



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

МАЙ
№ 5
2009

ИЗДАНИЕ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ • WWW.MIL.RU

Кому сегодня мешает советская тридцатьчетвёрка?

Продовольственное обеспечение Красной армии в годы Великой Отечественной войны

Материалы архивно-следственного дела генерал-лейтенанта И.А. Ласкина

Власть и бывшие военнопленные в годы Великой Отечественной войны

Военно-политическое сотрудничество России и Молдавии в середине XVI – начале XIX века

М.А. Газенкамф – первый пресс-секретарь русской армии

ISSN-0321-0626



Встреча на Эльбе (Автограф на память)
Художник А.К. Сытов

**9 мая – День Победы советского народа
в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.
День воинской славы России**

ПОДВИГ ЭКИПАЖЕЙ У СТАНЦИИ



Ветераны-железнодорожники в зале боевой славы на вокзале станции Мармыжи

Бронепоезд
№ 2 (14)
«Южноуральский
железнодорожник»
в бою за станцию
Мармыжи



Командир бронепоезда № 1 (15)
«Бесстрашный» в 1941 – 1942 гг.
капитан И.А. Сазанов



Бронепоезд № 1 (15) «Бесстрашный» на боевых позициях в районе Мармыжей. Зима 1941 г.

Бронепоезд № 1 (15)
«Бесстрашный»
ведёт бой
в районе
Мармыжей
в декабре 1941 г.
Художники
И.В. Севрюков,
А.П. Чернышёв,
Б.Л. Евдокимов.
Ст. Мармыжи

НА ВОЕННЫЕ РЕЛЬСЫ

С ПЕРВЫХ ДНЕЙ ВОЙНЫ РАБОТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ТЫЛУ БЫЛА ПОЛНОСТЬЮ ПЕРЕСТРОЕНА И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРИСТУПИЛИ К ВЫПОЛНЕНИЮ ЗАДАЧ ОБОРОНЫ СТРАНЫ. РЕЗКО ВОЗРОС ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК, НЕПРЕРЫВНЫМИ ПОТОКАМИ ШЛИ ВООРУЖЕНИЕ, БОЕПРИПАСЫ, ВОЙСКА И ЭВАКУИРОВАННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ. МНОГИЕ ТЫСЯЧИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ УШЛИ НА ФРОНТ.

В 1941 - 43 гг. в районе ст. Мармыжи сражались бронепоезда:

№1	№2	№9	38	ОТДЕЛЬНОГО ДИВИЗИОНА
№1	№2		40	ОТДЕЛЬНОГО ДИВИЗИОНА
№1	№4	№5	59	ОТДЕЛЬНОГО ДИВИЗИОНА
№3	№7		61	ОТДЕЛЬНОГО ДИВИЗИОНА
№1 - 15	№2 - 14		62	ОТДЕЛЬНОГО ДИВИЗИОНА
№3			377	ОТДЕЛЬНОГО ДИВИЗИОНА



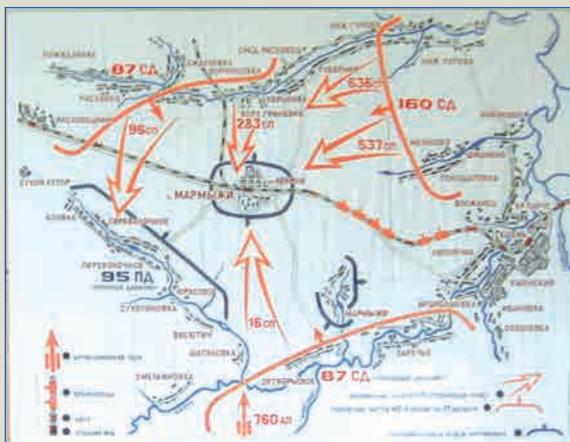
Памятник погибшим бойцам бронепоездов и военным железнодорожникам на станции Мармыжи

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ станции Мармыжи в Курской области на стены нанесены 2 огромных панно, на которых изображены ведущие бой бронепоезда. Художники И.В. Севрюков, А.П. Чернышёв и Б.П. Евдокимов отразили на них реальные события, произошедшие в годы Великой Отечественной войны, когда 15 бронепоездов из состава 1 (59), 3 (61), 38, 40, 58 и 62-го отдельных дивизионов бронепоездов (ОДБП) участвовали в жестоких боях, эпицентром которых с 1941 по 1943 год являлась станция Мармыжи курского железнодорожного узла. На панно запечатлены бой бронепоезда № 1 (15) «Бесстрашный» 62-го ОДБП за освобождение станции Мармыжи в декабре 1941 года и последний бой бронепоезда № 2 (14) «Южноуральский железнодорожник» 38-го ОДБП на подступах к станции Мармыжи 28 июня 1942 года.

