

Источник: Таганрогская правда

Дата выпуска: 17.10.2008

Номер выпуска: 292-294

Заглавие: Стальные защитники Таганрога

Автор: Альберт Смирнов

17 октября 1941 года навсегда вошло в историю Таганрога как трагическая дата начала немецко-фашистской оккупации нашего города. Однако мало кто знает, что в этот день экипажи советских бронепоездов, обороняя Таганрог, нанесли тяжелые потери элитным частям вермахта и ценою своих жизней выиграли время для эвакуации.

НА ТАГАНРОГСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

Октябрь 1941 года стал месяцем серьезных испытаний для Советского Союза и его Красной армии. Прошло более стадией с начала войны, а фашистская Германия никак не могла выйти на стратегические рубежи, определенные планом «Барбаросса». Руководство третьего рейха, не желая признавать провала своего «блицкрига», делало ставку на последнее осеннее наступление. Танковые и моторизованные дивизии 1-й танковой группы Эвальда фон Клейста 4 октября прорвали оборону стрелковых дивизий Южного фронта и из района Днепропетровска устремились на юг, к Азовскому морю. Им навстречу вдоль берега моря продвигались войска 11-й немецкой и 3-й румынской армий. Уже 7 октября моторизованная пехотная бригада «Лейбштандарт СС Адольф Гитлер» захватила г. Осипенко (Бердянск) и к северу от него соединилась с 13-й танковой дивизией 1-й танковой армии (накануне танковую группу Клейста переименовали в армию).

В окружение попали советские дивизии 9-й и 18-й армий Южного фронта. В Приазовье не было больше никаких войск, способных остановить продвижение немцев. Подвижным соединениям противника оставалось только совершить бросок вдоль берега моря и овладеть воротами на Кавказ — городом Ростовом-на-Дону. Для этой цели немецкое командование выделило 3-й моторизованный корпус генерала танковых войск Эберхарда фон Макензена в составе 13-й и 14-й танковых дивизий, 60-й моторизованной пехотной дивизии и моторизованной пехотной бригады «Лейбштандарт СС Адольф Гитлер» (по силе эта бригада была равна дивизии). Уже в полдень 8 октября немцы заняли Мариуполь.

Однако окруженные советские дивизии не собирались сдаваться. Находя лазейки в немецкой линии войск, они с боями пробивались на восток. К 10 октября в район с. Николаевка (к северу от Таганрога) вышли остатки 218-й стрелковой дивизии.

В Ставке Верховного Главнокомандования принимали меры для того, чтобы остановить противника на дальних подступах к Ростову-на-Дону. В тот же день, 10 октября 1941 года, по решению Ставки, был создан Таганрогский боевой участок.

В его состав вошли 150-я, 339-я и 31-я стрелковые дивизии, 33-й мотострелковый полк НКВД, 26-й мотоциклетный полк, минометная рота (возможно, гвардейские минометы) и 8-й отдельный дивизион бронепоездов.

БРОНЕПОЕЗД НА ЗАПАСНОМ ПУТИ

В песне времен гражданской войны есть такие слова: «Мы мирные люди, но наш бронепоезд стоит на запасном пути». Бронепоезд олицетворял мощь и силу Красной армии. Однако для сражений Второй мировой войны «крепости на колесах» безнадежно устарели. Как и легендарная пулеметная тачанка, бронепоезд казался чем-то архаичным. Неизбежная «привязанность» к железнодорожному пути, а также крупные размеры делали его легкой целью для тан-

ков и пикирующих бомбардировщиков противника. Кроме того, бронепоезд имел сложные проблемы со снабжением и ремонтом. Но списывать бронепоезда не спешили. Ведь у них были и многочисленные «плюсы»: скорость передвижения, независимость от погоды и состояния грунта, высокие мощность и точность огня – как прямой наводкой, так и с закрытых позиций, значительный боекомплект, надежная защищенность экипажа от пуль и осколков.

