

Максим Коломиец

# СОВЕТСКИЕ БРОНЕПОЕЗДА В БОЮ

1941–1945 гг.

2-е издание,  
дополненное и переработанное



УДК 623.438.5(47+57)  
ББК 68.513  
К61

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *A. Руденко*

**Коломиец, Максим Викторович.**

К61      Советские бронепоезда в бою, 1941—1945 гг. / Максим Коломиец. — 2-е издание, дополненное и переработанное. — Москва : Язуа : Эксмо, 2021. — 456 с. — (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-04-182587-4

К 80-ЛЕТИЮ НАЧАЛА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ. Великой Отечественной суждено было стать последней великой войной бронепоездов — в 1941—1945 гг. в боевых действиях активно участвовали более 200 «стальных крепостей» Красной Армии. И хотя многие теоретики считали этот род войск безнадежно устаревшим, советские бронепоезда на деле доказали свою высокую боевую эффективность, особенно в первый период войны, когда их строительство приняло по-настоящему массовый характер, — и по количеству, и по качеству бронепоездов Советский Союз превзошел всех остальных участников Второй мировой войны, вместе взятых!

Обработав и проанализировав колоссальный объем информации, проследив боевой путь всех «сухопутных броненосцев» Красной Армии, ведущий историк бронетехники создал самую подробную энциклопедию бронепоездов Великой Отечественной.

Издание иллюстрировано множеством эксклюзивных фотографий.

УДК 623.438.5(47+57)  
ББК 68.513

ISBN 978-5-04-182587-4

© Коломиец М.В., 2021  
© ООО «Стратегия КМ», 2021  
© ООО «Издательство «Язуа», 2021  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2021

# СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ .....	5
СОСТОЯНИЕ МАТЧАСТИ БРОНЕПОЕЗДОВ КРАСНОЙ АРМИИ В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ .....	6
РАЗВИТИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ БРОНЕПОЕЗДОВ ПЕРЕД ВОЙНОЙ.....	72
СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ В ГОДЫ ВОЙНЫ .....	86
ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ И РЕМОНТ БРОНЕПОЕЗДОВ .....	209
ОРГАНИЗАЦИЯ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ .....	222
ПОДГОТОВКА КАДРОВ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ЧАСТЕЙ.....	245
БРОНЕПОЕЗДА В БОЯХ .....	251
БОЕВЫЕ ПУТИ БРОНЕПОЕЗДОВ .....	319
ОТДЕЛЬНЫЕ БРОНЕПОЕЗДА.....	448



Уточнение боевой задачи командирами бронепоезда № 1 «Балтиец» из состава 72-го отдельного дивизиона бронепоездов. Ленинградский фронт, лето 1942 года.



# ВВЕДЕНИЕ

---

Несмотря на большое количество публикаций по истории различной военной техники Второй Мировой войны, появившихся в последние годы, тема бронепоездов до сих пор остается «в тени». И это при том, что данный вид вооружения получил в нашей стране наибольшее развитие – за XX век количество стальных крепостей, построенных на территории России и СССР, пожалуй, сопоставимо с общим количеством бронепоездов в остальных странах мира.

Предлагаемая работа рассказывает о бронепоездах, состоявших на вооружении Красной Армии и частей Военно-морского флота в период Великой Отечественной войны. Не рассматриваются зенитные бронепоезда, входившие в состав войск ПВО страны и бронепоезда войск НКВД по охране железнодорожных сооружений.

В работе отражены тенденции развития бронепоездов в предвоенные годы, а также рассмотрены вопросы их строительства, развития организационно-штатной структуры и боевые действия в 1941–1945 годах. Информация о строительстве бронепоездов дается хронологически, сначала повествуется о работах, проводимых в отдельных пунктах

и регионах, а после этого информация о плановом изготовлении бронепоездов по постановлениям правительства СССР. По не зависящим от автора причинам не все материалы вошли в данную работу. Будем надеяться, что в перспективе удастся выпустить исправленный и дополненный вариант.

