и др. – М. : Всесоюзное издательско-полиграфическое объединение МПС, 1962. 416 с. : ил.

4. Лукьянин В. П. Больше века на службе России / В. П. Лукьянин – Екатеринбург : СВ-96, 1998. 350 с. : ил.

5. Спиранский А. В. На войне как на войне… Свердловская область в 1941 – 1945 гг. / А. В. Спиранский – Екатеринбург : СОКРАТ, 2015. 408 с. : ил.

6. Долматов В. Главные документы Великой Отечественной войны. Альбом / В. Долматов;

Комсомольская правда – Подольск : , Подольская фабрика офсетной печати, 2015. 400 с. : ил.

7. Пути сообщения в военном деле / сост., науч. ред. П. В. Игнатьев, Н. Ю. Бринюк, Э. Л. Коршунов, А. И. Рупасов; Военная академия Генерального штаба ВС РФ, науч.-исслед. инст. (военной истории) и др. – С-Пб. : ГАЛАРТ+, 2022. 608 с. : ил.

8. Эвакуация: величайшая из битв Второй мировой войны / группа авторов К. Д. Бугров, Е. А. Бурденков, П. В. Шлыков, А. В. Сперанский и др.; МАУК «Музей истории Екатеринбурга» – Екатеринбург : , ФОРАТ, 2022. 240 с. : ил.

9. Люди и годы. 120 лет локомотивному хозяйству Свердловской железной дороги. Сборник / составитель А. И. Марговенко – Екатеринбург : СВ-96, 2000. 304 с. : ил.

10. Технический справочник железнодорожника: том 6 – Подвижной состав / Отв. ред. к.т.н. В. Н. Сологубов. – М : Государственное транспортное издательство, 1952. 956 с.

11. Вагоны широкой колеи железных дорог СССР: Краткий справочник / Отв. ред. Д. М. Юдзон. МПС СССР Главное управление вагонного хозяйства – М : Государственное транспортное издательство, 1955. 156 с.

12. Руководство по организации и работе военно-санитарных поездов / Главное военно-санитарное управление Красной Армии – М. : Наркомздрав СССР, Медгиз, 1942. 120 с.

13. Достижения Свердловской железной дороги в годы Великой Отечественной войны. Сборник / составитель Е. Г. Здоровенко; Свердловский центр научно-технической информации и библиотек – Екатеринбург : , типография Управления СВЖД, 2023. 164 с. : ил.

**КАЛЕНДАРНО - ТЕМАТИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ**

**лекция «Бронепоезда Свердловской железной дороги в годы Великой Отечественной войны»**

*(для групп всех годов обучения)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ раздела/**  **занятия** | **№ недели проведения занятий** | **Количество учебных часов** | **Тема раздела теоретического занятия /** **практического занятия с вспомогательным учебно-методическим пособием** |
| **1** | **29** | **4** | **Бронепоезда Свердловской железной дороги в годы Великой Отечественной войны** |
| 2 | 36 | 2 | Знаменательные события и факты в годы Великой отечественной войны |

**ЛЕКЦИОННАЯ ЧАСТЬ ДЛЯ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ**

**«Бронепоезда Свердловской железной дороги в годы Великой Отечественной войны»**

С точки зрения военной тактики, бронепоезд сегодня это такая же экзотика, как конная армия. Однако этот вид вооружения был весьма эффективен на протяжении почти 100 лет. Бронепоезда закончили службу после окончания 2-й мировой войны, а начали, как только появились железные дороги.

Теория вооруженного бронирования поезда появилась в 20-е гг. 19 века во Франции, сразу после начала строительства первых железных дорог. Армия Северных соединенных штатов в 1861 г. установила орудия на железнодорожных платформах. А в 1871 г. во время франко – прусской войны прусские войска установили несколько пушек на железнодорожную платформу. Такая батарея, передвигаясь, могла обстреливать осажденный Париж не с одного места. А с разных сторон.

Именно такие платформы использовал французский инженер Мужен в 1884 г. при проектировании бронированного вооруженного вагона. Бронепоезд представлял собой бронированный подвижной железнодорожный состав, состоящий из бронепопаровоза (бронетепловоза), нескольких броневагонов или бронеплощадок, с укрепленным на них вооружением – пулеметы или пушки. Кроме того, в состав бронепоезда входили 2 или 4 платформы прикрытия, предназначенные для ведения боевых действий в прифронтовой полосе.

