

# ИСТОРИЧЕСКИЙ ФОРМУЛЯР ОТДЕЛЬНОГО ДИВИЗИОНА БРОНЕПОЕЗДОВ КАК ИСТОЧНИК ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ МИКРОИСТОРИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

П. А. Орлов

Новосибирский государственный краеведческий музей,  
Россия, 630099, г. Новосибирск, Красный пр., 23

В статье анализируется Исторический формуляр отдельного дивизиона бронепоездов как отправная точка для архивного поиска в целях реконструкции истории этих малоизученных соединений. В качестве примера использован формуляр 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов. Установлено, что Исторический формуляр позволяет достоверно определить место формирования дивизиона, ранее остававшееся спорным. В нем содержатся данные о боевых действиях, ранее в историографии не описанные, и списки не только командного состава дивизиона, но и отличившихся бойцов и командиров, что позволяет обратиться к наградным документам для дальнейшего исследования. Формуляр позволяет составить список соединений и объединений, с которыми дивизион взаимодействовал или которым подчинялся. Соответственно, выявить фонды, в которых следует искать дополнительные сведения. Установлена недостаточность предоставляемой формуляром информации по вопросам строительства бронепоездов, боевым действиям начиная с осени 1944 г. и некоторым нюансам ведения боевых действий в описываемое формуляром время.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, Новосибирск, станция Тайга, бронепоезда, отдельные дивизионы бронепоездов, 49-й отдельный Шепетовский дивизион бронепоездов, архивный поиск.

**Для цитирования:** Орлов П. А. Исторический формуляр отдельного дивизиона бронепоездов как источник для проведения микроисторического исследования // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2025. Т. 10, № 4. С. 72–77. DOI: 10.25206/2542-0488-2025-10-4-72-77. EDN: CCFYFI.



© Орлов П. А., 2025.  
Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.

## HISTORICAL LOGBOOK OF THE SEPARATE DIVISION OF ARMORED TRAINS AS ELEMENTARY POINT OF THE HISTORICAL STUDY

P. A. Orlov

Novosibirsk State Museum of Local History, Russia, Novosibirsk, Krasnyy Ave., 23, 630099

The article is dedicated to the analysis of the Historical Logbook Separate Division of armored trains as elementary point for archive search in purposes of historical reconstruction of these little-studied compounds. The logbook of 49 Separate Shepetov division of armored trains is used as example. So it has been established that the Historical Logbook allows reliably define the place of formation of division, which previously remained controversial. The data of military operations of division contain in this Logbook, which have not been described previously. Also in this Logbook contain lists not only command staff of division, but and lists of distinguished fighters and commanders. This fact allows attract award documents for further research. The research has shown that with the Logbook maybe compose the lost of unions with division interacted or who is accountable. And with the Logbook maybe indentify funds with additional information. The information about answers of the construction of armored trains, of military operations since autumn of 1944 and some important details of conducting of military operations at the time described in the Logbook, is insufficient.

**Keywords:** Great Patriotic War, Novosibirsk, Tayga station, armored trains, Separate divisions of armored trains, 49 Separate Shepetov division of armored trains, archive search.



Несмотря на большое количество публикаций по истории Великой Отечественной войны и не снижающийся интерес к ней, многие темы до сих пор не получили достаточного освещения. Одним из ярких примеров такого дефицита являются исторические работы, подробно исследующие на основе архивных документов воинские формирования тех или иных городов, районов или областей с точки зрения их современных земляков. О некоторых бригадах, дивизиях за прошедшие восемь десятков лет так ничего и не было написано; в некоторых случаях, к сожалению, работа была выполнена без опоры на документы.

Отдельные дивизионы бронепоездов (ОДБП), построенные и сформированные в различных депо по всей территории Советского Союза, активно воевавшие в 1941–1945 гг., вполне вписываются в эту картину. Причем при восстановлении их истории краоведам приходится сталкиваться с дополнительными трудностями. Если документы дивизий, как правило, выделены в отдельный фонд, к которому можно обратиться напрямую, то дивизионов, как правило, нет. В данной ситуации можно, как автор предлагаемой статьи, последовательно просеивать все дела описи Управления бронепоездов и бронемашин Главного бронетанкового управления Красной Армии (УБПиБМ ГБТУ КА), выискивая документы «своих» бронепоездов, а можно попытаться найти тип документа, который может стать основой исторического очерка. Именно таким документом может быть исторический формуляр дивизиона.