В 1941 году в течение восьми дней (12 – 20 декабря) боевая группа бронепоездов вела бои за станцию. Построенный в октябре 1941 года на курском железнодорожном узле бронепоезд № 1 (15) «Бесстрашный» 62-го дивизиона под командованием капитана И.А. Сазанова поддерживал огнём подразделения 87-й стрелковой дивизии полковника А.И. Родимцева. Бронепоезд уничтожил 6 вражеских танков и бронемашин, более 200 солдат и офицеров. Его огневая мощь в значительной мере способствовала успеху советской пехоты при освобождении важного железнодорожного узла.

28 июня 1942 года бронепоезда 38-го дивизиона оказались на острие немецкого наступления на воронежском направлении. Бронепоезд № 1 «Челябинский железнодорожник» был уничтожен противником

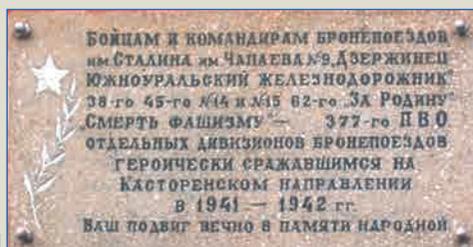
БРОНЕПОЕЗДОВ МАРМЫЖИ



Боевые действия по освобождению станции Мармыжи в декабре 1941 г.



Командир бронепоезда № 2 (14) И.Е. Орлов



Мемориальная доска на станции Мармыжи

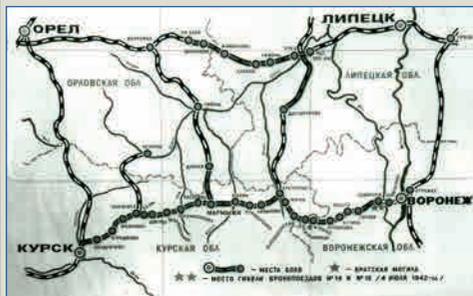
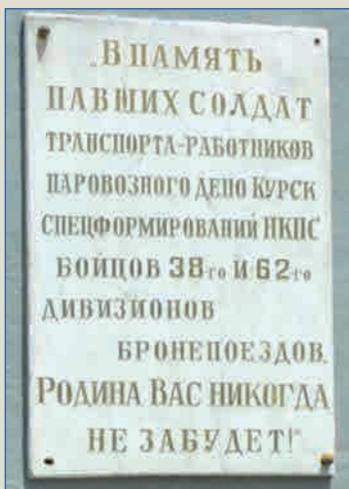
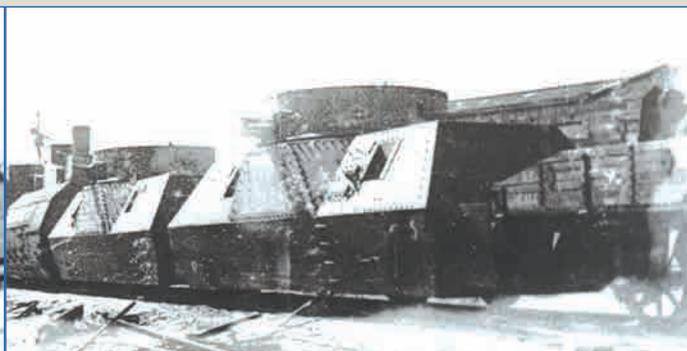


Схема боевых действий бронепоездов на воронежском направлении в ноябре 1941 г. — июле 1942 г.



Бронеплощадки бронепоезда № 2 (14) «Южноуральский железнодорожник» 1942 г.



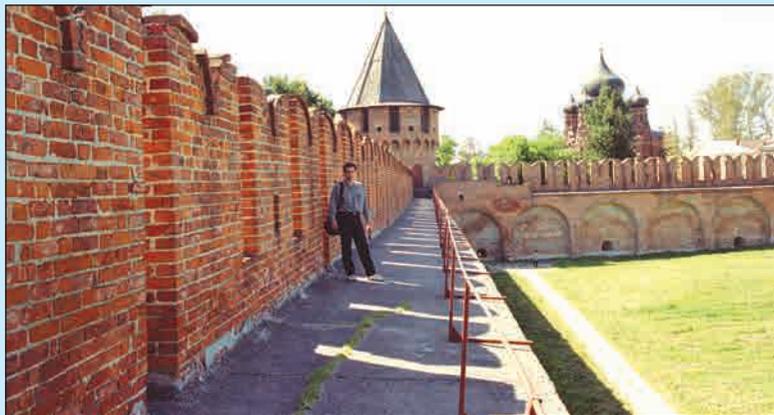
Последний бой бронепоезда № 2 (14) «Южноуральский железнодорожник» 28 июня 1942 г. Художники И.В. Севрюков, А.П. Чернышёв, Б.П. Евдокимов. Ст. Мармыжи

