

Свидетельства трудового и ратного подвига: знамена из коллекции музея

Аннотация: В статье описываются экспонаты Одесского историко-краеведческого музея — Переходящее Красное знамя паровозной службы Одесской железной дороги и Знамя 248-й Краснознаменной Одесской дивизии 5-й ударной армии 3-го Украинского фронта.

Ключевые слова: знамя, Великая Отечественная война, Одесса, железная дорога.

В экспозиции Одесского историко-краеведческого музея, в разделе «Одесса и край в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» обращают на себя внимание два знамени. В начальном разделе — Переходящее Красное знамя паровозной службы Одесской железной дороги, а в заключительном — Знамя 248-й Краснознаменной Одесской дивизии 5-й ударной армии 3-го Украинского фронта. Они пришли в музей — каждое своей дорогой, и прежде, чем стать экспонатами, прожили свою историю в реальной жизни, будучи свидетелями свершений и побед, лишений и подвигов в дни торжеств и бед народных.

Переходящее Красное знамя паровозной службы Одесской железной дороги¹ представляет собой двойное атласное выгоревшее полотнище с мишурной бахромой, на лицевой стороне которого сверху вышито название: «Переходящее Красное знамя паровозной службы Одесской железной дороги», в центре, вышитые разноцветными нитками паровоз и два вагона, внизу жёлтыми нитками вышито: «Лучшему депо за безаварийную работу и выполнение измерителей»; в верхнем левом углу — след срезанной аппликации (судя по оставшемуся, более тёмному силуэту это были совмещённые профили В. Ленина и И. Сталина, удалённые, вероятно, по конъюнктурным соображениям). На оборотной стороне вышито по верху: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!», в центре Герб СССР с надписью по бокам: «СС — СР», внизу: «Работа без аварий и катастроф — решающий показатель стахановско-кривоносовской работы на транспорте».

Знамя было учреждено в 1938 г. и вручалось паровозникам-победителям социалистического соревнования. В дни торжеств его выносили на трибуну. Почётный караул из лучших работни-

ков становился в положение «смирно», встречая этот символ трудовой доблести паровозных бригад. Первым коллективом, удостоенным этой высокой награды за самоотверженный труд, было Кирово-Украинское депо. Четыре года удерживал этот передовой коллектив знамя мирного труда — свидетеля их трудовых свершений. Под его сенью вырастали новые кадры машинистов, вступали в строй новые паровозы, рос профессионализм работников, ставились всесоюзные рекорды по повышению грузоподъёмности составов, скорости движения и доставки грузов в пункты назначения.

В ноябре 1940 г. паровозники от станции Одесса-Сортировочная, одержав победу в социалистическом соревновании, завоевали Переходящее Красное знамя паровозной службы дороги. Под ним коллектив выходил на праздничные демонстрации, рапортовал о новых свершениях и трудовых достижениях, которых в те годы было немало.

Но началась война... В напряжённые дни обороны Одессы в начале августа 1941 г. фашистские войска, перерезав железнодорожные линии Одесса — Вапнярка и Одесса — Колосовка, оккупировали всю Одесскую железную дорогу, кроме одесского узла со станциями Одесса-Главная, Одесса-Товарная, Одесса-Малая, Одесса-Порт, Одесса-Сортировочная, Одесса-Пересыпь. Это исключало дальнейшую эксплуатацию железной дороги. Несмотря на то, что с первых дней войны одесский узел работал интенсивно и, в целом, справился с эвакуацией людей и оборудования предприятий, в осаждённом городе оставалось ещё достаточное количество грузов, предназначенных для эвакуации. Перед железнодорожниками была поставлена задача по доставке этих грузов в порт для эвакуации морем. А кроме этого предстоя-

ло подвозить к линии фронта всё необходимое защитникам города. Для решения этих задач 14 августа 1941 г. Военный Совет Приморской армии сформировал железнодорожный батальон. В армию были призваны 1200 рабочих и служащих дороги: 400 путейцев, 400 эксплуатационников, 100 связистов, 400 вагонников и паровозников, 200 работников охраны². Было сформировано 4 роты и специальная восстановительная команда.

Командиром батальона был назначен начальник технического отделения управления передвижения войск на Одесской железной дороге майор И. И. Яременок, комиссаром — начальник политотдела Одесского отделения дороги Жигарев, начальником штаба — участковый ревизор по безопасности движения Одесского отделения Бондаренко, помощником командира батальона по технической части — старший диспетчер отделения А. Я. Трофименко.

