

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОВЕТСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ  
ПО ПРОИЗВОДСТВУ БРОНЕПОЕЗДОВ В 1941-1945 гг.**

© 2017 М.В. Коломиец

Центральный музей Вооруженных Сил МО РФ, г. Москва

Статья поступила в редакцию 27.10.2017

В статье на основе документов Российского государственного архива экономики, Центрального архива Министерства обороны и имеющейся литературы рассматриваются проблемы строительства бронепоездов Красной Армии в годы Великой Отечественной войны. Раскрыты вопросы, связанные с организацией выпуска бронепоездов в условиях отсутствия необходимых кадров, материалов и оборудования. Также рассматриваются вопросы взаимодействия наркомата обороны СССР и различных наркоматов промышленности и роль отдельных руководителей в обеспечении армии бронепоездами. Приведена информация о разработке новых образцов бронепоездной техники и их конструктивных особенностях. Также рассматриваются особенности изготовления бронепоездов в различные периоды Великой Отечественной войны и приводятся сведения о количестве изготовленных бронеединиц.

*Ключевые слова:* бронепоезд, бронеплощадка, бронепаровоз, Великая Отечественная война, Красная Армия, народный комиссариат путей сообщения, главное автобронетанковое управление.

Проблемам работы оборонных предприятий и перевода на военные рельсы промышленности СССР в годы Великой Отечественной войны посвящено большое количество различных статей и монографий. Однако в этих публикациях практически отсутствуют материалы о строительстве бронепоездов, и эта тема до сих пор является малоизученной. Не считая материалов, посвященных истории строительства и боевых действий отдельных бронепоездов, таких как публикации Н.И. Александрова<sup>1</sup> и А.С. Потехина<sup>2</sup>, обобщающих работ на эту тему практически нет. Попытки осветить данный вопрос были предприняты А.В. Ефимьевым, А.Н. Манжосовым, П.Ф. Сидоровым<sup>3</sup> и Л.И. Амерхановым<sup>4</sup>. Но эти работы основаны главным образом на мемуарах и опубликованных источниках и не дают полной картины. Привлечение архивных документов для изучения строительства бронепоездов на предприятиях Советского Союза в годы Великой Отечественной войны позволяет подробно изучить этот вопрос.

К лету 1941 года на вооружении частей Красной Армии имелось 44 бронепоезда – 31 легкий и 13 тяжелых. Эти составы строились по проектам, разработанным в начале - середине 1930-х годов, и в документах именовались как БП-35 (бронепоезд образца 1935 года). Каждый из них состоял из бронепаровоза и двух бронеплощадок, толщина их брони 10-20 мм, вооружение легкого – 4 76-мм пушки и 14 7,62-мм пулеметов Максима, тяжелого – 2 107-мм орудия и 12 пулеметов Максима.

Изготовлением бронепоездов занималось единственное предприятие в СССР – завод «Красный Профинтерн» в Брянске. Мобилизационный план для этого предприятия не был утвержден, поэтому после начала войны оно продолжало работать по довоенному графику. 5 августа завод начал эвакуироваться в Ворошиловград и Красноярск.

26 июля 1941 года постановлением Государственного Комитета Обороны (ГКО) №287сс Коломенскому машиностроительному заводу имени Куйбышева и заводу «Красный Профинтерн» поручалось изготовить по одному бронепоезду, укомплектовать их добровольцами и передать в войска<sup>5</sup>. Это постановление появилось после обращения коллективов данных предприятий в наркомат тяжелого машиностроения с такой инициативой. Эти бронепоезда именовались «особыми», что указывало на то, что составы изготавливаются сверх плана и укомплектовываются добровольцами. Особый бронепоезд №2 «За Родину» завода «Красный Профинтерн» по существу представлял собой достроенный БП-35. Из-за эвакуации предприятия его доделывали в Ворошиловграде. Особый бронепоезд №1 «За Сталина» был полностью оригинальной конструкции.