на станции Черемисиново. Бронепоезд № 2 (14) «Южноуральский железнодорожник» (командир — И.Е. Орлов) 38-го дивизиона, построенный в декабре 1941 года в Челябинске, обеспечивая отход частей 121-й стрелковой дивизии генерал-майора П.М. Зыкова, вёл тяжёлые бои на перегоне Черемисиново—Расховец. За 14 дней боёв экипаж бронепоезда сбил 5 вражеских самолётов, задержал танковые колонны противника. Тогда были убиты и ранены 34 бойца. Повреждённый бронепоезд отошёл к станции Мармыжи, но разрушенные немецкой бомбёжкой пути не позволяли пробиться на восток. Команда взорвала бронепоезд на входных стрелках станции и отошла к станции Касторная.

Эти отважные действия бойцов бронепоездов и запечатлены в экспозициях мемориального зала боевой славы, посвящённого подвигам курских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны, открывшегося на вокзале станции Мармыжи Курского отделения Московской железной дороги в августе 1998 года. Там же 2 августа 1978 года был открыт памятный знак, где указаны все бронепоезда, героически оборонявшие станцию Мармыжи летом 1942 года.

Публикацию подготовила А.С. АВЕРЧЕНКО
Фото А.Н. МАНЖОСОВА, А.Ю. ЗОЛУТУХИНА

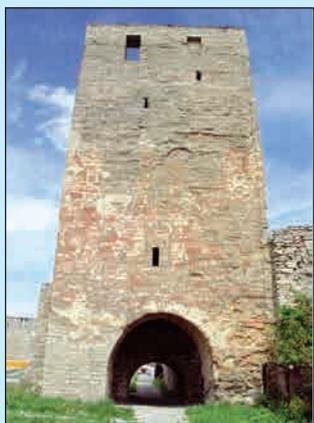
ИТАЛЬЯНСКИЙ СЛЕД



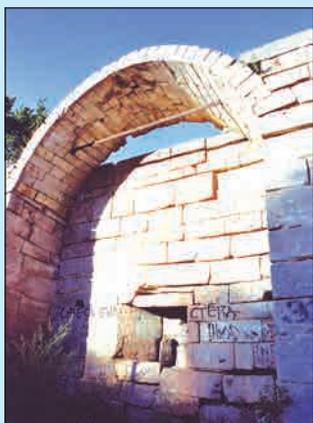
Седловины зубцов в форме ласточкиного хвоста не могли служить опорой для ручного огнестрельного оружия, так как зубцы были выше человеческого роста. Тульский кремль

ПЕРВОНАЧАЛЬНО крепости представляли собой населённые пункты, обнесённые примитивной оградой из земли, камня, дерева и других материалов, а с развитием городов сделались их частью, защищённой стенами, рвами и иными сооружениями. Как важный в военном отношении укреплённый пункт (город), крепость имела постоянный гарнизон, вооружённый и обеспеченный всем необходимым для длительной борьбы в условиях осады. В XI веке в Киевской Руси насчитывалось около 90 укреплённых городов. С XI по XIV век взамен деревоземляных укреплений были заложены каменные крепости во многих городах России. В Москве каменная крепость была заложена в 1367 году, кирпичная – в 1485 – 1495 гг.

К концу XV века Московское государство значительно окрепло и расширилось за счёт присоединения земель многих удельных княжеств. Освобождение Московского государства от татарского ига, падение Константинополя способствовали быстрому возвышению Москвы, и она должна была перенять величие древних столиц Руси – Киева и Владимира. В связи с этим столичный центр – Кремль – был полностью перестроен. Для выполнения строительных работ были приглашены итальянские архитекторы и инженеры. Наиболее значимыми, но далеко не единственными произведениями итальянских мастеров стали крепостные стены и собо-



Набатная башня Ивангородской крепости. На середине высоты хорошо заметны заложённые при надстройке зубцы в форме ласточкиного хвоста



Арка и бойница подошвенного боя в крепости Серпухова



Зубцы в форме ласточкиного хвоста. Тульский кремль



Стена Смоленской крепости постройки 1596 – 1602 гг. Хорошо видны как черты итальянского влияния (зубцы в форме ласточкиного хвоста, белокаменный цоколь, отделённый пояском от кирпичного верха стены), так и русский декор вокруг бойниц



Зарайский кремль, Казённая башня. Белокаменная облицовка доходит более чем до половины высоты стен этой крепости



Промежутки между зубцами в форме ласточкиного хвоста при позднейших перестройках