Такие бронепоезда впервые стали широко применяться Великобританией во время англо-бурской войны 1899-1902 гг. в южной Африке.

Во время 1-й мировой войны уже все участвовавшие в ней страны использовали бронепоезда. Это армии Германии, Австро-Венгрии, России, Франции и Италии. Тогда же стали применять и бронедрезины.

В 1915 г. на Путиловском заводе был разработан тип бронепоезда для русской армии. Он состоял из бронированного паровоза, двух бронеплощадок с мощными гаубицами и двух-трех платформ, именуемых «контрольными». Они контролировали состояние железнодорожного пути, на них размещались рельсы, шпалы, костыли для ремонта полотна.

В условиях Гражданской войны бронепоезд стал главным участником. Этому способствовало отсутствие четких линий фронтов Гражданской войны, большое количество нерегулярных войск, борьба за владение железными дорогами, которые были главным средством переброски войск, боеприпасов, продовольствия. Часть бронепоездов РККА получила от русской Императорской армии, но было и развернуто строительство новых бронепоездов. Большая часть их была собрана из подручных материалов и просто пассажирских вагонов, без чертежей и документации.

К концу Гражданской войны в распоряжении Центрального совета броневых частей было 122 полноценных бронепоезда, имели характерные названия: «Ленин», «Память товарища Урицкого». «Имени 3-го Интернационала», «Гибель контрреволюции» и др.

Бронепоезда Белой армии так же имели названия: «Адмирал Колчак», «Вперед за Родину», «Единая Россия», «Святой Георгий Победоносец».

Выгодными качествами бронепоездов были: быстрота, маневренность, сила огня и мощная огневая защита. Кроме того, к бронепоезду можно было прицепить и несколько вагонов с грузами. Но применение бронепоездов выявило и их основной недостаток. Бронепоезд становился мишенью для артиллерийских и воздушных ударов. Зависимость от железной дороги лишала его маневренности – достаточно было разрушить железнодорожного полотно впереди и позади бронепоезда.

После окончания Гражданской войны на вооружении Красной Армии было 10 дивизионов бронепоездов, которые были переданы Главному артиллерийскому управлению. Техническое усовершенствование бронепоездов продолжалось между двумя Мировыми войнами, а Брянский завод «Красный Профинтерн» был основной базой строительства бронепоездов и бронеплощадок.

Материальная часть бронепоездов состояла из бронепаровоза, двух – четырех бронеплощадок, площадок противовоздушной обороны (ПВО) и четырех контрольных платформ.

Под бронепаровоз, на тендере которого сооружалась командирская рубка, использовались машины серии О различных модификаций (Ов, Од, Он,Ок), которые были основными грузовыми машинами и эксплуатировались на всех дорогах. (1890 г., Вацлав Иванович Лопушинский, формула 0-4-0, скорость 50 км\час, поезд до 730 тонн).

Бронеплощадка представляла собой усиленную четырехосную железнодорожную платформу, имеющую стальной корпус с 1 или 2-мя орудийными башнями. Верхняя часть бронеплощадки – это кузов, закрытый броней (25 мм сверху, 45 мм с боков), нижняя часть – рама с тележками, рессорами, упряжными и буферными устройствами.

Орудийная башня крепилась на металлическом каркасе внутри бронеплощадки. Позднее, на бронепоездах стали устанавливать башни от танка Т-34, которая вращалась на 360◦. Для входа в башню и подачи снарядов были сделаны двери, а под ними – запасные люки.

На 1941 год вооружение бронепоездов состояло из четырех 76-мм короткоствольных орудий, образца 1902 или 1927/32 гг.; восьми станковых пулеметов системы «Максим», «ДТ» (Дегтярев танковый) или бельгийский «Браунинг». Пулеметы устанавливались в амбразурах, по 2 на каждой стороне площадки. Бои 1941 - 1942 гг. показали уязвимость таких бронепоездов.

В ходе боев бронепаровоз становился между бронеплощадками и обязательно тендером к противнику. Т.о. команда «назад» означала движение вперед, а команда «вперед» обозначала движение бронепоезда от линии фронта.