В историографии Великой Отечественной войны бронепоездные части, как в целом, так и в частности, до последнего времени оставались малоизученной темой. Очень широкими мазками, часто без опоры на архивные документы, эту тему описывали авторы, привлеченные к работе руководством Российских железных дорог [1–3]. Работы М. В. Коломийца более конкретны и содержательны. В своих книгах автор на основе архивных документов последовательно и глубоко разрабатывает тему не только «в общем», но и углубляясь в частности. На текущий момент его труд [4] является основной работой по теме. Однако следует отметить, что Максим Викторович, если и использовал исторические формуляры дивизионов, то явно не всех дивизионов, из-за чего описание боевых действий, например, 42-го и 49-го отдельных дивизионов бронепоездов страдают критической неполнотой.

Небольших работ, посвященных дивизионам, бронепоездам или операциям с их участием, издано больше. Конкретно по сибирским бронепоездам отдельным изданием вышла книга об Ишимском бронепоезде «Патриот» [5], а также имеется ряд статей О. Н. Маракулиной, М. Ю. Живописцева, Е. В. Леоновой [6–9].

Несколько написанных автором очерков вышли в журнале «Сибирские Огни» в 2020–2021 гг. [10–13].

Следует отметить, что за 80 лет, прошедших со Дня Победы, авторы работ по теме проявляли

недостаточное внимание к архивным документам, в силу чего информация, обнародованная в публикациях, зачастую является некорректной и недостоверной. Следовательно, цель исследования — на примере анализа исторического формуляра 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов (далее используется аббревиатура: 49-го ОШДБП) оценить информационный потенциал данного типа армейского документа как исторического источника.

### Структура исторического формуляра

В августе 1944 г. Управление бронепоездов и бронемашин затребовало от дивизионов бронепоездов описание истории их формирования, боевых действий и списки награжденных и особо отличившихся [14]. В сентябре 1944 г. документы были предоставлены и сохранены [15]. Из интересовавших автора дивизионов (27, 40, 41, 42, 47, 49) в архиве не был обнаружен только формуляр 40-го дивизиона.

Формуляр 49-го дивизиона [15, л. 154–199] состоит из сорока машинописных пронумерованных (кроме первой) страниц и титульного листа, на котором указаны: дата «10.09.1944 г.» и составитель «штаб 49-го ОШДБП Действующая армия». В правом верхнем углу расположен штамп секретной части Управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА с входящим номером «К04878» и частично неразборчивой датой. В отчете имеются схемы на отдельных листах, иллюстрирующие отдельные боевые эпизоды и общий боевой путь дивизиона.

Документ содержит восемь разделов, описывающих формирование, участие в боевых действиях, боевую подготовку, партийно-политическую работу, награды личного состава дивизиона и особые даты. Разделы V и VI (листы 193 и 194) архивом предоставлены не были. Разделы с I по III (и главы внутри раздела II) подписаны командиром дивизиона майором Копыловым и начальником штаба старшим лейтенантом Лебедем; раздел IV — командиром дивизиона и заместителем командира по политической части майором Харыбиным. Подписи заверены печатью дивизиона, проставлены даты 9 или 10 сентября 1944 г.

Очевидно, схема с нумерацией и названиями разделов была принята составителями в процессе работы, поэтому первый раздел, освещающий формирование дивизиона, собственного названия и номера не несет. Он разбит на две главы: «Начало формирования дивизиона и строительство бронепоездов» и «Сколачивание дивизиона и подготовка личного состава к грядущим боям с немецко-фашистскими захватчиками».

Раздел II — «Участие 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов в походах и боях» — посвящен боевому пути дивизиона с 29 июня 1942 г. по начало сентября 1944 г. Раздел разбит на 8 глав и «Итоги боевых действий...», которые оформлены в виде таблиц, в которые сведены достигнутые результаты, собственные потери и расход боеприпасов.