Хочется выразить благодарность за помощь в работе и предоставленные документы и фотографии своим коллегам: Полю Мальмасари (Париж, Франция), Андрею Кайнарану (Киев, Украина), Александру Неменко (Симферополь, Россия), Сергею Ромадину (Краматорск, Украина), Артуру Пржечеку (Варшава, Польша), Михаилу Ковальчуку (Киев, Украина), Константину Стрельбицкому (Москва, Россия), Мати Йууну (Таллин, Эстония) и Геннадию Юнцевичу (Москва, Россия). Особая благодарность моему лучшему другу и соратнику Нине Собольковой, без поддержки и организаторского таланта которой выпуск данной книги был бы проблематичен.

Автор будет признателен всем, кто пришлет какие-либо дополнения, уточнения и замечания, сделанные по данной книге по адресу: 121096, Москва, а/я 11, или E:mail: 1945maks@mail.ru

# СОСТОЯНИЕ МАТЧАСТИ БРОНЕПОЕЗДОВ КРАСНОЙ АРМИИ В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ

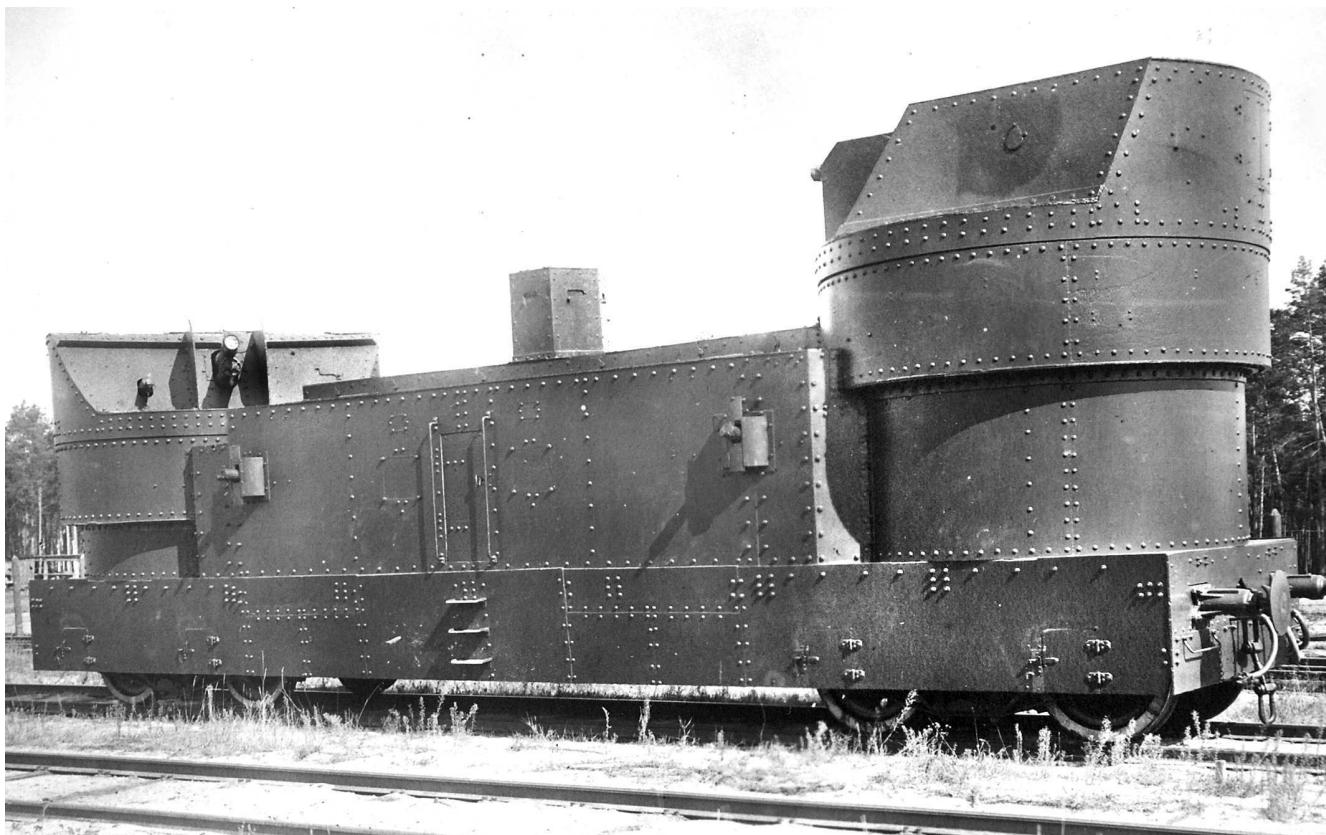
*Модернизированная  
мастерскими  
военного  
склада № 60  
бронеплощадка  
Ижорского*