Кстати, многое из правил боя «железнодорожных броненосцев» было заимствовано у моряков: действовал аналогичный корабельному боевой расчет, и с того момента, когда бронепоезд, сформированный «по-боевому», отправлялся к линии фронта, никто из экипажа не имел права оставить свой пост без разрешения командира. Устав предусматривал суровое правило: в арьергардном бою бронепоезд должен был обеспечивать выход из боя и отрыв от противника своих войск «даже ценой собственной гибели».

К началу Великой Отечественной войны Красная армия имела в своем составе 53 бронепоезда. Еще 25 бронепоездов находились в составе полков НКВД, которые несли службу по охране железнодорожных станций, мостов и туннелей. Каждый бронепоезд состоял из боевой части и базы. Боевая часть предназначалась для ведения непосредственных боевых действий и включала в себя бронепаровоз, две бронеплощадки и две-четыре контрольные платформы, которые присоединялись к бронепоезду спереди и сзади.

Бронепаровоз, на тендере которого находилась рубка командира, являлся как бы сердцем бронепоезда. Обычно для бронепоезда использовали паровоз серии «О», в обиходе любовно называемый «овечкой». Бронеплощадки представляли собой бронированные вагоны с отвесными прямыми бортами и с высокими прямыми клепаными башнями, в которых устанавливались 76,2-миллиметровые пушки. Каждая бронеплощадка была вооружена двумя пушками и четырьмя-шестью станковыми пулеметами. Кроме бронепоездов, вооруженных 76,2-миллиметровыми пушками и именовавшихся «легкими», имелось небольшое количество «тяжелых» бронепоездов, вооруженных 107-миллиметровыми пушками с дальностью стрельбы до 15 км. Контрольные платформы служили для перевозки материалов для ремонта железнодорожного полотна (рельсы, шпалы и т. д.) и для защиты от минно-взрывных заграждений. Противовоздушную оборону бронепоезда обеспечивала зенитно-пулеметная установка, размещенная на тендере бронепаровоза.

База бронепоезда обеспечивала ему достаточно высокую автономность действий и состояла из еще одного паровоза, вагона для начальствующего состава, вагона-канцелярии, вагона-клуба, вагона-кухни и нескольких вагонов для размещения личного состава. Во время боя база следовала за боевой частью вне досягаемости огня артиллерии противника. Экипаж бронепоезда насчитывал в среднем 100 человек.

ВОСЬМОЙ ОТДЕЛЬНЫЙ

Для краткости бронепоезда называли БЕПО (БП), все они имели бортовые номера. Некоторые БЕПО носили собственные имена. Два легких бронепоезда и один тяжелый составляли отдельный дивизион бронепоездов. К началу Великой Отечественной войны 8-й дивизион нес службу по охране побережья от Туапсе до Адлера. В его состав входили легкие БЕПО NN16 и 45 и тяжелый N21. Командовал дивизионом подполковник Иван Андреевич Суханов. Военным комиссаром был старший политрук Тюфяев, а начальником штаба — капитан Н. И. Миронов. В июле 1941 года бронепоезд N16 вывели из состава дивизиона и отправили на Юго-Западный фронт. 9 сентября дивизион в составе одного легкого БЕПО N45 перебросили на Южный фронт в район станций Марцево — Кошкино. Здесь, возле Таганрога, дивизион пополнился бронепоездом внутренних войск НКВД N59, прибывшим со станции Тихорецкой, и бронепоездом N14.

В статье М. Коломиеца «Бронепоезда Красной армии в Великой Отечественной войне 1941 -1945 гг. » указано, что БЕПО N 14 был построен в конце августа в Таганроге. По всей ви-

димости, его построили на заводе «Красный котельщик», используя стальные листы, изготовленные другим таганрогским заводом — металлургическим. Бронепоезд состоял из бронепаровоза (со спаркой 7,62-миллиметровых зенитных пулеметов на тендере) и двух бронеплатформ. Видимо, из-за отсутствия орудий на каждой бронеплатформе стояло по два 120-миллиметровых миномета и пять пулеметов «Максим». В отличие от командиров бронепоездов NN45 и 59 младшего лейтенанта Алекина и капитана Харебавы, фамилия командира БЕПО N14 неизвестна.