Первая глава — «Боевые действия бронепоезда № 704 под Воронежем» — описывает действия бронепоезда «Лунинец» в отрыве от базы и штаба дивизиона в период с 1 по 16 июля 1942 г. Вторая глава — «Боевые действия 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов за железнодорожный узел и город Касторное» — посвящена боям в районе ст. Елец — ст. Тербуны 5 июля 1942 — 27 января 1943 гг. Третья глава — «Боевые действия 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов в борьбе с немецкой авиацией на железнодорожном узле Елец» — охватывает период с 1 февраля по 21 апреля 1943 г. Четвертая глава — «Передислокация дивизиона бронепоездов в Орловско-Курскую дугу и боевые действия на Орловско-Курском направлении в районе жел. дор. станции Поныри» — описывает не только бои на северном фланге Курской дуги, но и дальнейшие действия по линии Льгов — Нежин — Житомир. Пятая глава — «Боевые действия дивизиона бронепоездов за город Шепетовка» — охватывает период с 31 января по 22 февраля 1944 г. Шестая глава — «Боевые действия 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов за город Изяславль» — фактически продолжает предыдущую — дивизион поддерживал мартовское наступление от Шепетовки на запад. Седьмая глава — «Боевые действия 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов при прорыве немецкой долговременной линии обороны в районе местечка Горохув» — описывает период с апреля по август 1944 г., когда дивизион был переброшен на Львовское направление. Восьмая глава — «Боевые действия 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов в борьбе с бандитами в Западной Украине и Польше» — освещает действия по охране железной дороги севернее г. Львов.

Раздел III — «Боевая подготовка 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов» — кратко описывает прилагаемые усилия по подготовке личного состава и содержит таблицы с оценками достигнутых результатов по пятибальной системе.

Раздел IV — «Партийно-политическая работа в 49-м отдельном Шепетовском дивизионе бронепоездов» — является отчетом о росте партийной и комсомольской организации, о мероприятиях по пропаганде и агитации личного состава.

Раздел VII — «Награды личного состава 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов» — поименные списки награжденных орденами и медалями.

Раздел VIII — «Знамя, годовой праздник, шефство и почетные красноармейцы 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов» — кратко сообщает о месте и дате выдачи дивизиону его Боевого Красного знамени и дне, установленном как «день рождения» дивизиона.

#### **Строительство бронепоездов и формирование дивизиона**

Единое представление о месте и времени строительства бронепоездов и формировании 49-го дивизиона в литературе отсутствует. Так, в работах М. В. Коломийца указывается, что дивизион начал формирование в ноябре 1941 г. в Новосибирске и «в апреле 1942 г. в его состав вошли бепо (бронепоезд) № 1 «Железнодорожник Алтая», построенный в депо Усыты и Рубцовка» и «...№ 2 «Лунинец», названный в честь прославленного машиниста Н. А. Лунина. Бронепоезд № 2 был построен в депо Болотная и Новосибирск» [4, с. 403]. Другая версия

гласит, что «Лунинец» был построен локомотивным депо Тайга в декабре 1941 г. [3, с. 124] или мае 1942 г. [1, с. 109].

Исторический формуляр дивизиона сообщает иную информацию: «49... Дивизион... начал свое формирование 8 декабря 1941 г. на станции Тайга Томской железной дороги на основании директивы Народного Комиссара Обороны Союза ССР от 29 октября 1941 г. за № 22сс... Первый приказ по Дивизиону был издан 5 января 1942 г., где и установлена была дата годового праздника Дивизиона...». И далее: «Бронепоезд № 663 — четыре двухосных бронеплощадки построены в вагонном депо ст. Рубцовка Томской железной дороги. Паровоз серии Ов № 5983 покрыт броней в паровозном депо Рубцовка. Бронепоезд № 704 — четыре двухосных бронеплощадки построены в вагонном депо ст. Новосибирск. Паровоз серии Ов № 5520 покрыт броней в паровозном депо ст. Новосибирск... Готовые бронепоезда Дивизион получил 8 марта 1942 г.» [15, л. 155].

Наряду с прямым указанием «с 1 января 1942 г. по 3 апреля 1942 г. дивизион дислоцировался на станции Тайга Томской железной дороги», формуляр сообщает о концертах, которые проводил созданный при дивизионе ансамбль «не только в Тайге, но и в Новосибирске». Далее следует прямое указание: «даты получения матчасти требуют дополнительной проверки, убыл со ст. Тайга на ст. Новосибирск».

Можно ли считать сообщаемую формуляром информацию о месте и времени формирования достоверной и исчерпывающей? Достоверной — да. Она подтверждается другими документами, к примеру, июльским 1942 г. политдонесением начальнику политуправления Брянского фронта [16], где прямо указано место и дата начала комплектования. Впрочем, дата начала формирования в этом документе указана другая — 4 декабря 1942 г.