Все бойцы батальона 6–7 сентября 1941 г. приняли присягу и, таким образом, стали воинами Приморской армии. Как любой воинской единице, батальону было вручено боевое знамя, которым стало Переходящее Красное знамя паровозной службы Одесской железной дороги. Бойцы и командиры батальона за два месяца проделали огромную работу. Они обеспечивали переброску в порт оборудования заводов и фабрик города, бесперебойно подавали к линии фронта воинские грузы, обеспечивали боевой манёвр бронепоездами, движение санитарных летучек.

Наиболее опасным участком была станция Одесса-Порт, которую бомбили 612 раз и обстреливали прицельным огнём со стороны Северного мыса. Погрузку на суда эвакуационных грузов зачастую проводили под бомбёжками, не прекращая работу до полного её выполнения. Среди железнодорожников были раненые и убитые. Здесь погибли Закревский, машинист депо станции Одесса-Товарная, помощник машиниста Емец и многие другие. С 8 августа по 14 октября 1941 г. в порт было подано более 4000 вагонов с эвакуационными грузами. 84 паровоза скопились на железнодорожных путях Одессы и не использовались. В это же время испытывалась острая нужда в паровозной тяге в г. Николаеве, где скопилось 20 железнодорожных составов с оборудованием заводов и фабрик. Железнодорожная связь между Одессой и Николаевом была прервана, необходимо было найти другие пути переправы локомотивов. Чтобы оперативнее это осуществить, одесские портовики предложили использовать плавучие доки судоремонтных заводов.

На первый док 7 августа было погружено 22 паровоза, вместе с ними следовали локомотивные бригады. Их разгрузили в Николаеве, и в тот же день они, ведя составы, ушли вглубь страны. На второй док 9 августа было погружено 28 паровозов. Док благополучно проследовал до Новороссийска. 11 августа на третий док было загружено 36 паровозов, но этому транспорту не повезло на выходе из Одессы в результате прямого попадания бомбы во время налёта вражеской авиации док затонул, но людей удалось спасти³.

Противник рассчитывал, разрушая здания и сооружения станций, подъездные пути, подвижной состав с грузами для фронта, сорвать либо затормозить работу железной дороги. Однако одесские железнодорожники самоотверженно поддерживали в рабочем состоянии станции и пути, спасали доверенные им грузы, так необходимые для обороны Одессы. 22 августа 1941 г. молодой машинист Бахтинский вёл из Одессы в сторону передовой поезд с горючим, по дороге попал под обстрел, его тяжело ранило, но задание он всё-таки выполнил — вывел поезд из-под обстрела и привёл в место назначения неповреждённым. 28 августа раненный машинист Е. Глубочан вывел поезд с линии фронта и привёл его на станцию Одесса-Сортировочная. Без смены, 38 часов работали машинист Билык и его помощник Гнатюк, маневрируя под обстрелом. Машинист Матавицкий на ходу заменил в горячей топке сгоревший колосник, но груз доставил на фронт своевременно. 16 сентября на станции Одесса-Застава-1 работники Глащак, Мусиенко, Зинченко, Зирчук вывезли из-под бомбового удара 500 вагонов с боеприпасами. Высокий профессионализм продемонстрировала молодая женщина, помощник машиниста А. Иванец, которая взяла на себя управление локомотивом и умело вывела из-под бомбёжки громадный состав на перегон.

Наряду с выполнением работ по эвакуации и доставке боеприпасов и снаряжения на фронт, бойцы железнодорожного батальона обслуживали санитарные поезда, спасали жизни многим раненым защитникам Одессы. Пренебрегая опасностью, они подвозили поезда к передовой и под огнём врага вывозили в город раненных бойцов и командиров. С 12 августа по 12 октября одна только санитарная летучка станции Одесса-Сортировочная выезжала на фронт 25 раз. Многим бойцам Приморской армии и железнодорожникам оказала помощь медицинская летучка поликлиники станции Одесса-Застава-1, которой руководил учмед Соболев.

Героизм и отвагу проявили бойцы батальона при тушении пожаров, возникавших в результате налетов вражеской авиации. Рискуя жизнью, подбирались к пылающим вагонам, груженным снарядами, авиационными бомбами, бензином, растягивали их, локализовали и ликвидировали очаги огня, спасая необходимые фронту грузы.