К боевой части бронепоезда для хозяйственных и бытовых нужд присоединялось от 6 до 20 товарных и пассажирских вагонов, так называемая - БАЗА. В том числе база имела вагон-штаб, вагон-кухню, вагон-мастерскую, вагон-клуб. При ведении боевых действий база оставалась в тылу, на ближайшей железнодорожной станции.

Для обеспечения разведки дивизиону бронепоездов придавались бронедрезины, бронемашины и грузовые машины (ГАЗ – АА). Я так подробно останавливаюсь на устройстве бронепоездов, чтобы было понятно, с какими трудностями столкнулись паровозные депо в зиму 1941 – 1942 гг. при строительстве бронепоездов. Ведь это были депо, а не заводы.

К началу ВОВ Красная Армия располагала 53 бронепоездами (из них 34 было легких), а в Главном автобронетанковом управлении РККА был создан отдел бронепоездов. В августе – сентябре 1941 г. проектная документация для строительства бронепоездов типа ОБ -3 была разработана на Полтавском паровозоремонтном заводе, а изготовлением бронепоездов в системе НКПС занимались 9 заводов и 43 депо.

9 октября 1941 г. при начальнике Главного Авто-Бронетанкового Управления Красной Армии (ГАБТУ КА) создан отдел бронепоездов. Аналогичный отдел бронепоездов был создан и в НКПС, которому было поручено проектирование 2-осной бронеплощадки.

В двухнедельный срок отдел разработал несколько проектов бронировки 2-осных платформ, из которых руководство Красной Армии одобрило вариант № 3. Новая броне единица в документах получила обозначение **ОБ-3** (облегчённая бронеплощадка, третий вариант), позже этот индекс стали применять и целиком к бронепоездам с такими площадками. Состав типа ОБ-3 включал бронепаровоз, четыре **2-осные** артиллерийские бронеплощадки и бронеплощадку ПВО с зенитными пушками и пулемётами.

Из-за срочности задания по изготовлению бронепоездов разработать детальные чертежи бронеплощадки ОБ-3 не успели. После утверждения общей конструкции корпуса и башни общий вид ОБ-3 в перспективном изображении с указанными основными габаритными размерами, необходимыми для раскроя бронелистов, разослали на пункты строительства.

Покрытие бронепоездов делалось из незакаленных листов, так как предприятия НКПС не проводили термическую обработку стали. Такие бронепоезда получили название «импровизированные» или «инициативные», созданные по инициативе трудовых коллективов. Примером такого бронепоезда был «Молотовский рабочий», изготовленный на Пермской железной дороге.

В городе Молотов резолюция о строительстве первого бронепоезда своими силами была принята сначала на собрании коммунистов Паровозного депо станции «Пермь-2», а 15 ноября 1941 г. её одобрило собрание активистов Кагановического района. Инициатива была поддержана НКПС, и Пермскому паровозному депо было дано задание построить бронепоезд.

Работники Пермской железной дороги провели ряд воскресников и весь заработок передали в фонд постройки бронепоезда. Были выделены паровоз серии ОВ, 2 четырехосных полувагона под бронирование и контрольные платформы для путейского имущества. Строили бронепоезд по чертежам броневого поезда образца 1935 г., покрытый термически необработанной сталью. Вооружение «Молотовского рабочего» состояло из зенитного орудия 1914 г. и станковых пулеметов «браунинг».

Личный состав пополнили за счёт железнодорожников и паровозоремонтников, причём брали только добровольцев. Командиром назначили тоже местного - старшего лейтенанта Василия Решетникова.

Паровозные бригады: машинисты Н. И. Максимовых, М. И. Косков, помощники машинистов Я.Ф. Политов и А.И. Костылев, кочегары М.И. Борков и Н.М. Москвин.

В самом начале ВОВ бронепоезда в организационном отношении действовали каждый самостоятельно. Но уже с октября 1941 г. началось объединение бронепоездов в отдельные дивизионы – ОДБП. В ноябре 1941 г. было уже 40 дивизионов. В состав дивизиона входило 2 бронепоезда, база и управление.

2 декабря 1941 бронепоезд «Молотовский рабочий» был выведен на первый путь главного направления и после торжественных проводов двинулся в Москву, где в январе 1942 г. вошёл в состав 30-го отдельного дивизиона бронепоездов (ОДБП).