Является ли информация исчерпывающей? Не вполне. Формуляр никак не затрагивает подготовительный этап: ст. Тайга, как место формирования одного из предполагаемых дивизионов Сибирского военного округа, упоминается в документах начиная с 6 ноября 1941 г. Прибытие личного состава дивизиона на ст. Тайга было запланировано к 15 декабря.

При этом номер 49-го дивизиона, в отличие от 41-го, 42-го и 47-го, в заявках на выделение вооружения первой половины ноября еще не упоминается. Появляется он в декабрьской плановой заявке № 845сс и в выписке из плана формирования для начальника политуправления Красной армии, причем с указанием места формирования — ст. Тайга [17].

Следует предположить, что в основу версии о начале формирования 49-го дивизиона в ноябре легло одно из распоряжений подготовительного этапа. Документ, к сожалению, не опубликован, на него отсутствуют ссылки, поэтому оценить обоснованность данной датировки невозможно. Не исключено, что это был приказ по войскам Сибирского военного округа № 0092 от 25 ноября 1941 г., упомянутый в формулярах других отдельных дивизионов [15, л. 251]. Согласиться с версией о формировании дивизиона в Новосибирске проще и сложнее одновременно. Здесь исследователям приходится иметь дело с путаницей, сопровождавшей весь процесс строительства и формирования бронепоездных частей 1941–1942 гг. В акте о со-

стоянии боевой готовности 49-го отдельного дивизиона бронепоездов, составленном 21 мая 1942 г. по результатам проверки его боеготовности перед отправкой на фронт, действительно указано, что дивизион формировался в Новосибирске с 8 декабря 1942 г. [18, л. 158]. Эти же данные есть в одной справке из множества по местам формирования дивизионов.

Путаница в документах, заметная уже на уровне мест формирования дивизионов, при переходе к вопросу о месте строительства бронепоездов только усиливается. Здесь, к сожалению, данные формуляра считать стопроцентно достоверными уже нельзя. Более того, при перекрестной проверке ошибка, связанная именно с Тайгой, выявлена в историческом формуляре 41-го дивизиона. По справке от 15 апреля 1942 г. именно он получил построенный здесь к началу февраля бронепоезд. При этом в «Истории дивизиона», записанной 31 августа 1944 г., местом строительства матчасти указан Новокузнецк и Новосибирск. Привлечение других документов, в частности «Акта о состоянии боевой готовности...», оформленного в апреле 1942 г., позволило сделать вывод, что в данном случае ошибка была допущена дивизионом.

Учитывая, что по документам УБПиБМ, освещающим ход строительства бронепоездов по директиве № 22сс, на ст. Тайга строился только один бронепоезд — версию о строительстве «Лунинца» на ст. Тайга можно отбросить.

Возвращаясь к формуляру 49-го дивизиона — сведения формуляра совпадают с данными, указанными в справке [19] о строительстве бронеплощадок: паровозные депо Рубцовки и Новосибирска. С местом бронирования паровозов сложнее. По имеющимся документам следует, что бронепаровозы были изготовлены в депо Усаты и Болотное [18, л. 160]. Так как экипаж в строительстве участия не принимал, а получил готовые бронепоезда, офицеры дивизиона вполне могли допустить ошибку, не приняв во внимание или забыв несущественные с их точки зрения детали.

Даты получения матчасти требуют дополнительной проверки. Исходя из ранее цитированных документов, о декабре 1941 г. речи идти не может. Однако вызывает сомнения промежуток между получением бронепоездов и отправкой дивизиона в сторону фронта. В формуляре 49-го ОШДБП указана та же дата получения матчасти — 8 марта, при этом отправился на запад он уже 10 марта. У других дивизионов промежуток между окончанием строительства бронепоездов и отправкой в г. Москву составил около двух недель, но никак не два месяца.

#### **Участие 49-го отдельного Шепетовского дивизиона бронепоездов в боях**

Несмотря на то, что 49-й отдельный дивизион входит в очень немногочисленную когорту бронепоездных частей, награжденных или отмеченных за успехи в сражениях, его боевой путь сколь угодно подробно в литературе не рассматривался. Так, в работе М. В. Коломийца, кроме овладения Шепетовкой в феврале 1944 г., упомянуты только бои за Опельн в январе 1945 г. [4, с. 404]. В изданиях, подготовленных РЖД, мы узнаем, что «Лунинец» начинает воевать в июле 1942 г., высаживая десант под немецкими бомбами в районе Елец — Касторная [1, с. 135], [3, с. 124]; затем были Поныри, Шепетовка, Радом и Опшелян.