18 августа 1941 г. на станции Одесса-Застава I от сброшенных зажигательных бомб в поездах, подготовленных к отправке, возник пожар, который быстро охватил ряд вагонов со снарядами, от взрывов которых, огонь интенсивно распространялся по станции. «Мы, — вспоминал один из участников тушения пожара Н. К. Цвирко, — с риском для жизни более трех часов вели борьбу с огнем, пресекая распространение огня мощными струями воды... Начальник поезда Галущенко и моторист Лактионов были ранены... Мы победили... Пожар был ликвидирован. 1200 вагонов было спасено»⁴.

Во время бомбардировки станции Одесса-Товарная бойцы батальона под командованием Полякова спасли веерное и прямоугольное депо, сбросив с их крыш 65 зажигательных бомб.

Железнодорожники станции Одесса-Товарная возле здания пожарной команды при помощи малого ручного насоса, добывали воду из шахты и снабжали ею жителей близлежащих улиц⁵.

В начале сентября достигли наивысшей степени все тяготы жизни в осаде, все трудности обороны сильно сократившегося приморского плацдарма. Черные смерчи разрывов бомб и фугасных снарядов вставали между станционными зданиями. Железная дорога упиралась в линию фронта, она сама стала оборонительным рубежом. Но наперекор врагу шли поезда, хотя их путь уже измерялся не сотнями километров.

Бойцы 3-й роты во главе с командиром Бурдо в очень трудных условиях поддерживали связь на узле и между ближайшими станциями. Благодаря настойчивому труду связистов, не обращавших внимание на усиленный обстрел, удавалось пропускать бронепоезда до станции Выгода и Кремидовка, где они проводили боевые операции.

В октябре, в связи с невозможностью далее держать оборону Одессы, поступил приказ об эвакуации Приморской армии в Крым. С 14 по 16 октября 1941 г. бойцы железнодорожного батальона исполняли новые обязанности — выводили из строя оборудование станций и других предприятий, подрывали стрелки, демонтировали электростанции, системы железнодорожного водоснабжения. Все невывезенные вагоны сбросили с причалов порта в

море, паровозные котлы взрывали. На 24 часа 15 октября 1941 г. на одесском узле осталось два паровоза. Эти машины без людей были выставлены одна против другой, и они столкнулись на полном ходу на перегоне. После чего были разбиты все диспетчерские селекторы, чтобы они не достались врагу.

16 октября 1941 г. был издан последний приказ по одесскому отделению железной дороги: «С сего числа Одесский железнодорожный узел по приказу командования свою работу временно прекращает»⁶.

За период обороны Одессы погибло 400 бойцов-железнодорожников батальона. Погиб смертью храбрых комиссар батальона Жигарев, погибли все политруки роты⁷.

16 октября в 6 часов 30 мин. 400 бойцов Одесского железнодорожного батальона совместно с бойцами Красной Армии на крейсере «Красный Кавказ» оставили Одессу. Среди них был начальник депо Одесса-Сортировочная А. И. Поляков, который увозил на большую землю святыню — боевое знамя Одесского отдельного железнодорожного эксплуатационного батальона⁸.

С ним одесские железнодорожники прошли тяжёлыми дорогами войны. Так же героически и самоотверженно, как и под Одессой, под этим знаменем железнодорожники обороняли Севастополь. Затем батальон участвовал в обороне Сталинграда. Бойцы батальона водили составы с уральской сталью и сибирскими стрелковыми дивизиями, перебрасывали на фронт продукты из Казахстана и нефтепродукты из Астрахани, они водили пассажирские составы и поезда. Своими трудовыми подвигами, они приближали освобождение родной Одессы и радостный день Великой Победы.

Высокую оценку работы железных дорог в годы Великой Отечественной войны дал выдающийся полководец Г. К. Жуков: «Без хорошо работающих железных дорог мы не смогли бы осуществить оперативные перевозки, сравнительно частые во время войны, но и бесперебойный подвоз материально-технических средств на больших расстояниях»⁹. Эта высокая оценка относится в равной мере к деятельности тружеников Одесской железной дороги.

В незапамятные апрельские дни 1944 г. вместе с войсками 3-го Украинского фронта вернулись в родной город железнодорожники со своим знаменем. Оно развевалось на площади Октябрьской революции среди военных знамен на торжественном митинге в честь освобождения Одессы.

Постановлением начальника Одесской железной дороги и дорпрофсожа знамя было преобразовано в общедорожное Переходящее Красное Знамя, которым награждались коллективы-победители социалистического соревнования по восстановлению дороги. Благодаря ударному труду железнодорожный транспорт быстро восстанавливался. 29 апреля 1944 г. Одессу уже прибыл первый пассажирский поезд, к июню 1945 г. Одесса уже была связана железнодорожным сообщением с Москвой, Киевом, Унгенами, Иловайском, Знаменкой. На ноябрь 1945 г. было восстановлено и сдано в эксплуатацию сотни станционных и подъездных путей, 80 паровозных депо, 11 электростанций, 7 вокзалов, проложено 97 км колеи¹⁰.