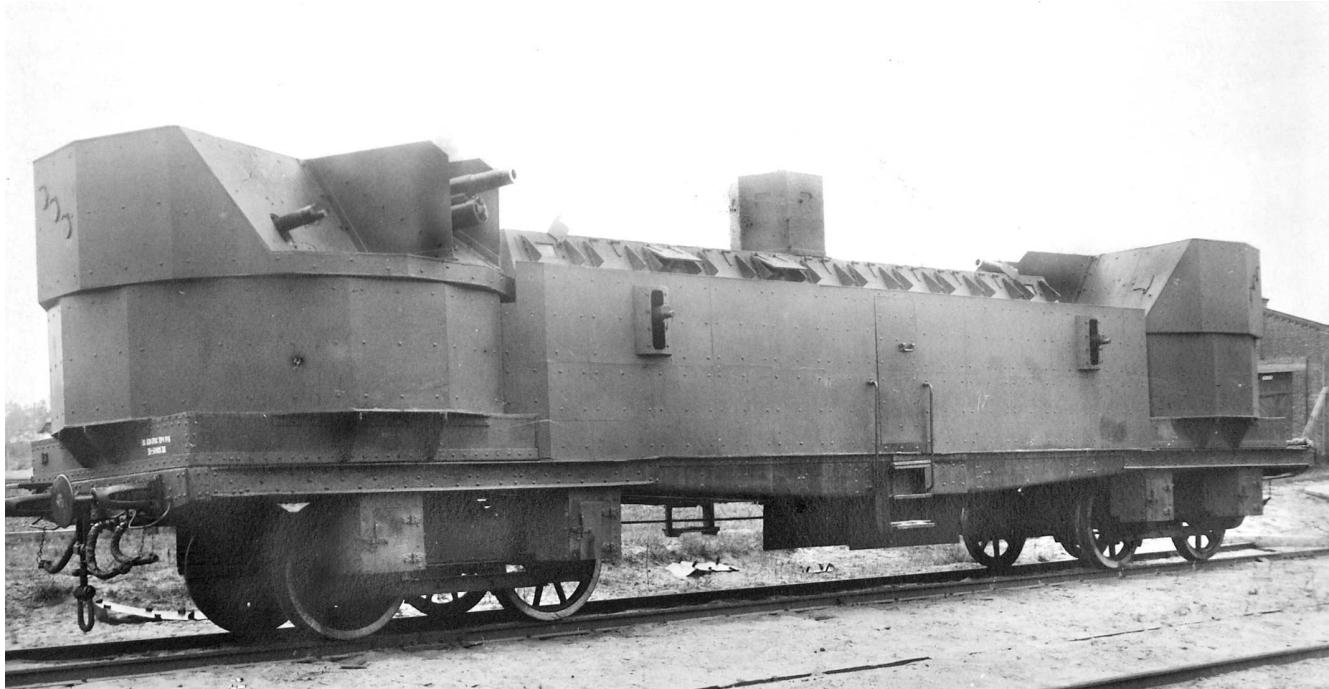
*завода постройки  
1920 года.*

*Недостатком  
этой конструкции  
являлась не только  
большая масса,  
но и высоко  
расположенный  
центр тяжести,  
что приводило  
к сильному  
раскачиванию  
при стрельбе  
перпендикулярно  
полотну железной  
дороги (АСКМ).*

Пожалуй, не будет большим преувеличением сказать, что наиболее активно и успешно бронепоезда использовались в ходе Гражданской войны в России. Всего в 1918–1922 годах на железных дорогах бывшей Российской Империи действовало более 300 различных бронепоездов – своего рода мировой рекорд. Правда значительная их часть представляла собой довольно примитивные конструкции, сооруженные в железнодорожных депо часто даже без чертежей. Меньшее количество бронепоездов изготовили на крупных машиностроительных предприятиях европейской России по специально разработанным проектам. Такие составы строились сериями от 5 до 20 единиц.

