Правительство Республики Калмыкия
***
Министерство образования, культуры и науки Республики Калмыкия
***
Калмыцкий государственный университет
***
Калмыцкий институт гуманитарных исследований РАН

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ АСТРАХАНЬ – КИЗЛЯР: РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ

Материалы
региональной научно-практической конференции,
посвященной 70-летию строительства железной дороги
Астрахань – Кизляр

17-18 октября 2012 г.

Элиста

Б.К. Салаев,
ректор
Калмыцкого государственного университета

ДОРОГА ЖИЗНИ И МУЖЕСТВА СТАЛИНГРАДА

Великая Отечественная война 1941-1945 гг. убедительно показала громадное значение транспорта в современных войнах как связующего звена между фронтом и тылом. Особенно велика была в годы войны роль самого распространенного вида транспорта в стране – железнодорожного. В исключительно напряженной обстановке железнодорожники при огромной поддержке Государственного Комитета Обороны (ГКО) и под руководством Наркомата путей сообщения СССР оперативно решали большие и сложные задачи. По транспортным артериям страны непрерывным потоком шли грузы для народного хозяйства, а на фронт людские пополнения, боевая техника, вооружение, боеприпасы, необходимое для армии горючее и продовольствие.

Все крупнейшие операции Великой Отечественной войны были неразрывно связаны с широким использованием железнодорожного транспорта, который был обязан по решениям Государственного Комитета обороны СССР своевременно, а зачастую и в крайне напряженные сроки обеспечивать перевозками на направлениях решающих боевых операций крупные войсковые группировки и потребные фронтам средства усиления из резервов Ставки Верховного главнокомандования. При чем все это должно было подаваться точно в намеченные Генштабом Советской армии районы и в установленное для этого время. От четкости и слаженности работы железнодорожного транспорта целиком зависел успех крупных военных сражений.

В этом году общественность Калмыкии отметила 70 лет с момента ввода в эксплуатацию железной дороги Астрахань – Кизляр, стратегически важного объекта, сыгравшего важную роль в годы войны, и имеющего большое значение по настоящее время. Как известно, значительный участок этого железнодорожного полотна проходило через территорию нашей республики, поэтому в период его строительства было привлечено местное население Калмыкии.

Железнодорожная магистраль Астрахань – Кизляр была построена самоотверженным трудом строителей дороги и сдана в намеченное время за рекордно быстрый срок мозолистыми руками, главным образом, женщин, стариков и подростков в первые, грозные месяцы Великой Отечественной войны для мужественного Сталинграда. Это был, несомненно, с их стороны неоценимый вклад в великое дело победы величайшей в мире Сталинградской битвы, бесповоротно положившей начало коренному перелому в ходе второй мировой войны.

За короткий период возведения железнодорожной трассы ее участниками стали около 20 тысяч жителей республики, которые работали в сложнейших условиях десятками часов в сутки, под частыми бомбежками вражеских само-

летов, но они выполнили поставленную перед ними задачу. По разным причинам долгое время этой странице нашей истории не придавалось особого значения, имена многих строителей дороги, внесших свой неоценимый вклад в общее дело великой Победы, так и остались неизвестными. И сегодня мы по крупицам собираем и восстанавливаем события тех лет. А мероприятия и встречи, организовываемые в честь строителей железной дороги Кизляр – Астрахань, являются лишь маленькой толикой признания их ратного труда.

Одним из таких мероприятий стала организация «Поезда памяти», который по этой самой дороге доставил ее строителей в город Астрахань. Безусловно, отправиться в путь по полотну, возведенному своими руками, хотелось бы многим участникам строительства. Но, к сожалению, преклонный возраст, ослабленное здоровье не дало им осуществить желаемое. Среди них Муляева Шиндя Гаряевна, Джамбышева Надя Манджиевна, Ходяева Нюрка Денжаевна и многие другие ветераны-строители. Их осталось не более 400 человек. Всем им сегодня уже за восемьдесят. Тяжелые военные годы, пришедшиеся на их отрочество и юность, сыграли свою роль. Радостно им от того, что их не забыли, их внуки и правнуки окружают заботой и вниманием.