28 февраля 1942 г. бронепоезд в составе дивизиона убыл из Москвы в распоряжение командования Северо-Западного фронта, где 9 марта вошёл в состав 34-й армии. В боях в районе станции Лычково бронепоезд поддерживал наступление частей 162-й стрелковой дивизии.

18 марта 9 бомбардировщиков Ю-88 совершили 3 налёта на бронепоезда дивизиона. Погибли машинист Н. И. Максимовых и кочегар А. И. Костров. На второй бронеплощадке, которой командовал лейтенант Н. И. Куприн, повредило орудийную башню, а бронепаровоз требовал основательного ремонта — впоследствии в нем насчитали 38 пробоин.

Команду вместе с бронепоездом было решено отправить в тыл, в Ярославль, но на разъезде Подобино прямо в лоб эшелону вынырнул одиночный самолет и начал расстреливать и бомбить бронепоезд. В результате бомбардировки бронепаровоз передней парой колес сбросило с рельсов, бандаж первой оси лопнул, раскололись цилиндры, с котла взрывной волной сорвало броню.

По прибытию 30-й ОДБП в Ярославль на ремонт было проведено обследование бронепоезда № 1 «Молотовский рабочий». Специалисты Главного Авто-Бронетанкового Управления Красной Армии признали его восстановление нецелесообразным.

Весной 1942 г. в Пермском паровозном депо под руководством начальника цеха С.И. Пегушина были собраны два новых бронепоезда, имевшие в период постройки наименования «Александр Невский» (с 5 декабря 1942 — № 683), и «Александр Суворов» (с 5 декабря 1942 г. — № 707). При этом сроки строительства бронепоездов могли быть сокращены вдвое, поскольку имелось оборудование, оснастка и главное, бесценный опыт рабочих.

Бронепоезда вошли в состав 26-го ОДБП. Боевое крещение дивизион принял 12 марта 1943 г. на ст. Валуйки. Боевые действия не нанесли ущерба бронепоездам, но был поврежден железнодорожный путь. Силами личного состава бронепоезда путь был восстановлен и бронепоезд прошел опасный участок. 2 апреля 1943 г. 26-й ОДБП должен был отправился на Дальний Восток.

За успешное выполнение заданий по строительству бронепоездов начальник цеха №1 С.И. Пегушин, комиссар строительства П.В. Еремеев награждены орденами Трудового Красного Знамени, газосварщик Владимир Михайлович Косарев – орденом Знак Почета (за предложение не пробивать сталь клепками, а делать отверстие автогеном), слесарь Н.И. Мисюрин – медалью За трудовое отличие.

Зимой 1941 - 1942 гг. на паровозоремонтном заводе им. А. А. Шпагина были построены бронепоезда № 1 «Котовский» и № 2 «Щорс» типа ОБ-3. Они вошли в состав 44-го отдельного дивизиона бронепоездов ОДБП с 16 апреля 1942 г. Вскоре к ним присоединился третий - «Чусовской рабочий». У это бронепоезда было важное преимущество: корпус его защищала прочнейшая легированная сталь, выплавленная на Чусовском металлургическом заводе. Поскольку этот бронепоезд был выполнен более качественно, им решили заменить бронепоезд «Щорс».

Бывший «Щорс» получил просто № 19 и августе 1942 года он был разбит в бою с немецкими танками на Кавказе под Моздоком.

Боевой путь 44 отдельного дивизиона бронепоездов ОДБП закончился в Клайпеде. В декабре 1945 г. дивизион перебросили в Москву, где он был расформирован.

Свой вклад в строительство бронепоездов внесла и дорога им. Л. М. Кагановича: в локомотивных депо Свердловска, Нижнего Тагила, Надеждинска. Ими были построены бронепоезда, соответственно: «Свердловский железнодорожник», «Сталинский Урал» и «А. К. Серов». (Анато́лий Константи́нович Серо́в — советский военный деятель, комбриг. Один из самых популярных советских военных лётчиков 1930-х годов. Признанный мастер высшего пилотажа и организатор собственной пилотажной группы). В строительстве «Свердловского железнодорожника» принимали участие работники четырёх предприятий Свердловского узла:

- паровозного депо Свердловск-Пассажирская;

- вагонного участка Свердловск-Сортировочная;

- электродепо Свердловск-Сортировочная;

- Свердловской дистанции связи.

Две бронеплощадки (№ 895, 898) были построены в вагонном депо   
на станции Смычка.