7 августа 1947 г. Знамя было передано в Одесский историко-краеведческий музей. Эта священная реликвия многие годы находилась в экспозиции, напоминая посетителям о трудовой и боевой доблести наших земляков в период тяжких испытаний в годы войны и послевоенного восстановительного периода. В 2005 г. Знамя было реставрировано Одесским филиалом национального научно-исследовательского реставрационного центра Украины. Оно было очищено от загрязнений, устранена деформация, ослабленные нити укреплены дублированием, утраты восполнены, разрывы соединены и закреплены комбинированным методом. Знамени был возвращён экспозиционный вид.

Второе знамя — знамя 248-й Краснознаменной стрелковой Одесской дивизии¹¹ представляет собой двойное полотнище, лицевая сторона которого из тёмно-вишнёвого бархата с вышитым аппликацией Гербом Советского Союза и надписью белой краской слева «За Родину!», справа «За Сталина!», внизу «1942 г.». Тыльная сторона из двух частей — верхняя из сатина вишнёвого цвета, нижняя из тёмно-красного поплина с надписью по всему полотнищу серебряной и золотистой краской «Смерть немецким оккупантам!» и «От Одесской 248 стрелковой дивизии лучшему коллективу рабочих ИпТР и служащих за высокие показатели по восстановлению Одессы». Согласно свидетельствам ветеранов, вторая надпись заменила первоначальную «От астраханского пролетариата». С этим знаменем под Сталинград пришло из Астрахани пополнение, где проходило основное доукомплектование дивизии, и знамя впоследствии осталось в дивизии.

От Сталинграда дивизия прошла с боями по безводным степям Калмыкии, по просторам

Сальских степей, освободила сотни сёл и городов. Она с боями подошла к «Миус фронту», который фашистские захватчики укрепляли в течение двух лет. 18 августа 1943 г. после настойчивой подготовки дивизия прорвала «Миус фронт». Фашисты пытались задержаться на заранее подготовленных промежуточных рубежах, но под ударами частей дивизии откатывались назад, неся огромные потери в живой силе и технике. За проявленное умение, мужество, героизм и отвагу в боях 1943 г. награждено 1402 рядовых, сержанта и офицера, из них 32 рядовых удостоены высшей солдатской награды — Ордена Славы. Дивизия за освобождение Донбасса и Ростовской области получила благодарность Верховного Главнокомандующего Сталина¹².

После завершения Никопольско-Криворожской операции, в первых числах марта 1944 г. в ходе Березниговато-Снегирёвской операции 248-я стрелковая дивизия 15–18 марта вышла к Южному Бугу и захватила небольшой участок в районе Новая Одесса. Форсировав Южный Буг, части соединения завязали бои за город и порт Николаев. 28 марта Николаев был освобождён.

С этого времени наступление шло безостановочно. Весь 3-й Украинский фронт нацеливался на освобождение Одессы.

Фашистское командование придавало важное значение удержанию черноморского побережья в районе Одессы. На подступах к городу были сооружены четыре оборонительных рубежа. Первый проходил по западному берегу Тилигульского лимана, второй по западному берегу Аджалыкского лимана, третий по западному берегу Большого Аджалыкского лимана, четвёртый непосредственно по окраинам Одессы. На всех рубежах были вырыты глубокие траншеи, подступы к Тилигульскому лиману и единственную 3,5 километровую дамбу заминировали, все три моста через лиманы взорвали. Однако все эти меры не остановили наступление советских войск.

К 18 часам 9 апреля 1944 г. войска 5-й Ударной армии овладели железнодорожными станциями Сортировочная, Куяльник, Пересыпь и в 22 часа ворвались в северную часть города. В числе первых в Одессе завязала бои 248-я дивизия во взаимодействии с 320-й и 416-й и 86-й гвардейской дивизиями.

В предвидении боевых действий ночью в крупном городе в частях дивизии была проведена большая подготовительная работа. Командиры и штабы полков в целях лучшей ориентировки получили план города с указанием важнейших объектов, с обозначением кварталов.

Для захвата основных узловых пунктов были выделены штурмовые группы. Из числа местных жителей подобрали проводников. В уличных схватках шаг за шагом брали улицы, дрались за каждый дом, нанося противнику ощутимый урон. К утру 10 апреля сопротивление врага было сломлено, и части дивизии первыми прорвались к центру города.

