

Американский бронепоезд на станции Медвежья Гора

В текущем 2024 году исполняется 105 лет с тех пор, как иностранные интервенты, «союзники», как они сами себя называли, покинули Северную Россию.

На станции Медвежья Гора интервенты пробыли всего несколько месяцев и, несмотря на более чем вековой прошедший период, об их пребывании мало что известно. С мая по сентябрь 1919 года в Медвежьей Горе пребывал целый «капиталистический интернационал»: англичане, американцы, канадцы, французы, итальянцы и сербы — это только те, кто входил в состав отдельных воинских подразделений. К ним можно добавить представителей некоторых британских доминионов: австралийцев, новозеландцев и южноафриканцев, служивших в составе Онежской озёрной флотилии сил «Сайрен».

Жителям Медвежьегорска и Медвежьегорского района, знатокам и любителям истории родного края, могут быть интересны малоизвестные факты об американском бронепоезде, действовавшем в 1919 году на станции Медвежья Гора и в её окрестностях.

В экспозиции музея истории железнодорожного транспорта на станции Медвежья Гора, на одном из стендов МУРМАНСТРОЙКА с подзаголовком «Годы интервенции», можно увидеть фото «Орудийный расчет на бронепоезде» (фото № 1). Фотография примечательна тем, что она не только является составной частью коллекции Фреда Минарда, но и сам Фред Э. Минард (Fred E. Minard), капитан 168 роты Северно-Русского Транспортного корпуса армии США, запечатлен на этом снимке (прямо за орудием, третий слева). В книге «Арктические эскадры Северно-Русской экспедиции Транспортного корпуса армии США», упомянутой в газете «Диалог» (где упоминался и Фред Минард), эта же фотография озаглавлена «Орудийный расчет на бронепоезде» (Gun crew on the armoured train).

Кому же принадлежал бронепоезд, запечатленный на фотоснимке, и что он из себя представлял?

Ответы на эти вопросы можно найти в упомянутой книге, а в цифровой коллекции «Экспедиция «Полярный медведь» Исторической библиотеки Бентли (США) и на сайте Имперских военных музеев (IWM), можно увидеть фотографии самого бронепоезда, имеющие американское и английское происхождение соответственно (фото № 2 и № 3).

Из описания, представленного в книге, можно сделать вывод: американский «бронепоезд» можно назвать таковым лишь условно, конструктивно он был далек от «классических», специально построенных бронепоездов, «закованных» в броню и дающих экипажу максимальную защиту от ружейно-пулемётного и артиллерийского огня. Но, на мой взгляд, тем интереснее иметь представление о реальных бронепоездах, участвовавших в боях в годы гражданской войны и интервенции.

Бронепоезд достался американцам от французов. Весной 1919 года у «союзников» он был единственным. В июне французы ушли, передав поезд амери-

канцам. Командиром бронепоезда был назначен первый лейтенант Таттл (1st Lieut. C. B. Tuttle), а его заместителем сержант Шмиц (Schmitz). Помимо заместителя командира в экипаже было ещё пять сержантов, один капитан (тот самый Фред Э. Минард, служивший пулемётчиком) и овар, звание которого не указано. Остальные одиннадцать че-

ловек, перечисленные в описании (артиллеристы, пулемётчики и их помощники, а также один медик), были рядовыми.

Поездная бригада состояла из пяти человек: трёх капитанов и двух рядовых. Таким образом, в соответствии с описанием 1919 года, весь экипаж состоял из 25 человек, включая машиниста (в книге он назван инженером), кондуктора, пожарного, тормозного и даже дровосека.

В поезде также имелись два вагона для команды, два вагона с боеприпасами и отдельный вагон-кухня с продовольствием.

Хотя в описании об этом ничего не сказано, вполне очевидно, что американцы, «унаследовавшие» бронепоезд от французов, несколько модернизировали его. Подтверждением тому служит английская фотография «Французский бронированный вагон. Мурманск, 1919» (Фото 4. Здесь слово «Мурманск» не указание места съёмки, а направление, фронт. В действительности на фото Уросозеро — А.Л.).

Поскольку вся «броня» этой открытой платформы состояла из деревянных железнодорожных шпал и мешков с песком, то слово «бронированный» можно смело ставить в кавычки. Национальную принадлежность «броневоза» симво-



лизовал французский флаг. Орудие на фото скорее всего 3-х дюймовое, возможно трофейное.