К моменту окончания Гражданской войны в России (февраль 1922 года) в составе Красной Армии имелось 123 бронепоезда, не считая составов, находившихся на складах. Начавшееся в скором времени сокращение вооруженных сил коснулось и бронепоездов. Так, в сентябре 1924 года расформировали существовавшее в период Гражданской войны управление броневых сил Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА), занимавшееся вопросами снабжения и боевой подготовки автоброневых, танковых отрядов и бронепоездов. Его функции передали в ведение артиллерийского управления (АУ). При этом учет бронепоездов перешел к отделу материальной части АУ РККА, в кото-





ром было всего 2 человека. К этому моменту, по неполным данным, на учете состояло 105 бронепаровозов и 326 различных бронеплощадок. Постановлением Совета труда и обороны от 20 сентября 1924 года производилось сокращение количества бронепоездов в Красной Армии до 25, при этом за артиллерийским управлением закреплялось 90 бронепаровозов и 244 бронеплощадки.

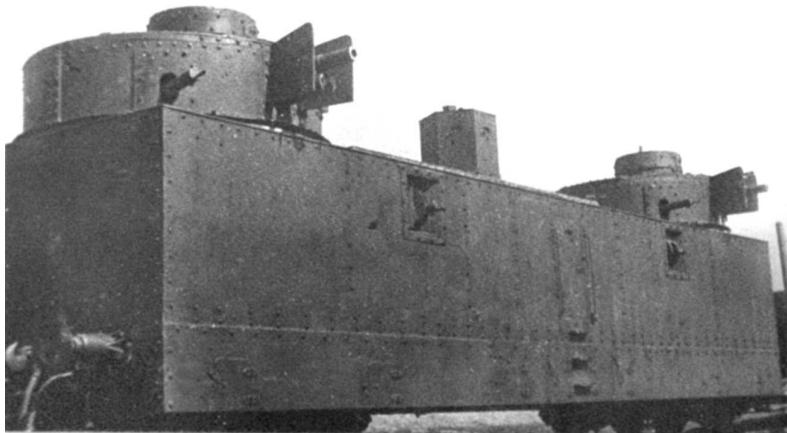
Директивой заместителя председателя Революционно-военного совета СССР М.Н. Тухачевского за № 73618/1340/М от 20 сентября 1924 года сокращаемые бронепоезда выводились в резерв, и должны были направляться на специально формируемые базы хранения.

Начавшейся в том же месяце выбор места для создания базы вылился в целую проблему. Сначала предлагалось организовать ее в Тульских паровозоремонтных мастерских. Но при осмотре последних выяснилось, что требуется проведение довольно значительных подготовительных работ. Кроме того, мастерские были сильно загружены работами по ремонту паровозов, которых на их территории скопилось довольно много, и могли освободиться не ранее чем через четыре месяца. В качестве временной меры, до освобождения Тульских мастерских, для хранения бронепоездных единиц решили использовать территорию станции Плеханово Сызранско-Вяземской железной дороги (в 4 км от Тулы), но и тут возник ряд проблем.

В результате по предложению районного инспектора артиллерийских приемок арт управления РККА К.К. Сиркена для хранения бронепоездов решили приспособить часть территории вагоностроительного завода имени Урицкого на станции Мальцево (сейчас Мальцевская) Брянской губернии\*. Для этого предлагалось использовать «все железнодорожные пути, боксы (цеха) №№ 4–10, литейную (под гараж), колесный цех, техническое бюро и контору, меднищий цех, кладовые, опечатываются как не могущие быть использованы в настоящий момент: деревообделочный, механический цеха, кузница, лесопилка». Приказом РВС СССР № 1206 здесь создается база бронепоездов Красной Армии, предназначенная для хранения и ремонта бронеединиц. Ее начальником назначили К.К. Сиркена, а с декабря ее возглавил военный инженер Б.А. Исаков (на этой должности до февраля 1930 года).

**Бронеплощадка сормовского типа № 357 из состава модернированного бронепоезда. Военный склад № 60, лето 1931 года. Внешним отличием от аналогичных площадок периода Гражданской войны является установка высокой шестигранной командирской башенки, броневая защита бортовых пулеметных установок и стволов орудий (АСКМ).**

\* Основан в 1752 году как Радицкий железный завод, со второй половины XIX века перешел на выпуск паровозов, вагонов и речных судов, стал называться Радицким вагоностроительным заводом. С 1922 года – завод имени Урицкого. После войны переименован в завод «Строймаша», с 1964 года – Брянский завод ирригационных машин. В настоящее время – «Производственное объединение «Ирмаши», занимается выпуском коммунальной и дорожной техники.