Из числа лучших стахановцев узла были созданы бригады строителей. Над созданием бронепоезда работали инженеры, техники, слесари, котельщики. Они находились на казарменном положении, ни днём, ни ночью не покидая депо.

Руководили всеми работами коммунисты Перекальский и Цикунов.   
Они сутками не уходили с производства.

Бригадирами на строительстве бронепаровоза были молодые инженеры комсомольцы Ваксман и Вальхонский. Они недавно окончили Харьковский институт. Их не учили строить бронепоезда но, когда этого потребовало военное время, они смело взялись за дело. В руках у них были только схематические чертежи, дававшие лишь общее представление о бронепоезде.

Технические характеристики «Свердловского железнодорожника» повторяли характеристики «имитационных» бронепоездов: бронепаровоз серии Ов с № 5910, броня не калёная, 30 мм, будка машиниста – 40 мм, командирская будка – 45 мм. 4 бронеплощадки № 895, 896, 897, 898 – броня не калёная, борта и башни 15+15 мм. Башни были вооружены 75-мм французской пушкой образца 1897 года, двумя пулемётами Браунинг (трофейное оружие) и тремя пулеметами ДТ, бронеплощадка ПВО завода «Стальмост» с двумя пулемётами ДШК.

СЛАЙД 44

«Сталинский Урал» строился в депо на станции Нижний Тагил   
и состоял из бронепаровоза Оп № 7595 и четырех бронеплощадок типа ОБ-3 (броня не калёная, вооружение каждой – 75-мм французская пушка образца 1897 года, 2 пулемёта Браунинг (трофейное оружие) и 3 ДТ.

В феврале 1942 года на Привокзальной площади Свердловска прошёл митинг, посвящённый передаче дивизиону матчасти бронепоездов «Свердловский железнодорожник» и «Сталинский Урал». Оба бронепоезда вошли в состав 37-го отдельного дивизиона бронепоездов.

За выдающуюся инициативу и трудовую доблесть, проявленную   
при строительстве бронепоездов, являющихся грозным оружием в борьбе   
с немецкими захватчиками Нарком Каганович Л.М. и начальник Политуправления НКПС Белоусов наградили знаком «Почётному железнодорожнику»:

Аксёнова Николая Васильевича – мастера промывочного цеха паровозного депо;

Беспалова Николая Васильевича – старшего электромеханика дистанции связи;

Вшивкова Петра Алексеевича – мастера механического цеха вагонного участка;

Логинова Николая Васильевича – электросварщика депо;

Можаева Павла Ивановича – бригадира-инструментальщика вагонного участка;

Пузырёва Алексея Михайловича – котельщика вагонного участка;

Смоленцева Виктора Петровича – слесаря вагонного депо;

Чундерова Николая Андреевича – инженера паровозного депо.

Через три дня 37-й ОДБП убыл в Москву, где пробыл на доформировании два месяца. За это время бронепоезд «Свердловский железнодорожник» передали в состав 16-го отдельного дивизиона бронепоездов ОДБП в качестве БЕПО № 2.

В мае 1942 г. 16-й отдельного дивизиона бронепоездов ОДБП отправился в распоряжение командования Северо-Кавказского военного округа, где получил задачу – прикрыть участки Староминская, Александровка, Ейск от атак с воздуха.

4 августа 1942 г. бронепоезд № 2 получил приказ отойти   
со Староминской на Каневскую. Далее, взаимодействуя с частями 30-й стрелковой дивизии на участке: Краснодар – Тихорецкая, Краснодар – Тимошевская, Краснодар – Усть-Лабинская, бронепоезд защищал город Краснодар.

Противник, наступая на Краснодар, двигался в большом удалении   
от полотна железной дороги, что не давало возможности бронепоезду вести артиллерийский огонь по противнику. Исходя из этого, бронепоезду была поставлена новая задача: выдвинуться на станцию Краснодар II и не допустить противника на северо-восточную окраину города Краснодара. Действия бронепоезда три раза срывали попытки противника переправиться через реку Кубань.

За период с 8 по 16 августа 1942 г. в районе переправы у реки Кубань уничтожено до батальона пехоты, 1 минометная батарея, 2 пулемёта, 3 танка   
и 1 самолёт «Ю-88».