Американский бронепоезд двинулся в сторону фронта 18 июня 1919 года, а первые выстрелы произвел 27 июня, когда «по вражеским окопам был послан шквал огня из примерно 200 снарядов».

Согласно американскому описанию «бронепоезд оказал ценную помощь в атаках на разъезд № 9, на хребте между 9-м и 10-м разъездами», а также «принимал самое активное участие в битве при Кяппесельге, когда артиллерийский обстрел был дополнен пулемётными расчетами, отправленными на передовую».

Собственно этими несколькими строками и ограничивается описание «боевого пути» американского бронепоезда, а завершается оно словами: «Этот поезд был очень эффективной боевой машиной всякий раз, когда ему удавалось подобраться достаточно близко к линиям, и если бы мы могли эксплуатировать его дольше, он стал бы ещё более эффективным. Команда состояла из отборных людей, которые ранее хорошо зарекомендовали себя на военной службе и на железной дороге».

Как видно, американцы не скупались на

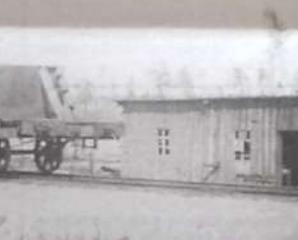
похвалы в свой адрес. Но гораздо важнее другое признание: в 1919 году Транспортный корпус армии США не просто ремонтировал и обслуживал мосты, железную дорогу и подвижной состав, но и принимал непосредственное участие в боях против красных. Американцы на медвежьегорской земле воевали, при этом они не жалели боеприпасов и не особо их считали, о чём свидетельствует фраза «шквал огня из примерно 200 снарядов».

Следует сказать, что франко-американский бронепоезд был не единственным бронепоездом интервентов, действовавшим на Мурманской железной дороге в 1919 году. Это следует из содержания английского снимка «Бронепоезд, отправляющийся из Медвежьей Горы на фронт», сделанного в сентябре 1919 года (фото № 5).

На этой фотографии у перрона станции Медвежья Гора запечатлен уже британский бронепоезд. Калибр установленных на нём орудий выглядит гораздо более внушительно, чем американские 47 миллиметровые «Виккерсы», да и защита этих орудий более серьёзная.

Весной и летом 1919 года американцы из состава 167 и 168 рот Транспортного корпуса армии США не были единственными, достигшими Медвежьей Горы. Одновременно с ними на Онежское озеро прибыли их соотечественники из состава Военно-морского флота США (U.S. Navy), которые также принимали участие в бо-

евых действиях против отрядов красных и кораблей Онежской флотилии. Именно американцы первыми спустили свои боевые суда на воду, установив в конце мая патрулирование на Онежском озере от Медвежьей Горы до Шуньги и Повенца. Затем они оказали помощь белым русским войскам у деревни Федотово, ведя заградительный огонь из двух 37-мм орудий и четырех пулемётов «Льюис». Но это уже другая история, рассказ о которой (я надеюсь)



последует.

*Диалог № 27 (2232) от 05.07.2023, «Американский след», с. 9.

Приложения (фотографии из фондов Bentley Historical Library and Imperial War Museums):

Фото № 1. Орудийный расчет на бронепоезде. Фото из книги «The arctic antics of the North Russian Transportation Corps of the U.S. Army/Edited by Chaplain John E. Wilson, Historical Officer, 1919». Оригинальное название: Gun crew on the armoured train.

Фото № 2. Американский бронепоезд. Bentley collections. List of Wilson's North Russia Photographs, Wilson No 158. Оригинальное название: American Armoured Train.

Фото № 3. Американский бронепоезд на станции Медвежья гора, 1919 г. © IWM Q 16754. Оригинальное название: An American armoured train preparing to enter a conflict zone, Medvedje-Gora, 1919.

Фото № 4. Французский бронированный вагон. Мурманск, 1919. © IWM (Q 16675). Оригинальное название: A French armoured car, Murmansk, 1919.

Фото № 5. Бронепоезд, отправляющийся из Медвежьей Горы на фронт, 9 сентября 1919 года. © IWM Q 16826. Оригинальное название: An armoured train leaving Medvedje-Gora for the front, 9th September 1919.

А. ЛИТВИНОВИЧ