15 августа 1941 года появилось постановление ГКО №490сс, согласно которому Ворошиловградский паровозостроительный завод имени Октябрьской Революции должен был до конца года изготовить 40 бронепоездов по следующему графику: сентябрь – 5, октябрь – 8, ноябрь – 13, декабрь – 14<sup>6</sup>. Инициатором появления данного документа был заместитель наркома обороны СССР, начальник главного ав-

*Коломиец Максим Викторович, научный сотрудник.  
E-mail: 1945maks@mail.ru*

тобронетанкового управления Красной Армии (ГАБТУ КА) генерал-лейтенант Я.Н. Федоренко. Этот человек хорошо знал и любил эту технику, что неудивительно: в годы Гражданской войны он командовал бронепоездом и группой бронепоездов, после окончания войны – дивизионом и отдельным полком бронепоездов. Во многом благодаря тому, что именно Я.Н. Федоренко в июне 1940 года был назначен начальником ГАБТУ КА и занимал эту должность до 1946 года, бронепоезда получили широкое распространение в СССР в этот период.

Первоначально на Ворошиловградском заводе планировалось изготовление бронепоездов типа БП-35, но затем конструкторы предприятия разработали свой вариант бронепоезда. Проект предусматривал увеличение толщины брони до 40-60 мм, использование литых башен вместо сварных и ряд мер по упрощению конструкции<sup>7</sup>. Но из-за начавшейся 13 октября 1941 года эвакуации Ворошиловградского завода наладить на нем выпуск бронепоездов не удалось.

Таким образом, в первые месяцы Великой Отечественной войны попытки наладить плановое изготовление бронепоездов на крупных предприятиях промышленности не увенчались успехом.

В первые месяцы войны бронепоезда активно строились по инициативе партийных организаций, коллективов промышленных предприятий и командования войсковых частей. В документах такие составы часто именовались бронепоездами инициативной постройки, их изготовление нередко шло без серьезной конструкторской проработки с использованием имевшихся на местах материалов и вооружения. Так, уже 23 июня 1941 года решение о строительстве бронепоезда приняли рабочие Киевского паровозоремонтного завода. Инициативу поддержал политотдел Юго-Западной железной дороги и командование Юго-Западного фронта, и спустя всего 9 дней состав был готов. Всего же в июне - августе 1941 года в Киеве изготовили три бронепоезда. Для них использовали металлические вагоны для перевозки угля, а в качестве вооружения применялись находившиеся на складах 76-мм пушки Лендера образца 1914/15 года, а также башни с не подлежащих ремонту танков, находившиеся на ремонтной базе №7 в Киеве.

Изготовление инициативных бронепоездов имело свою специфику в разных регионах страны. Например, в Крыму и Одессе для их вооружения активно использовались морские орудия из запасов военно-морского флота, а в Ленинграде – башни от танков KB-1. В некоторых местах появлялись довольно экзотические конструкции. Так, например, в августе 1941 года при обороне Таллина на местном судоремонтном заводе построили два узкоколейных бронепоезда – в окрестностях города имела сеть

ветвленная сеть железных дорог с колеей 750 мм, сооруженных еще в годы Первой мировой войны. Несмотря на небольшие размеры, эти составы имели солидное вооружение – помимо малокалиберных пушек и пулеметов каждый получил по одному универсальному 76-мм морскому орудью 34К.

В отдельных районах предпринимались попытки организации серийного изготовления бронепоездов на нескольких предприятиях. Инициатором этого стал главнокомандующий войсками Юго-Западного направления (его задачей являлась координация действий войск Южного и Юго-Западного фронтов) Маршал Советского Союза С.М. Буденный. 20 июля 1941 года он приказал изготовить бронепоезд на Полтавском паровозоремонтном заводе<sup>8</sup>. Так как опыта подобных работ предприятие не имело, проект бронепоезда разработал заместитель начальника Полтавского тракторного училища подполковник И.М. Чабров. Через месяц состав, получивший наименование «Маршал Буденный», был готов. Он защищался броней толщиной до 40 мм и состоял из бронепаровоза и двух 4-осных бронеплощадок, каждая из которых вооружалась двумя 76-мм пушками и шестью пулеметами.

При изготовлении бронепоезда использовался минимум сварки, клепки, штамповки и гибки бронелистов, что значительно упрощало производственный процесс. Это давало возможность наладить выпуск составов аналогичной конструкции на предприятиях, не имевших никакого опыта броневого производства.

В сентябре по инициативе С.М. Буденного строительство бронепоездов началось на предприятиях Харькова, Изюма, Мариуполя, Красног Лимана, Сталино и Енакиево. К середине октября здесь построили или находились в стадии постройки десять бронеединиц<sup>9</sup>. Их изготовление велось по чертежам бронепоезда «Маршал Буденный». Впоследствии бронепоезда, изготовленные по такому проекту, получили наименование тип НКПС-42.