В дальнейшем бронепоезд отошёл на Новороссийск. Во взаимодействии с частями 216-й стрелковой дивизии и 103 отдельной стрелковой бригады на участке Афипская – Северская – Гайдук огнём бронепоезда с открытых и закрытых бронеплощадок уничтожено до 800 солдат и офицеров.

16 августа 1942 г. «Свердловский железнодорожник» вошел в состав   
47-й армии, с которой отходил до станции Северская, оказывая поддержку стрелковым частям. В тот же день при налете немецкой авиации оказалась разбита одна бронеплощадка.

7 сентября 1942 г. в 19.00 противник большой группой автоматчиков занял станцию Новороссийск и танковыми частями занял северную окраину города.

К этому времени бронепоезд, занимавший огневую позицию в тупике железнодорожных путей у цементного завода, оказался в затруднительном положении, имея всего 85 снарядов и возможность вести огонь на дальность   
до 1,5 км. Было получено 150 снарядов полковых пушек, но попытки стрельбы ими из 75-мм французских орудий не увенчались успехом.

В 20.00 немцы открыли по бронепоезду сильный артиллерийский   
и минометный огонь, в результате чего был выведен из строя бронепаровоз. Командир дивизиона капитан Чечельницкий приказал снять пригодное вооружение, а состав взорвать, что и было сделано.

Команду бепо № 2 использовали для укомплектования одного из отдельных бронепоездов, действовавших в составе 56-й армии,   
а личный состав управления 16-го дивизиона и бепо № 1 вывели   
для переформирования в район Красной Поляны.

На вокзале станции Тимашевская Северо-Кавказской железной дороги установлена мемориальная доска, на которой упоминается, в том числе, бронепоезд «Свердловский железнодорожник».

В марте 1942 г. труженики г. Надеждинск (ныне Серов) совместными усилиями рабочих металлургического комбината, паровозного и вагонного депо построили бронепоезд «А.К. Серов», названный в честь Героя Советского Союза, летчика Анатолия Константиновича Серова (бывшего рабочего надеждинского металлургического завода).

Железнодорожники занимались оборудованием паровоза и вагонов, металлургический завод обеспечивал броней. 25 марта 1942 г. машинист паровозного депо Николай Иванович Халтурин на одетом в броню паровозе серии Ов вывел из ворот депо бронепоезд на ст. Надеждинск, где состоялся большой городской митинг.

Бронепоезд был направлен из Серова в Пермь и далее на фронт. Дальнейшая судьба этого бронепоезда пока неизвестна.

В 1942 г. ст. Ишим входила в состав Омской железной дороги. В паровозном депо Ишим осенью 1942 г. был построен бронепоезд «Патриот». Как и многие бронепоезда того времени, «Патриот» создавался по проектно-сметной документации, созданной инженерами депо. Для основы подобрали легкий паровоз, модернизировали узлы, одели в броню. В его составе был бронепаровоз, две крытые и две открытые бронеплощадки, четыре двухосные контрольные платформы с двумя пушками, четырьмя станковыми пулеметами и полуавтоматическими зенитками. Был предусмотрен аварийный комплект материалов, приспособлений, запасные части. С бронепоездом из Ишима прибыла паровозная бригада.

Бронепоезд «Патриот» вошел в состав 58-го дивизиона, ему был присвоен № 742. Боевое крещение бронепоезд получил на Курской дуге, в составе 60-й армии Воронежского фронта (позднее 1-го Украинского фронта).

В июне 1944 г. бронепоезд «Патриот» в ходе перевооружения был списан, команда в полном составе переведена на другой бронепоезд «Омский мопровец» (№ 608).

**Всего на дороге было 11 бронепоездов**

Пермская ж.д. - 6 бронепоездов:

Щорс (Пермь, завод Шпагина)

Котовский (Пермь, завод Шпагина)

Молотовский рабочий (Пермь)

Александр Невский (Пермь)

Александр Суворов (Пермь)

Чусовской рабочий (Чусовой)

Дорога имени Когановича - 5 бронепоездов:

Свердловский железнодорожник (Свердловск)

Сталинский урал (Нижний Тагил)

А. К. Серов (г. Серов)

Нижнетагильский рабочий (г. Нижний Тагил)

Патриот (г. Ишим) –в г. Москва имеется одноименный парк «Патрио́т» — военно-патриотический парк культуры и отдыха Вооружённых Сил Российской Федерации.