Исторический формуляр сообщает нам, что «Лунинец», в отличие от основного ядра дивизиона, успел прибыть 1 июля 1942 г. в Воронеж, на Юго-Западный фронт. С 3 июля бронепоезд с переданным ему десантом выполнял распоряжение Комфронта об охране перегона и ст. Давыдовка — Лиски, затем с боями отходил в направлении ст. Поворино и только 16 июля на ст. Талово получает приказ командира дивизиона выдвинуться в г. Елец на соединение с дивизионом. По этому эпизоду формуляр дает отсылку к материалам Юго-Западного фронта.

Штаб дивизиона с бронепоездом «Железнодорожник Алтая» во время совершения марша 30 июня получил приказ о переподчинении 49-го ОШДБП Командующему Брянским фронтом и 5 июля прибыл на ст. Елец. В дальнейшем дивизион подчинялся Командующему 13-й армии и выполнял распоряжения Командующего бронетанковыми и механизированными войсками 13-й армии. В течение лета — осени 1942 г. бронепоезда вели бои, несли потери. При этом ничего похожего на эпизод, описанный в изданиях РЖД, в истории дивизиона в указанный период нет.

25–27 января 1943 г. 49-й ОШДБП поддерживает огнем 47-й стрелковый полк 15-й стрелковой дивизии 13-й армии, наступающий в районе разъезда Ударник.

После описания действий по обеспечению ПВО ст. Елец, формуляр указывает, что с 15 марта 1943 г. 13-я армия входила в состав новообразованного Центрального фронта. 24 апреля дивизион прибыл на ст. Поныри.

С 6 по 16 июля 49-й дивизион поддерживает 307-й, 81-й стрелковые и 4-й и 20-й авиадесантные дивизии 13-й армии, держащие оборону на одном из ключевых участков северного фаса Курской дуги. Надо отметить, что бронепоезда выполняли заявки начальников артиллерии вышеупомянутых дивизий, о чем есть масса отчетов. Исключением является 20-я авиадесантная дивизия — упоминаний о ней в других документах не обнаружено; вероятно, здесь в формуляре допущена ошибка или описка.

7 августа 1943 г. дивизион переходит в подчинение Командующего БТиМВ 60-й армии Центрального фронта, которая, в свою очередь, переходит в состав Воронежского, после переименования — 1-го Украинского фронта.

12 октября 1943 г. под немецкими бомбами в Котопском парке железнодорожного узла Нежин погибает штаб и база дивизиона; утрачены многие документы 1942–1943 гг.

7 февраля 1944 г. 49-й ОШДБП получает распоряжения от штаба созданной ранее группы дивизионов бронепоездов 60-й армии. С 8 февраля — поддерживает действия 18-го гвардейского стрелкового корпуса, для чего 9 февраля поступает в оперативное подчинение Начарта 351-й стрелковой дивизии. Непосредственную поддержку огнем получал 1159-й стрелковый полк.

17 февраля за успешные боевые действия по освобождению города и железнодорожного узла Шепетовка приказом Верховного Главнокомандующего дивизиону присвоено почетное наименование «Шепетовский». Приказ объявлен 18 февраля.

С 23 февраля место 351-й дивизии занимает 280-я стрелковая дивизия. 28 февраля дивизион перемещается на участок 148-й стрелковой дивизии и поддерживает 654-й стрелковый полк сначала в обороне, а 4–5 марта — в наступлении.



С 7 марта 49-й ОШДБП находится в подчинении Начальника управления тыла 60-й армии.

20 марта штаб 1-го Украинского фронта выводит 49-й ОШДБП из подчинения группы дивизионов бронепоездов, а также из состава 60-й армии и передает его в состав 13-й армии. 16 апреля дивизион передан в состав 18-й армии. В составе 18-й армии он входит в состав созданной группы дивизионов бронепоездов с задачей поддерживать действия 389-й стрелковой дивизии и 160-го Укрепленного района. В ходе боев на участке Анатоля — Звиняче дивизион передается в подчинение 3-й гвардейской армии для взаимодействия с 21-м стрелковым корпусом. В июле поддерживает наступление 22-го стрелкового корпуса 3-й гвардейской армии.