Утром 10 апреля в ознаменование освобождения Одессы от фашистских захватчиков командир дивизии полковник Н. З. Галай водрузил Красное знамя на балконе оперного театра как символ победы. Взволнованную речь произнёс Н. З. Галай перед многочисленными жителями города, собравшимися на площади перед театром, поздравил с освобождением. Дивизии приказом Верховного Главнокомандующего было присвоено наименование «Одесской», свыше 700 воинов были награждены орденами и медалями, командир дивизии — орденом Ленина. Вечером 11 апреля, когда Москва салютовала в честь освобождения Одессы, секретарь обкома партии А. Г. Колыбанов произнёс здравицу в честь славной 248-й стрелковой дивизии и её командира. Восстанавливающемуся городу требовалась надёжная энергетическая база. Уже в 20-х числах апреля была подготовлена к пуску первая очередь городской электростанции. За первое полугодие мощность электростанции удвоилась, а к концу 1945 г. она увеличилась в 4 раза.

Знамя, вручённое дивизии астраханскими рабочими в 1944 году, было передано рабочим Одессы и служило переходящим знаменем, которое вручалось лучшему коллективу по восстановлению Одессы. Первым его завоевал коллектив строителей, работавших на восстановлении городской электростанции.

18.03.1948 г. знамя было передано Одесскому историко-краеведческому музею Одесским горкомом КП (б)У.

Освободив Одессу, дивизия пошла дальше на запад, приняла участие в Яссо-Кишинёв-

ской операции, в освобождении Польши и её столицы Варшавы, в Висло-Одерской операции в начале 1945 г., успешно провела боевые операции по расширению прорыва обороны фашистов южнее Варшавы и, перейдя в стремительное преследование отходящего противника, прошла боевой путь до от р. Висла до р. Одер, форсировала Одер и захватила плацдарм на его западном берегу. За успешные боевые действия дивизия была представлена к награждению орденом Красного Знамени. Этот орден дивизия получила за штурм Берлина, а полкам было присвоено наименование «Берлинских».

В ознаменование окончания Второй мировой войны 7 ноября 1945 г. в столице поверженной Германии состоялся парад Победы. В районе Рейхстага у Бранденбургских ворот собралось около 20 тыс. берлинцев и приезжих, торжественным маршем прошли войска стран-победительниц антигитлеровской коалиции. От советских войск в параде участвовал сводный полк 248-й Краснознамённой Одесской стрелковой дивизии, заслуживший право идти первым.

От стен Сталинграда до Берлина дивизия прошла кровопролитными боями свыше 3 тыс. километров, форсировала 20 больших рек, освободила 800 населённых пунктов¹³. За мужество и героизм, проявленные при освобождении Элисты (столица Калмыцкой АССР) командир дивизии Н. З. Галай был удостоен звания Почётный гражданин города. В 1967 г., когда было учреждено звание Почётный гражданин Одессы, Н. З. Галай был удостоен этого звания в числе первых пяти человек, имена которых тесно связаны с историей города.

Как в далёком 1944 г. на площади Октябрьской революции Знамёна, свидетели трудового и ратного подвига нашего народа, навсегда встретились в экспозиции нашего музея, чтобы напоминать потомкам о славных героических и трагических событиях, участниками которых были их деды и прадеды.

¹ ОИКМ. — Инв № Б-1340

² Первая на Украине (путеводитель по музею Одесской железной дороги). — Одесса, 1989.

³ Там же.

⁴ ОИКМ. — Инв. № Д-2336, 2326/2.

⁵ ОИКМ. — Инв. № Д-2333.

⁶ Первая на Украине... — С. 71.

⁷ Сторінки історії Одеської залізниці 1865 — 2005. — Одеса, 2005. — С. 137.

⁸ ОИКМ. — Инв. № Б-1343.

⁹ Первая на Украине... — С. 91.

¹⁰ Чорноморська комуна. — 1945. — 20 листопада.

¹¹ ОИКМ. — Инв. № Б-1343.

¹² ОИКМ. — Инв. № Д-3012.

¹³ Головань В. Галай Николай Захарович (1901—1980) // Ветеран. — 2004. — 9 апреля.

Thank you for evaluating AnyBizSoft PDF Splitter.

A watermark is added at the end of each output PDF file.

To remove the watermark, you need to purchase the software from

<http://www.anypdftools.com/buy/buy-pdf-splitter.html>