Всего в июле - октябре 1941 года на различных предприятиях Советского Союза было изготовлено или находилось в постройке 43 инициативных бронепоезда<sup>10</sup>. Таким образом, результаты работ, которые велись по инициативе различных организаций и военных «на местах», оказались значительно успешнее, чем попытки массового строительства бронепоездов, предпринятые в начале войны на уровне правительства СССР.

9 октября 1941 года приказом наркома обороны СССР в структуре главного автобронетанкового управления Красной Армии создается отдел бронепоездов, который возглавил подполковник И.М. Чабров, а позже генерал-май-

ор П.Г. Чернов. 22 октября в системе наркомата путей сообщения (НКПС) создается отдел строительства бронепоездов, начальником которого стал первый заместитель начальника управления паровозного хозяйства НКПС И.И. Кононов. Отделу поручались все работы, связанные с изготовлением бронепоездов на предприятиях НКПС, обеспечение пунктов строительства вагонами, паровозами, необходимыми материалами и оборудованием.

29 октября 1941 года народный комиссар обороны СССР И.В. Сталин подписал директиву №22сс, согласно которой в октябре - декабре 1941 года требовалось изготовить 65 бронепоездов, которые поступали на формирование 32 отдельных дивизионов бронепоездов<sup>11</sup>. Ответственными за выполнение этой директивы назначались отдел бронепоездов ГАБТУ КА и отдел строительства бронепоездов НКПС.

Сразу же встал вопрос о том, бронепоезда какого типа изготавливать. Первоначально предполагалось использовать чертежи бронепоезда «Маршал Буденный» (типа НКПС-42), и в часть пунктов строительства эти чертежи отправили. Но опыт боев показал, что при сходе с рельсов 4-осной бронеплощадки поставить ее на рельсы было сложно, а в боевых условиях часто невозможно. Поэтому начальник ГАБТУ КА Я.Н. Федоренко распорядился, чтобы бронеплощадки строились на базе 2-осных платформ. Чертежей таких бронеединиц не было, и их проектирование поручили отделу бронепоездов НКПС. В двухнедельный срок здесь разработали несколько проектов бронирования 2-осных платформ, из которых военные одобрили вариант №3. Новая бронеединица получила обозначение ОБ-3 (облегченная бронеплощадка, третий вариант), позже этот индекс перекочевал и на все бронепоезда с такими площадками. Состав ОБ-3 состоял из бронепаровоза, четырех 2-осных артиллерийских бронеплощадок и площадки ПВО.

Площадка ОБ-3 получилась довольно громоздкой и далекой от совершенства. Бронеплощадка имела одну башню, ее вооружение состояло из одной пушки и пяти пулеметов. Но в целом конструкция ОБ-3 была довольно простой, ориентированной на изготовление на предприятиях, не имевших опыта подобных работ.

Срочность задания по изготовлению бронепоездов не позволила выполнить детальные чертежи бронеплощадки ОБ-3. После утверждения ее конструкции общий вид ОБ-3 в перспективном изображении с основными габаритными размерами, необходимыми для раскрытия бронелистов, разослали на пункты строительства. При этом рекомендовалось ориентироваться на общие габариты и схему бронекорпуса, а в остальном вести бронирование «по месту». Полные комплекты документации

на площадки ОБ-3 поступили в места изготовления к концу января 1942 года.

Получить предусмотренные чертежами термически обработанные бронелисты для строительства бронепоездов не представлялось возможным – в это время часть предприятий, катавших броню, эвакуировалась на Восток, а действующие заводы в первую очередь снабжали танковое производство. Поэтому для строительства использовались некондиционные бронелисты, не идущие на танки, или обычные стальные плиты разной толщины. В результате большинство строящихся бронепоездов получило броневое покрытие из незакаленных листов, так как предприятия НКПС не имели оборудования для термообработки.

Металл для каркасов корпусов бронепаровозов и бронеплощадок часто не соответствовал чертежной номенклатуре, так как использовался тот, который имелся на производственных предприятиях – искать подходящий было некогда, да часто и негде. Приборы электрооборудования и связи, а также внутреннее оборудование для бронепоездов применялись главным образом железнодорожного типа, из запасов депо и заводов НКПС. В целом изготовление бронепоездов в конце 1941 года - начале 1942 года в отношении материального обеспечения полностью ориентировалось на использование местных ресурсов, централизованное снабжение материалами полностью отсутствовало, за исключением бронелиста.