В августе 1944 г. 49-й ОШДБП занимается охраной железной дороги, сооружений и прилегающей местности от банд бандеровцев, получая при этом приказы от заместителя Начальника службы военных сообщений 1-го Украинского фронта.

Таким образом, исторический формуляр сообщает нам гораздо больше сведений о боевых действиях дивизиона до осени 1944 г., чем было зафиксировано в литературе.

Из формуляра извлекаются сведения о подчиненности дивизиона, частях и соединениях, с которыми он взаимодействовал, для дальнейшей работы с соответствующими фондами. При этом список частей, с которыми 49-й ОШДБП взаимодействовал, в исследуемом документе не полон; к примеру, не упомянута поддержка 1-го Гвардейского ордена Ленина стрелковой дивизии в июле 1942 г. [16, л. 200]. Следовательно, необходимо обращаться как минимум к отчетам о боевых операциях бронепоездных частей для восстановления более полной картины.

Необходимо учитывать, что реальность, показываемая в историческом формуляре, несколько приукрашена по сравнению с той, что открывается по боевым донесениям. В формуляре 49-го ОШДБП, к примеру, при описании боев за ст. Поньри особо отмечено отсутствие задержек при открытии огня по заявкам пехоты. При этом имеется значительное количество документов лета — осени 1943 г., предоставленных штабом дивизиона в вышестоящие инстанции с критикой организации Службы военных сообщений, по вине которой бронепоезда теряли на стрелках по часу и более времени при выходе на огневые позиции [20, л. 296 об.; 348, 348 об.]. Также не упомянут эпизод со столкновением с выпущенным в сторону находящегося на огневой позиции бронепоезда товарного состава [20, л. 113].

Как правило, в формулярах указывается большее количество выходов на огневые позиции, больший расход боеприпасов; растет количество и сила атак противника и его потери. В формулярах других дивизионов были встречены некорректные описания боевых эпизодов с обвинением в трусости соседей и выпячивании собственной храбрости [15, л. 257], что опровергалось другими документами. Нередки ошибки в датировке событий. Встречаются откровенно преувеличенные сообщения о нанесенных противнику потерях.

Заметно, что в целом, по мере удаления от боя, достоверность его описания падает. Примером чего может служить описание боя 49-го ОШДБП за разъезд Ударник 27 января 1943 г. во втором ежегодном отчете Управления бронепоездов и бронемашин, обобщающем опыт ведения боевых действий бронепоездами за июнь 1942 — июнь 1943 гг. [21].

## Личный состав

Сведения о личном составе содержатся практически во всех разделах формуляра. Так, в первой части сообщается об основных источниках формирования кадров, которыми названы: Отдел кадров СибВО, госпитали г. Томска через Томский военный пересыльный пункт, Военноучетное бюро при Томской железной дороге, Кемеровский горвоенкомат, Тайгинский и Болотнинский райвоенкоматы. Дивизион формировался по штату № 016/303. Здесь же перечислены лица, непосредственно занимавшиеся комплектованием.

При описании боевых действий упоминаются отличившиеся бойцы и командиры, а также происходившие замены в комсоставе. Погибшие упомянуты не все, причем цифры потерь в формуляре и донесениях, предоставленных по горячим следам, не совпадают. В таблице итоговых потерь по сентябрю 1944 г. указано число погибших рядовых и сержантов — 17 чел.; офицерского состава — 5 человек. Ранено — 16 и 4 чел. соответственно.

Некоторое количество конкретной информации по личному составу содержит и раздел о партийно-политической работе. Наибольший интерес представляет раздел о награжденных. В нем с указанием занимаемой должности поименно перечислены бойцы и командиры, получившие государственные награды. На 12 сентября 1944 г. в дивизионе имелось награжденных: орденом Отечественной войны I степени — 1 чел.; орденом Отечественной войны II степени — 3 чел.; орденом Красной Звезды — 29 чел.; медалью «За отвагу» — 44 чел.; медалью «За боевые заслуги» — 23 чел.

Однако сведения формуляра не являются исчерпывающими. Вне поля зрения исследователя останется ряд документов, дающих более подробную информацию о личном составе на момент формирования 49-й ОШДБП: акты о состоянии боевой готовности и доклады о состоянии боевой подготовки дивизиона. Упоминания этих документов в формулярах, как правило, отсутствуют.

Так же не полными следует считать списки награжденных ввиду отсутствия в них награжденных осени 1944 г. и победного 1945 г.