Эта стройка далась нашему народу очень тяжело. Старики и дети работали погонщиками гужевых подвод, доставщиками воды из отдаленных мест. Женщины брали с собой на трассу даже 9-10-летних детей, ведь их не с кем было оставить дома. При этом они подвергались постоянным бомбежкам, за день сбрасывали до 80 бомб только на одном участке.

Приходилось трудиться по 13-15 часов ежедневно, без выходных, в зимнюю стужу и буран, в летнюю 40-градусную жару и песчаную бурю, недоедая, без дорожных механизмов и спецодежды. Вручную кайлом, ломом, киркой и лопатой долбили мерзлую зимой и каменистую местами землю. Но строители не обращали на эти трудности особого внимания, ведь главное было остановить врага, помочь нашим воинам, бьющимся с фашистами на многих фронтах.

Построенная героическим, самоотверженным трудом местного населения четырех южных регионов России-Калмыкии, Дагестана, Астраханской области и Ставропольского края, железная дорога Астрахань – Кизляр сыграла важную социально-экономическую и военно-стратегическую роль в победе Сталинградской битвы. Она соединила воедино районы Северного Кавказа и Закавказья с Волгой и центром страны. Именно по ней шло снабжение всем необходимым (вооружением и продовольствием) советских войск, сражающихся за Сталинград.

С августа по октябрь 1942 года по новой железнодорожной линии Астрахань – Кизляр в район Сталинграда проследовало 16 тысяч четырехосных цистерн с горючим (около одного миллиона тонн), горючего для боевой техники 1500 паровозов, множество вагонов с различными грузами.

В результате самоотверженного труда строителей железной дороги, за намеченные десять месяцев через безводные степи, по Черным землям, Кизлярским пастбищам, полупустынную Калмыцкую степь, вручную, в основном женщи-

нами, стариками и подростками, была проложена железнодорожная магистраль Астрахань – Кизляр протяженностью 356 км их героическими усилиями за этот период было произведено 6 миллионов кубометров земляных работ, что позволило соорудить земляное полотно под железнодорожные шпалы от Кизляра до Астрахани. Кроме того, героическим трудом местного населения Калмыкии, Астраханского округа, Ставропольского края и Дагестана, одновременно было построено свыше 100 искусственных мостов, прудов и других водоотливных сооружений. Наряду с этим строители железной дороги совместно с железнодорожниками построили 24 станции и разъезда, с общим объемом около 80 км станционных путей. Параллельно строители дороги вместе с прибывшими из Москвы связистами, провели магистральную телеграфно-телефонную линию, соединившую Элисту, Астрахань, Сталинград и Москву, а также все разъезды железной дороги между собой.

Это была подлинно народная стройка. Огромную помощь строителям оказало местное население. Только одна Калмыцкая АССР мобилизовала на строительство около 20 тысяч человек, из них более 700 награждены за свой добросовестный труд Почетными грамотами Президиума Верховного Совета республики.

От четкой работы железных дорог во многом зависели крупнейшие операции советских войск, включая, величайшую по своему значению Сталинградскую битву. Железные дороги в годы Великой Отечественной войны превратились в военный фактор первостепенного значения.

На железнодорожный транспорт СССР в 1941-1945 гг. пришлась подавляющая часть грузооборота в стране – свыше 83% всей перевозочной работы, в том числе до 70,5 всех выполненных воинских перевозок.

В тяжелые дни летних сражений 1941 года во время великих битв на полях боевых сражений, в том числе под Сталинградом, работники железнодорожного транспорта оказали неоценимую помощь воинам Красной Армии.

Высокую оценку советскому железнодорожному транспорту в 1941-1945 гг. дали союзники СССР по антигитлеровской коалиции. Вот что они писали: «Следует отметить отличное использование русскими железных дорог. С помощью железных дорог русские осуществляли стратегическое сосредоточение и переброску одной или нескольких армий в невероятно короткие сроки».