Рано утром 14 октября немецкие подразделения бригады «Лейбштандарт СС Адольф Гитлер» захватили мосты у сел Троицкого и Николаевка, создав плацдармы на левом берегу Миуса. Этот участок должны были оборонять солдаты 31-й Сталинградской стрелковой дивизии полковника Михаила Озимины. Эшелоны с личным составом дивизии растянулись на сотни километров, поэтому в бой с немцами вступил только 75-й стрелковый полк.

Огневую поддержку частям Красной армии под Таганрогом оказали бронепоезда 8-го дивизиона. Совместно с артиллерийскими частями они создали такую плотность огня, что немцы вынуждены были прекратить наступление. Однако и в рядах дивизиона появились потери. В этот день немецкая авиация уничтожила БЕПО N 14. Где это произошло и при каких обстоятельствах, специалисты не указывают. Если сопоставить сведения о массированном налете немецких бомбардировщиков на товарную станцию Таганрога в ночь на 14 октября, можно предположить, что под ее удар также попал один из бронепоездов 8-го дивизиона.

Рано утром 17 октября немецкая артиллерия открыла ураганный огонь по позициям 31-й стрелковой дивизии. Одновременно бомбардировщики «Юнкерс-88» стали пикировать и сбрасывать бомбы на позиции артиллерийского полка дивизии. В 7 часов утра оборона дивизии оказалась прорванной, и колонны танков и мотопехоты с плацдарма у села Троицкого устремились к Таганрогу. Уже через полтора часа бронепоезда, став единственными защитниками города, вступили в бой с превосходящими силами противника.

Батальоны отборного соединения «Лейбштандарт СС Адольф Гитлер», усиленные танками 13-й танковой дивизии, несколькими колоннами подходили к северной и северо-восточной окраинам Таганрога. В районе Вальной балки их готовились встретить бойцы 2-го Таганрогского истребительного батальона. Созданное для борьбы с диверсантами, это подразделение было вооружено лишь стрелковым оружием, поэтому танки и мотопехоту противника оно могло остановить лишь на незначительное время.

ПОСЛЕДНИЙ БОЙ

Железнодорожная ветка, идущая из Ростова в Донбасс, огибала Северный поселок Таганрога гигантским полукольцом. Отрезок пути от станции Марцево до станции Кошкино давал возможность бронепоездам вести по наступающему противнику огонь с фланга и даже с тыла. Подполковник Суханов не преминул воспользоваться такой удачной позицией. Когда механизированные колонны противника приблизились к северной окраине города, бронепоезда NN59 и 45, выскочив на открытое пространство, обрушили на врага град пуль и снарядов. Вот как описаны действия экипажа БЕПО 59 в книге Ефимьева, Манжосова и Сидорова «Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945»:

«... на острие танкового удара находился бронепоезд N59 под командованием капитана А. Д. Харебавы. Командир взвода разведки лейтенант Гринчук доложил капитану А. Д. Харебаве: «Вижу на подходе 18 танков, около 30 автомашин с пехотой и колонну мотоциклистов, примерно 200 машин». И услышал: «Полный вперед!» «Есть полный вперед!» — повторил команду помощник машиниста Г. А. Шеляг. Бронепоезд, вырвавшись из-за поворота, встретился с вражеской техникой. «По танкам — бронейбойным, по пехоте шрапнелью — беглый огонь!» — одна за другой зазвучали команды А. Д. Харебавы. Артиллерийские расчеты действовали сла-

женно. Загорелись вражеские танки и грузовые автомобили, по полю рассыпались поврежденные мотоциклы. Пулеметные очереди неслись вслед убегающим гитлеровцам. За пять минут было подбито десять танков и самоходных установок».

Потери немцев были действительно велики. Бывший командир разведывательного батальона СС Курт Мейер, или как называли его в бригаде «Бронированный Мейер», писал в своих мемуарах: «17 октября в ходе наступления на Таганрог наш батальон выдвинулся на юг. Батальон Витта наступал слева от нас, а далее на штурм города шел батальон Фрея. Наша пехота атаковала северные предместья Таганрога с невероятной решительностью и ворвалась в город. К сожалению, батальон Фрея попал под огонь двух советских бронепоездов. Их огонь пробивал огромные бреши в наших боевых порядках... Более 80 солдат были убиты огнем ошестившихся множеством стволов стальных монстров».