## Выводы

Исторический формуляр дивизиона бронепоездов является документом, позволяющим быстро получить сведения о формировании и боевом пути соединения, заметно превышающие объемом и качеством те, что содержатся в большинстве трудов по истории советских бронепоездов. Исторический формуляр является документом, необходимым, но недостаточным для исследования. В вопросах постройки и комплектования он должен дополняться как минимум актами и донесениями, составленными по результатам проверки боеготовности дивизиона. Факты, сообщаемые формуляром, часто приукрашены по сравнению с донесениями, написанными непосредственно по итогам боев. Для серьезного анализа боевого пути дивизиона необходимо привлечение документов частей и соединений, с которыми 49-й ОШДБП взаимодействовал.

Оценка своих действий дивизионом и оценка этих же действий со стороны поддерживаемой пехоты могут различаться кардинально. При этом в историческом формуляре перечислены не все части и соединения, с которыми бронепоезда взаимодействовали.

Необходимо иметь в виду, что качество исторического формуляра, как и количество содержащейся в нем информации, может быть разным: от подробного и корректного описания каждого этапа и боевого эпизода до отписок общего характера объемом менее десяти страниц. Часть дивизионов не предоставили формуляры или они отложились в неочевидных делах, что делает их обнаружение затруднительным.

#### Список источников / References

1. Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945. Москва: Транспорт, 1992. 244 с. ISBN 5-277-01631-7.  
Efimiyev A. V., Manzhosov A. N., Sidorov P. F. Bronepoyezda v Velikoy Otechestvennoy voyne 1941–1945 [Armored trains in the Great Patriotic War of 1941–1945]. Moscow, 1992. 244 p. ISBN 5-277-01631-7. (In Russ.).
2. Амирханов Л. Я. Броненосцы железных дорог. Санкт-Петербург: Остров, 2005. 210 с. ISBN 5-94500-001-9.  
Amirkhanov L. Ya. Bronenostsy zheleznikh dorog [Railway battleships]. Saint Petersburg, 2005. 210 p. ISBN 5-94500-001-9. (In Russ.).
3. Бронепоезд Победы / авт.-сост.: Л. Васильева, Н. Киселев. Москва: ООО «Алонта АГ», 2015. 304 с.  
Bronepoyezd Pobedy [Armored trains of the Victory] / compiled by L. Vasilyeva, N. Kiselev. Moscow, 2015. 304 p. (In Russ.).
4. Коломиец М. В. Советские бронепоезда в бою 1941–1945. Москва: Яуза, 2021. 456 с. ISBN 978-5-04-118477-3.  
Kolomiyets M. V. Sovetskiye bronepoyezda v boyu 1941–1945 [Soviet armored trains in the battle of 1941–1945]. Moscow, 2021. 456 p. ISBN 978-5-04-118477-3. (In Russ.).
5. Завьялова С. В. Бронепоезд «Патриот»: подвиг ишимских железнодорожников / авт.-сост. Г. А. Крамор. Ишим: ООО Ишимская типография, 2023. 56 с.  
Zav'yalova S. V. Bronepoyezd «Patriot»: podvig ishimskikh zheleznodorozhnikov [Armored train «Patriot»: Feat of the Ishims railway workers] / compiled by G. A. Kramor. Ishim, 2023. 56 p. (In Russ.).
6. Маракулина О. Н. История бронепоезда «Патриот» // Коркина слобода: альманах. Вып. 3. 2001. С. 47–50.  
Marakulina O. N. Istoriya bronepoyezda «Patriot» [History of the armored train «Patriot»]. *Korkina Sloboda*. Issue 3. 2001. P. 47–50. (In Russ.).
7. Максимов В. М., Ковров Д. В. Бронепоезд «Лунинец» // Разыскания: историко-краеведческий альманах. 2007. Вып. 7. С. 71–76.  
Maksimov V. M., Kovrov D. V. Bronepoyezd «Luninets» [Armored train «Luninets»]. *Razyskaniya*. 2007. Issue 7. P. 71–76. (In Russ.).
8. Живописцев М. Ю. К истории бронепоезда «Сибиряк» // Разыскания: историко-краеведческий альманах. 2007. Вып. 7. С. 65–70.  
Zhipovistsev M. Yu. K istorii bronepoyezda «Sibiryak» [To the history of the armored train «Sibiryak»]. *Razyskaniya*. 2007. Issue 7. P. 65–70. (In Russ.).
9. Леонова Е. В., Гришин Ю. В. Бронепоезд «Сибиряк» // Омский краевед: научно-популярный альманах. 2020. № 9. С. 72–77.  
Leonova E. V., Grishin Yu. V. Bronepoyezd «Sibiryak» [Armored train «Sibiryak»]. *Omskiy Krayeved*. 2020. No. 9. P. 72–77. (In Russ.).
10. Орлов П. А. Сибирские бронепоезда. Начало пути // Сибирские огни. 2020. № 5. С. 117–137.  
Orlov P. A. Sibirskiy bronepoyezd. Nachalo puti [Siberian armored trains. The beginning of the journey]. *Sibirskiy Ogn*. 2020. No. 5. P. 117–137. (In Russ.).