Безусловно, в череде множества крупных и значимых событий Великой Отечественной войны строительство стальной магистрали, соединившей Астрахань с Кизляром, занимает особое место. Эту дорогу по праву можно назвать «дорогой жизни», ведь именно она обеспечивала продовольствием, военной техникой, горюче-смазочными материалами воинов Сталинградского фронта. Но в большей степени хотелось бы отметить тех людей, которые строили железную дорогу практически голыми руками, в основном стариков, женщин и подростков. Мы все в неоплатном долгу перед этими тружениками за огромный вклад, который они внесли в великую победу в ожесточенной, мужественной борьбе с гитлеровскими фашистами.

Строительство железной дороги такой протяженности за столь короткий промежуток времени – действительно героический поступок, и мы не должны забывать тех людей, которые положили свои жизни во имя победы. На этом фоне радует факт открытия двух мемориальных досок в поселках Артезиан и Улан-Хол, а также закладка камня на Аллее героев в поселке Улан-Хол.

Безусловно, руководство Акционерного общества «Российские железные дороги», а также руководство Республики Калмыкия и Астраханской области сделали большое дело, организовав для ветеранов-строителей железной дороги Астрахань – Кизляр «Поезд Памяти» за их невиданный героический труд, построивших в условиях войны стальную магистраль – Дорогу жизни и победы Сталинграда.

***

СОДЕРЖАНИЕ

Салаев Б.К. Дорога жизни и мужества Сталинграда 4
Виноградов С.В. О значении создания транспортных коммуникаций на Северном Кавказе и Нижней Волге в годы Великой Отечественной войны 7
Убушаев В.Б. Героизм тружеников Калмыкии на строительстве железной дороги Астрахань – Кизляр 13
Болотов Н.А. Роль железнодорожного транспорта в обеспечении победы в Сталинградской битве 24
Судавцов Н.Д. Вклад тружеников Ставрополья в сооружение железнодорожной магистрали Астрахань – Кизляр 32
Тимофеева Е.Г. Труженики Астраханского округа Сталинградской области в строительстве железной дороги Астрахань – Кизляр 40
Опалев М.Н. Оборона и защита железнодорожных коммуникаций в годы Великой отечественной войны 46
Команджаев А.Н. Некоторые проблемы начального этапа строительства железной дороги 55
Дорджиева Г.Ш. Труженики Лаганского улуса в строительстве железной дороги Кизляр – Астрахань 57
Гиляшаева М.Н., Сенглеева С.З. Строительство железной дороги Кизляр – Астрахань глазами ветеранов 63
Килганов В.В. Вклад тружеников Долбанского улуса в строительство железной дороги Астрахань – Кизляр 67
Авлиев В.Н., Базыров А.Т. Оборона железной дороги Астрахань – Кизляр как одна из важнейших стратегических задач на Сталинградском направлении 73
Иноятов В.В. Защита железной дороги Астрахань – Кизляр от нападения фашистских военных частей 76
Надбитов М.В. О проблемах строительства железной дороги Кизляр – Астрахань в воспоминаниях Э.И. Левина 81
Баерхаев Т.Г. Строительство железной дороги Астрахань – Кизляр: всенародная стройка 87
Манджиева (Басангова) Ц.Б. Воспоминания о строительстве дороги 92
Лиджиева Г.Х. Молодежь и комсомольцы – ударники строительства железной дороги Астрахань – Кизляр в 1941-1942 гг. 94
Багиров Н. Трудились по 15 часов каждый день на строительстве железной дороги 95
Гаряева Н. Нас, учителей школ, мобилизовали на строительство железной дороги Астрахань – Кизляр 95
Оглаев Ю.О. Железная дорога Астрахань – Кизляр в отечественной историографии 96
Санджиева Г.С. Дорога к победе 103
Надбитов Б.У. Строительство железной дороги Астрахань – Кизляр 106