Еще одно описание смертельной атаки бронепоездов мы находим в книге Патрика Агте «Иоахим Пайпер», посвященной командиру полка дивизии СС «Лейбштандарт СС Адольф Гитлер». В октябре 1941 года Пайпер командовал 11-й ротой 3-го батальона этого соединения. «17 октября 1941 года дивизия атаковала Таганрог. Третий батальон бросился вперед по открытой местности в 5.30 (видимо, по берлинскому времени — прим. авт.) Впереди шли 12-я и 13-я роты, а 11-я рота Пайпера шла следом за ними. Передовые части пересекли железнодорожные пути в 11.00, под аккомпанемент горнистов, которые трубили сигналы к атаке. Навстречу им из Таганрога выдвинулись два советских бронепоезда. Несмотря на то, что они были остановлены огнем 37-мм противотанковых орудий штурмана СС Фрута, их пушки, зенитки и пулеметы продолжали наносить тяжелые потери 3-му батальону, солдаты которого лежали на земле без прикрытия. Рота Пайпера располагалась между 12-й и 13-й ротами. Ситуация была весьма опасной. Многие подчиненные Пайпера укрылись в канаве, вырытой с правой стороны от путей, но оказались в зоне поражения орудий одного из вагонов бронепоезда. Все они погибли. Командир батальона Альберт Фрей укрылся в воронке от снаряда всего в 10 метрах (30 футов) от рельсов. Он потерял контакт с артиллерией и зенитными орудиями батальона... ».

Нанеся молниеносный удар, бронепоезда тут же скрылись за поворотом, уйдя на станцию Марцево. Маневрируя, свинцовым огнем они на несколько часов остановили продвижение эсэсовцев. Вскоре батальоны СС пробились в Северный поселок с северо-востока и вышли к железнодорожной насыпи между блокпостом и станцией Марцево. Фрею удалось установить радиосвязь с 1-й батареей полевых гаубиц, но она не могла вести эффективный огонь по бронепоездам. Наконец, командирам батарей удалось подвести гаубицы и 88-мм зенитные орудия на позиции, с которых они могли вести огонь прямой наводкой и немедленно добились нескольких попаданий по бронепоездам. Поезда начали гореть, а несколько вагонов взорвались.

Стреляли немцы, видимо, из засады, прикрываясь жилыми домами. По сведениям из советских источников, немецкая артиллерия разбила два орудия бронепоезда N45 и поразила нефтяной бак его бронепаровоза. Проявив мужество в схватке с многократно превосходящими силами врага, нанеся ему большие потери, погибли комиссар дивизиона старший политрук Тюфяев, командир бронепоезда N45 младший лейтенант Аленкин, командир 2-й бронеплощадки младший лейтенант Довгалев.

Однако 59-й продолжал сопротивляться. Гитлеровцы повели массированный обстрел движущейся стальной крепости. Был поврежден путь отхода, и бронепоезд оказался в окружении. Десять вражеских самолетов бросились в атаку против героического экипажа. Кольцо начало сжиматься. Огонь фашистов становился интенсивнее. Командир бронепоезда капитан Аполлон Давидович Харебава и комиссар политрук Гавриленко приняли твердое решение: «В плен не сдаваться, вести бой до последнего. Побольше уничтожить фашистов и боевой техники врага». Члены экипажа поддержали это решение и дали клятву: «Сражаться до последнего вздоха! ». Окруженный бронепоезд продолжал сражаться. Под бомбовыми ударами вражеской авиации, уходя от попаданий, он не прекращал вести огонь. По броне непрерывно стучали осколки,

оставляли на ней свой след снаряды. Командир взвода лейтенант Гринчук и адъютант старший лейтенант Кимельфельд то и дело получали с бронеплощадок сообщения.