Аналогичная ситуация сложилась и со снабжением строящихся составов вооружением. Учитывая большие потери на фронтах, главное артиллерийское управление Красной Армии смогло выделить для вооружения бронепоездов в основном устаревшие или трофейные артсистемы без запасных частей и инструмента.

Строительство бронепоездов по директиве №22сс развернулось почти одновременно более чем в 50 депо, на паровозо- и вагоноремонтных заводах НКПС в Европейской части СССР, Поволжье, Сибири и на Урале<sup>12</sup>. Большинство построенных бронепоездов направлялись в Москву, где их дооборудовали, а выявленные недостатки устраняли на Люблинском заводе НКПС и заводе №4 имени Сталина наркомата вооружения (г. Коломна).

Сдача бронепоездов, изготавливаемых по директиве наркома обороны №22сс, велась следующим образом:

- к 28 ноября 1941 года – 7;
- к 1 января 1942 года – 14;
- к 1 февраля 1942 года – 21;
- к 1 марта 1942 года – 57;
- к 1 апреля 1942 года – 66;
- к 1 мая 1942 года – 71;
- к 1 июля 1942 года – 80;
- к 1 ноября 1942 года – 85.

Таким образом, вместо 65 армия получила 85 бронепоездов, что составляло 131% плана. Правда, сроки их изготовления растянулись почти на год. Увеличение на 20 единиц связано с тем, что параллельно с изготовлением новых шла достройка инициативных бронепоездов, изготовление которых началось осенью 1941 года<sup>15</sup>. Из 85 построенных 55 были бронепоезда типа ОБ-3, 17 – типа НКПС-42, остальные оригинальной конструкции.

Изготовление бронепоездов по директиве №22сс потребовало от коллективов депо и заводов серьезных усилий и мобилизации всех имевшихся в наличии сил и средств. Вместе с тем изготовление боевой техники на непригодных предприятиях часто приводило к тому, что в конструкции бронепоездов имелось значительное количество недостатков, которые приходилось устранять перед отправкой составов на фронт.

В феврале 1942 года управление бронепоездов начало разработку проекта бронепоезда, вооруженного танковыми пушками Ф-34 и с корпусами из термически обработанной брони. Детальную разработку чертежей такого состава в конце апреля 1942 года поручили МВТУ имени Н.Э. Баумана. Работы по подготовке документации на такой бронепоезд, получивший обозначение БП-43, закончили к началу июля 1942 года<sup>14</sup>.

БП-43 имел толщину брони 20-45 мм, он состоял из бронепаровоза Ов, четырех артиллерийских и зенитной бронеплощадок. Вооружение каждой артиллерийской площадки – 76-мм пушка Ф-34, спаренная с 7,62-мм пулеметом ДТ в башне от танка Т-34 и два бортовых ДТ.

25 июля 1942 года было подписано постановление ГКО № 2095сс, по которому до конца года требовалось изготовить 20 бронепоездов типа БП-43<sup>15</sup>. Строительство поручалось заводам наркомата тяжелого машиностроения и НКПС, броню должны были поставлять заводы наркомата танковой промышленности, 80 башен танков Т-34 с не подлежащих восстановлению машин передавались ГАБТУ КА.

Но выполнить постановление ГКО до конца года не удалось из-за задержки с поступлением брони, башен и вооружения. В 1942 году удалось построить только 2 бронепоезда, а остальные 18 сдали к концу октября 1943 года<sup>16</sup>. Кроме того, в марте 1944 года по инициативе горкома комсомола Ташкента изготовили один бронепоезд сверх плана.

Дальнейшее строительство бронепоездов прекратили из-за отсутствия потерь на фронтах. Всего в годы войны Красная Армия получила 174 бронепоезда: в 1941 году – 64, в 1942-м – 89, в 1943-м – 20 и в 1944-м – 1<sup>17</sup>.