**Бронеплощадка  
типа военсклада  
№ 60,  
изготовленная  
в 1932 году. Снимок  
сделан зимой  
1942 года (ЦАМО).**

Одновременно на территории Тульских железнодорожных мастерских организовали тульский отдел бронебазы. С октября 1922 года в Брянск и Тулу начала прибывать матчасть расформировываемых бронепоездов, но по ряду причин этот процесс затянулся. Так, председатель артиллерийского комитета артуправления РККА 29 июня 1925 года докладывал:

«На заводах «Большевик», «Красный Путиновец» и Ижорский находятся бронеединицы в количестве 32 бронеплощадок, большей частью трофейных (имеется ввиду захваченных у белых в ходе Гражданской войны. – Прим. автора)».

Тем не менее, к началу 1926 года большая часть бронепоездной матчасти была сосредоточена в Брянске и Туле. Впоследствии тульский отдел ликвидировали, и к 1927 году все бронеединицы перевели в Брянск.

В 1925 году, используя производственные возможности бывшего Радицкого завода, на бронебазе организовали мастерские по ремонту бронеплощадок, бронепаровозов. К 1929 году мастерские могли производить до 24 капитальных ремонтов бронеединиц в год.

Ситуация с состоянием бронепоездного парка в СССР коренным образом изменилась после создания в декабре 1929 года управления моторизации и механизации Рабоче-крестьянской Красной Армии (УММ РККА), которое возглавил И.А. Халепский. При этом артиллерийское управление передавало в ведение нового управления все вопросы, связанные с танковыми и бронетанковыми частями.

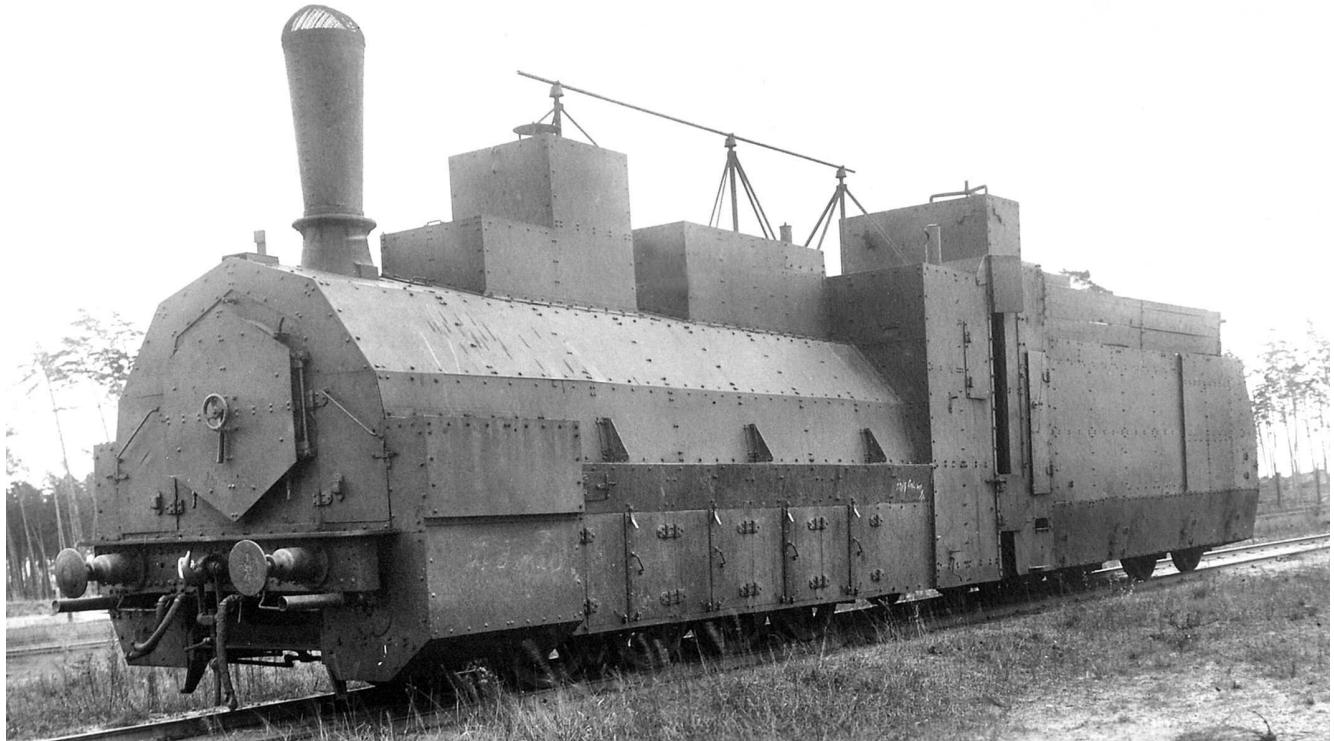
Первоочередной задачей УММ РККА стала инвентаризация всего имевшегося в армии бронетанкового имущества, в том чис-