«По фашистским захватчикам, огонь!» — командовал младший лейтенант Цымбал. Командир орудия старший сержант С. Лисицын занял место раненого наводчика и посылал по немецким танкам снаряд за снарядом. У пулеметчика М. Сигала в кожухе «максима» закипала вода, и все же он заставлял пулемет косить рвавшихся к бронепоезду немецких солдат. Помощник машиниста старший сержант Г. Шеляг встал за реверс вместо убитого машиниста бронепаровоза.

Словно железнодорожный крейсер «Варяг», 59-й БЕПО бился с мотопехотой, артиллерией и пикирующими бомбардировщиками противника, атакующими со всех сторон. Никто не дрогнул и никто не оставил своего боевого поста. Внутри бронеплощадок, в тесных отсеках, заваленных стреляными гильзами, бойцы вели огонь по врагу. Вскоре от взрывов бомб повалились набок бронепаровоз и вторая бронеплощадка. При этом погибла часть экипажа. Погиб и командир БЕПО — капитан А. Д. Харебава.

Но и после этого поверженный стальной гигант продолжал сражаться. Единственный уцелевший зенитный пулемет еще какое-то время вел огонь по немецкой мотопехоте, и только очередной налет немецкой авиации окончательно добил бронепоезд. Эсэсовцы, прорвавшись к железной дороге, расстреливали раненых, контуженных, оглушенных взрывами бойцов. Так они мстили за необычайно большие потери у Таганрога (только рота Пайпера потеряла до половины своего личного состава).

Последний бой экипажей бронепоездов не был актом отчаяния или проявлением некоего фанатизма. Эти герои, отвлекая огонь на себя, дали возможность эвакуировать морем большую часть людей и грузов. Их немалая заслуга в том, что подрывники успели взорвать боеприпасы, заложенные на ключевых объектах таганрогских предприятий. Курт Мейер вспоминал: «Во время штурма Таганрога мы впервые имели возможность наблюдать организованное разрушение города советскими войсками. Заводы и учреждения взлетали на воздух друг за другом. Густые клубы дыма отмечали путь отступления советских войск. Когда мы ворвались в город, то увидели огромные груды сожженного зерна; в Таганроге нам была на практике продемонстрирована политика «выжженной земли».

Своим последним боем защитники «стальных крепостей» помогли боевым товарищам пробиться на восток в сторону Синявской. Около 80 человек из 8-го дивизиона бронепоездов выбрались из захваченного противником города. Даже из погибшего экипажа 59-го БЕПО уцелело шесть человек: С. Лисицын, Г. Шеляг, Г. Сокол, М. Сигал, М. Карагод, Н. Шкарейчук. Вскоре экипажи бронепоездов прибыли на станцию Тихорецкую, где началось формирование нового дивизиона.

До 1947 года у железнодорожной насыпи села Михайловки (ныне 12-й микрорайон города Таганрога) ржавели останки советского бронепоезда, вступившего в бой с немецкими танками в октябре 1941 - го. Затем бронированные корпуса расчленили на части и вывезли на переплавку. Через сорок лет пионеры из средней школы №31, проведя поисковые работы в селе, нашли только крышку люка, оплавленные гильзы патронов да записали воспоминания очевидцев о гибели стального гиганта. Сопоставив сведения о бронепоездах, принявших бой у Таганрога, они предположили, что у Михайловки был уничтожен БЕПО-59. Благодаря находкам юных следопытов в 1989 году на здании железнодорожного вокзала «Таганрог-1» открыли мемориальную доску, посвященную подвигу воинов 8-го отдельного дивизиона бронепоездов

НЕИЗВЕСТНЫЙ БРОНЕПОЕЗД

Однако у Михайловки бился совсем другой бронепоезд. Описание его боя под грифом «СЕКРЕТНО» вошло в сборник Генерального штаба Красной Армии по изучению опыта войны.