11. Орлов П. А. Сибирские бронепоезда. Боевые маршруты // Сибирские огни. 2020. № 12. С. 122–141.  
Orlov P. A. Sibirskiy bronepoyezd. Boyevyye marshruty [Siberian armored trains. Combat routes]. *Sibirskiy Ogn*. 2020. No. 12. P. 122–141. (In Russ.).
12. Орлов П. А. Сибирские бронепоезда. Битва за Кавказ // Сибирские огни. 2021. № 05. С. 157–175.  
Orlov P. A. Sibirskiy bronepoyezd. Bitva za Kavkaz [Siberian armored trains. Battle for the Caucasus]. *Sibirskiy Ogn*. 2021. No. 5. P. 157–175. (In Russ.).
13. Орлов П. А. Сибирские бронепоезда. Карельский фронт // Сибирские огни. 2022. № 5. С. 172–190.  
Orlov P. A. Sibirskiy bronepoyezd. Karel'skiy front [Siberian armored trains. Karelian front]. *Sibirskiy Ogn*. 2022. No. 5. P. 172–190. (In Russ.).
14. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 38 Оп. 11358. Д. 257. Л. 362.  
Tsentral'nyy arkhiv Ministerstva oborony Rossiyskoy Federatsii (TsAMO RF) [Central Archives of the Ministry of Defence of the Russian Federation (CAMD RF)]. File: 38/11358/257/362. (In Russ.).
15. ЦАМО РФ. Ф. 38 Оп. 11358. Д. 301.  
TsAMO RF [CAMD RF]. File: 38/11358/301. (In Russ.).
16. ЦАМО РФ. Ф. 38 Оп. 11358. Д. 31. Л. 202–203.  
TsAMO RF [CAMD RF]. File: 38/11358/31/202–203. (In Russ.).
17. ЦАМО РФ. Ф. 38 Оп. 11358. Д. 8. Л. 85–92; 125.  
TsAMO RF [CAMD RF]. File: 38/11358/8/85–92; 125. (In Russ.).
18. ЦАМО РФ. Ф. 38 Оп. 11358. Д. 38.  
TsAMO RF [CAMD RF]. File: 38/11358/38. (In Russ.).
18. ЦАМО РФ. Ф. 38 Оп. 11358. Д. 37. Л. 161.  
TsAMO RF [CAMD RF]. File: 38/11358/37/161. (In Russ.).
19. ЦАМО РФ. Ф. 38 Оп. 11358. Д. 114.  
TsAMO RF [CAMD RF]. File: 38/11358/114. (In Russ.).
20. ЦАМО РФ. Ф. 38 Оп. 11358. Д. 122. Л. 24–26.  
TsAMO RF [CAMD RF]. File: 38/11358/122/24–26. (In Russ.).

**ОРЛОВ Павел Александрович**, старший научный сотрудник Новосибирского государственного краеведческого музея, г. Новосибирск.  
Адрес для переписки: masakari.ngs.ru@rambler.ru

**Прозрачность финансовой деятельности:** автор не имеет финансовой заинтересованности в представленных материалах и методах. Конфликт интересов отсутствует.

Статья поступила в редакцию 03.06.2025; одобрена после рецензирования 10.09.2025; принята к публикации 05.11.2025.

**ORLOV Pavel Aleksandrovich**, Senior Researcher, Novosibirsk State Museum of Local History, Novosibirsk.  
Correspondence address: masakari.ngs.ru@rambler.ru

**Financial transparency:** the author has no financial interest in the presented materials or methods. There is no conflict of interest.

The article was submitted 03.06.2025; approved after reviewing 10.09.2025; accepted for publication 05.11.2025.