ле и бронепоездов. В январе 1930 года был проведен учет всех бронепоездных единиц, находившихся в армии. В это же время бронебазу РККА в Брянске переформировали в военный склад № 60, который возглавил военный инженер В.П. Морозов. По результатам инвентаризации бронепоездного парка по состоянию на 31 января 1930 года в частях Красной Армии и на складе № 60 имелось 76 бронеплощадок (из них сормовских – 27, брянских – 14, севастопольских – 11, днепровских – 4, новороссийских – 16, ижорских – 4) и 42 бронепаровоза (южно-днепровских – 2, брянских – 21, сормовских – 13, ижорских – 3, севастопольских – 3). Кроме того, имелось некоторое количество бронеплощадок, которые подлежали разбронировке и поэтому в сводной ведомости не учитывались. Они хранились на военном складе № 60.

Здесь стоит пояснить, что тип площадки и бронепаровоза, указанный в ведомости учета, соответствовал предприятию-изготовителю. Так, сормовские бронеединицы строились на Сормовском заводе в Нижнем Новгороде, брянские – на Государственном Брянском заводе, севастопольские – на Лазаревском адмиралтействе Севастопольского порта (для Вооруженных Сил Юга России и Русской Армии П. Врангеля), южно-днепровские (днепровские) – на бывшем Днепровском заводе Южнорусского Днепровского металлургического общества (село Каменское недалеко от Екатеринослава), ижорские – на Ижорском заводе в Колпино, новороссийские (они же площадки конструкции полковника Голяховского) – на предприятиях Новороссийска (для для Вооруженных Сил Юга России). Все указанные бронеплощадки, за исключением новороссийских, были изготовлены на базе различных 4-осных вагонов и имели по две артиллерийских вращающихся башни. Площадки Голяховского строились на основе 2-осных платформ и оснащались лишь одной башней с 76-мм орудием.