Изготовление бронепоездов в СССР в годы Великой Отечественной войны имело значительный размах. Большая часть составов была построена в депо и на предприятиях НКПС, которые не только не имели опыта подобных работ, но и необходимого оборудования и специалистов. Несмотря на это рабочие-железнодорожники с успехом справились с поставленными задачами, что, без сомнения, являлось значительным трудовым подвигом. Более успешно велось строительство инициативных бронепоездов. Это связано как с более четкой организацией работ на местах, так и с военной необходимостью – часто фронт уже приближался к предприятиям, где велись работы, и бронепоезда срочно требовались армейским частям.

Изготовление бронепоездов по директивам наркомата обороны и постановлениям ГКО велось медленнее, так как требовалось время на организацию поставок материалов и оборудования с предприятий различных ведомств.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Александров Н.И. Севастопольский бронепоезд. Симферополь: Издательство «Таврия», 1966. 230 с.
- <sup>2</sup> Потехин А.С. 31-й особый. Горький: Волго-Вятское книжное издательство, 1985. 192 с.
- <sup>3</sup> Ефимьев А.В., Манжосов А.Н., Сидоров П.Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945. М.: Транспорт, 1992. 248 с.
- <sup>4</sup> Амирханов Л.И. Броненосцы железных дорог. СПб.: Издательство Остров, 2005. 212 с.
- <sup>5</sup> Постановление ГКО №287сс «О формировании особых бронепоездов из специалистов бронепоездников заводов Наркомата тяжелого машиностроения». [Электронный ресурс]. – URL: <http://sovdoc.rusarchives.ru/#showunit&id=368554;tab=img> (дата обращения: 10.09.2017).
- <sup>6</sup> Постановление ГКО №490сс «О производстве бронепоездов, бронеплощадок и бронеемобилей на железнодорожном ходу». [Электронный ресурс]. – URL: <http://sovdoc.rusarchives.ru/#showunit&id=368747;tab=img> (дата обращения: 10.09.2017).
- <sup>7</sup> Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф.8243. Оп.7. Д.298. Л.53-55.
- <sup>8</sup> Центральный архив Министерства Обороны РФ (далее – ЦАМО). Ф.251. Оп.646. Д.781. Л.83.
- <sup>9</sup> РГАЭ. Ф.1884. Оп.49. Д.2618. Л.26-28.
- <sup>10</sup> ЦАМО РФ. Ф.38. Оп.11358. Д.5. Л.48-50, Д.2. Л.110-112, Д.23. Л.72-74.
- <sup>11</sup> ЦАМО РФ. Ф.38. Оп.11358. Д.134. Л.43.
- <sup>12</sup> ЦАМО РФ. Ф.38. Оп.11358. Д.5. Л.21-22, РГАЭ. Ф.1884. Оп.49. Д.1243. Л.66.
- <sup>13</sup> ЦАМО РФ. Ф.38. Оп.11358. Д.166. Л.13.
- <sup>14</sup> ЦАМО РФ. Ф.38. Оп.11358. Д.24. Л.19-22.
- <sup>15</sup> Постановление ГКО №2095сс «О производстве бронепоездов во 2 полугодии 1942 г.». [Электронный ресурс]. – URL: <http://sovdoc.rusarchives.ru/#showunit&id=370268;tab=img> (дата обращения: 10.09.2017).

ния: 10.09.2017).  
<sup>16</sup> ЦАМО РФ. Ф.38. Оп.11358. Д.24. Л.140.

<sup>17</sup> Колomieц М.В. Бронепоезда Великой Отечественной. М.: «Яуза», «Коллекция», «Эксмо». 2010. С.196.

**THE ACTIVITIES OF THE SOVIET ENTERPRISES  
FOR THE PRODUCTION OF ARMORED TRAINS IN 1941-1945**

© 2017 M.V. Kolomiets

Central Armed Forces Museum of the Ministry of Defense of Russian Federation, Moscow

The article is based on documents from the Russian state archive of economy, the Central archive of the Ministry of Defence, and the existing literature. It considers the problem of construction of armored trains for the Red Army during the Great Patriotic war. The author reveals the facts connected with organization of production of armored trains despite the absence of required personnel, materials, and equipment. He also examines the interaction between People's Commissariat of Defense and the different People's Commissariats of industry, and the role of individual managers in the organization of production of armored trains. Provides information on the development of new models of armored trains of their design features.

*Keywords:* armored train, armored rail cars, armored locomotive, Great Patriotic war, Red Army, People's Commissariat for Communications, Main Agency of Automobiles and Tanks.