Этим стальным защитником был БЕПО-27 из 7-го отдельного дивизиона бронепоездов. В начале войны 7-й дивизион, входивший в состав частей Закавказского военного округа, из-под Тбилиси перебросили на линию Сухуми — Поти — Батуми. Командовал дивизионом подполковник Василий Павлович Жмакин. Его заместителем был капитан И. З. Алхазашвили. В состав дивизиона входили два легких бронепоезда NN 27 и 29 и один тяжелый под номером 22. До 10 октября 1941 года крепости на колесах патрулировали черноморское побережье Кавказа, затем подполковник Жмакин получил приказ о том, что его дивизион передается 56-й армии Южного фронта и должен выдвинуться в сторону Ростова-на-Дону. К 16 октября бронепоезда с берегов Черного моря прибыли на Нижний Дон. Учитывая тяжелую обстановку под Таганрогом, командование 56-й армии выбрало новым местом дислокации станцию Бессергеновка, расположенную в нескольких километрах к востоку от города. Рано утром 17 октября, получив информацию о прорыве немцев, заместитель командира дивизиона капитан Алхазашвили поставил перед командиром БЕПО-27, старшим лейтенантом Сидоровым, задачу: любой ценой остановить немецкие танки и не дать им перерезать сообщение с Таганрогом. Уже в 8.30 утра на высоте, расположенной севернее станции Бессергеновка, появились четыре немецких танка. Если объединить сведения из сборника Генерального штаба Красной Армии, книги «Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945» и статьи ветерана 7-го дивизиона М. Куприца «Бронепоезда под Таганрогом», напечатанной в «Таганрогской правде» в 1990-м году, можно получить следующую картину боя. Под артиллерийским обстрелом противника БЕПО-27 выдвинулся на боевую позицию и открыл ответный огонь по танкам. Через 10-15 минут подошли еще 22 танка из 13-й танковой дивизии немцев. Курсируя на больших скоростях, бронепоезд подбил четыре вражеских машины, однако и сам получил повреждения. Немцы били прежде всего по бронепаровозу. Их снаряды повредили котел и пробили тормозную систему, вызвав самоторможение. Лишившись маневра, стальная крепость стала хорошей мишенью для противника, но экипаж БЕПО продолжил бой. Сцепившись в схватке с немецкими танкистами, артиллеристы 27-го подбили еще четыре танка. Ответным огнем немцы разбили три орудия, расположенные в башенных установках. Четвертую башню 2-й бронеплощадки заклинило осколками снарядов. Тогда командир бронепоезда, старший лейтенант Сидоров вывел команду наружу и занял оборону, чтобы до подхода 22-го тяжелого отстоять свой подбитый БЕПО. Внутри остался лишь расчет командира орудия сержанта Н. Рудака. Он и его подчиненные (наводчик В. Анищенко, артиллеристы Гулякин и Якобишвили) починили башенную установку и, развернув орудие в сторону торжествующих врагов, открыли огонь прямой наводкой. Немецкие танкисты, посчитав, что подбитый бронепоезд им уже не опасен, направили свои боевые машины в сторону Таганрога. За несколько минут расчет сержанта Рудака превратил восемь немецких танков в пылающие костры. Получив такой урок, оставшиеся немецкие танки быстренько скрылись за высотой. Через 15-20 минут появилась немецкая пехота. Но артиллеристы, сменив снаряды на осколочно-фугасные, открыли огонь и по ней. Враг не выдержал и отступил, оставив на поле боя до сотни убитых и раненых. В ответ немецкая артиллерия открыла мощный огонь по 2-й бронеплощадке. Вскоре погибли Гулякин и Якобишвили. Оставшись вдвоем, Н. Рудак и В. Анищенко - работали за целый расчет, стреляя из орудия. Когда оно окончательно вышло из строя, артиллеристы выбрались через нижний люк и присоединились к своим. По воспоминаниям ветеранов 1-го истребительного батальона, в тот день они несли охрану железнодорожного моста через речку Самбек (село Вареновка). Там и получили приказ усилить экипаж 27-го. У железнодорожной насыпи, возле подбитого бронепоезда, бойцы истребительного батальона (а они все были жителями Таганрога) плечом к плечу сражались вместе с членами экипажа БЕПО. Вскоре к месту боя подошел тяжелый бронепоезд, который попытался вытащить подбитый БЕПО-27. Однако бронепоезда имели разные системы сцепки, и взять на буксир раненого собрата БЕПО-22 не смог. Напротив, от толчков стальной гигант откатился по уклону пути на 700-800 метров в сторону Таганрога. Противник, продолжая вести артиллерийский огонь, разрушил железнодорож-