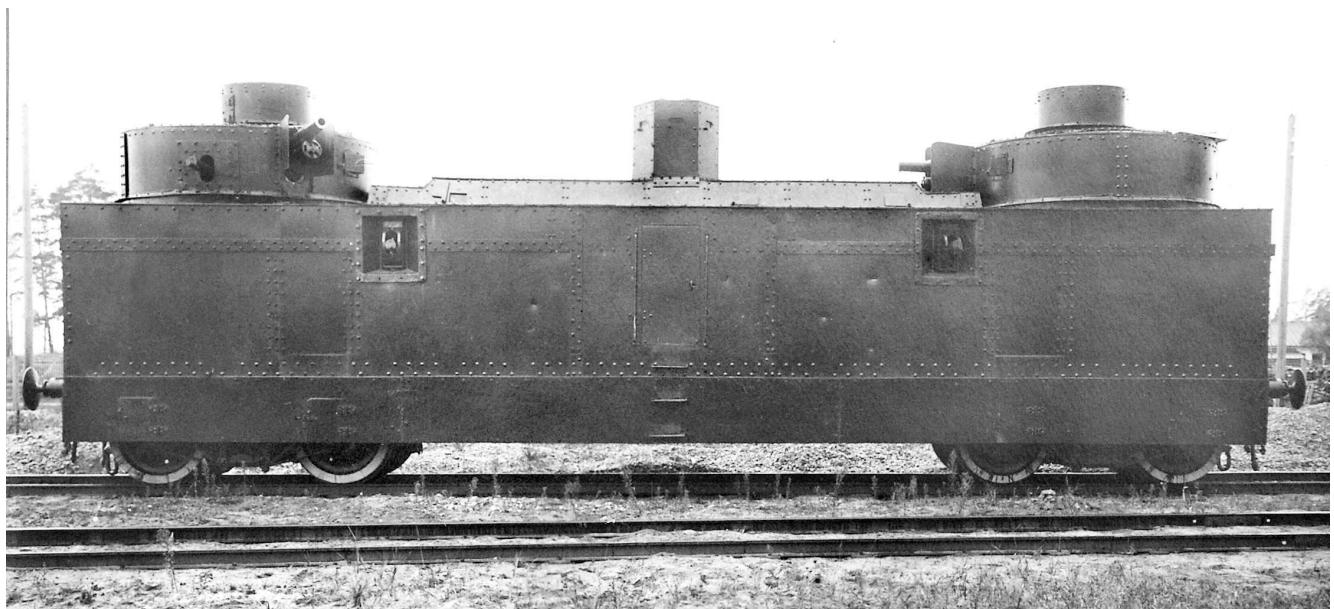
Выяснив ситуацию с состоянием бронепоездного парка, руководство УММ РККА приняло решение провести модернизацию имеющихся бронепоездов постройки периода Гражданской войны с целью повышения их боевых и технических характеристик. Эти работы велись под руководством созданной 1 апреля 1930 года 3-й (бронепоездной) секции научно-технического комитета (НТК) УММ РККА, в мастерских военного склада № 60.

Первоочередной задачей модернизации было оснащение состава электрооборудова-



**Бронепаровоз Ов № 3707 сормовского типа из состава модернизированного бронепоезда. Военный склад № 60, лето 1931 года. Бронепаровоз имеет командирскую рубку новой конструкции, рамочную антенну радиостанции 61БК, а также броневую трубу для установки перископа типа «Разведчик», которая видна на крыше будки машиниста справа (АСКМ).**

**Вид сбоку на легкую бронеплощадку типа военсклада № 60 (военный номер № 382). Лето 1931 года. Бортовые пулеметы смонтированы в установках типа «Верлюз», справа и слева от которых видны прямоугольные листы, которыми закрыли вырезы под двери – в площадки типа военсклада № 60 переделывались бронеплощадки постройки периода Гражданской войны (АСКМ).**



нием и связью для облегчения управления в бою. Также предусматривался ремонт брони и вооружения. Для проведения этих работ использовали бронепоезд сормовской бронировки постройки 1920 года (бронепаровоз Ов № 3707 и бронеплощадки № 356 и 357). В командирской рубке на бронепаровозе установили телефонный аппарат для связи командира бронепоезда с бронеплощадками. Телефон дублировался световой сигнализацией (цветные лампочки), с помощью которой на бронеплощадки передавались команды «К бою», «Химическая атака», «Воздушное нападение» и «Отбой», а также рупорной связью. Командиры площадок имели в своем распоряжении пульты световой и рупорной сигнализации для передачи команд коман-

дирам орудий и одному пулеметному расчету. Весь состав оборудовался электрическим освещением, электричество напряжением 110 В вырабатывала паровая машина с генератором, установленная у сиденья машиниста и приводимая в движение паром от котла паровоза.

Испытания модернизированного сормовского бронепоезда прошли с 25 июня по 7 июля 1930 года на участке железной дороги Брянск – Карачев и показали, что установка освещения и средств связи значительно облегчала действия экипажа и командира бронепоезда в бою. Вместе с тем, обнаружился и ряд недостатков:

«Слышимость телефонной связи на медленном ходу была удовлетворительной,

**Та же легкая бронеплощадка типа военсклада № 60, что и на предыдущем фото, Лето 1931 года во время испытаний. Хорошо видно, что корпус собирался на болтах, причем гайками наружу, а башня – на болтах и заклепках. Хорошо видна пулеметная установка слева от пушки, а у сцепного устройства между буферами – трубы для парового отопления, рупорной сигнализации и проводов телефонной связи (ACKM).**