ный путь между бронепоездами, окончательно лишив 27-й возможности спасения. Прибывшая со стороны Вареновки бронедрезина доставила сообщение о том, что 18 танков противника с мотопехотой выдвигаются на рубеж Самбек -Вареновка, намереваясь перерезать путь отхода бронепоездам. Чтобы не допустить этого, подполковник Жмакин приказал тяжелому БЕПО-22 уничтожить танки на подступах к селу Вареновка, а легкому БЕПО-29 — отрезать мотопехоту пулеметно-артиллерийским огнем. В 14.30 бронированные крепости вступили в бой. Выйдя на ближнюю дистанцию, 22-й прямой наводкой подбил три танка. В то же время другой бронепоезд отсек мотопехоту от танков и уничтожил огнем до 80-ти немецких солдат и офицеров. После этого всю оставшуюся часть дня дивизион прикрывал выход частей Красной Армии из занятого врагом Таганрога. Потеряв один бронепоезд, семь человек убитыми и семь ранеными, наши подбили 19 танков и уничтожили 180 солдат и офицеров противника. Кроме того, из окружения было выведено 19 орудий разных калибров, оставленных при отходе. Позже за мужество, проявленное в этом бою, сержант Н. Рудак был награжден орденом Ленина, наводчик орудия В. Анищенко — орденом Красной Звезды, а машинист бронепоезда Ш. Цикаришвили — медалью «За отвагу». Вы спросите — а при чем тут Михайловка? Ведь бой был у Бессергеновки. Ответ подсказал председатель Совета ветеранов 12-го микрорайона Таганрога Александр Митрофанович Рудич. Дело в том, что станция Бессергеновка располагалась там, где сейчас находится останочная площадка — 1283-й километр, и бронепоезд курсировал между нею и современной площадкой «Михайловка». Александр Митрофанович пояснил еще ряд деталей. Во-первых, что значит — «курсировал»? Перед останочной площадкой «Михайловка» и тогдашней станцией «Бессергеновка» и сейчас, и тогда была лесополоса. А в ней имелся просвет шириной в 200-300 метров. Бронепоезд, прячась за деревьями, выскакивал на открытое пространство, наносил удар по немцам и тут же скрывался за лесным заслоном. Когда танки в очередной раз показывались на высоте, БЕПО шел в обратную сторону и снова бил по врагу. Во-вторых, что это за высота к северу от станции? Перед пассажирами, въезжающими в город по Ростовскому шоссе, открывается великолепный вид на Таганрог. Это и есть та самая высота. Немцам очень важно было захватить ее, чтобы вести наблюдение за городом и портом и корректировать огонь своей артиллерии. По словам Александра Митрофановича, до начала 50-х годов на этой возвышенности валавалась, сорванная взрывом, башня немецкого танка. В-третьих — при каких обстоятельствах был подбит 27-й? Возле железной дороги был черешневый сад, и немцы, подтянув туда орудие на конной тяге, смогли из засады поразить бронепаровоз.

P.S. Восстановить события октября 1941-го и установить судьбы всех героев боя — задача для одного человека непосильная. Только вместе, объединив усилия краеведов, поисковиков и исследователей, мы сможем сказать — никто не забыт, ничто не забыто. В подготовке этой статьи мне помогали разные люди. Из Совета ветеранов города, краеведческого музея, библиотеки им. Чехова, городского военкомата... Отдельное спасибо исследователям военной истории, участникам форума-сайта «РККА» (www.rkka.ru). Благодаря им впервые публикуются немецкие фотографии советского бронепоезда из Таганрога (по всей видимости БЕПО N45). Разбитого, но не побежденного.