



Воспоминания Председателя Калмыцкого общественного комитета строителей и эксплуатационников железной дороги

**Кизляр – Астрахань
Тагира Гаряевича Баерхаева**

Мы – женщины, старики и дети – строили вручную эту дорогу в течение двух лет в зимнюю стужу, испепеляющую летнюю жару, подвергаясь обстрелу диверсионных моторизованных групп и авиобомбардировкам врага во второй половине 1942 года, когда на Дону, Волге и Северном Кавказе разразилась самая грандиозная битва за всю историю 2-ой мировой войны, когда до порабощения нашей Родины фашизмом оставалось преодолеть 100 метров береговой полосы Сталинграда, когда 2/3 части Калмыкии были оккупированы врагом. В этот критический период некому и некогда было оформлять и сдавать в государственные архивы документы о военном статусе «строительства №8», о том, что мы в этот же период параллельно строили взлетные полосы аэродромов для авиации 28-й Армии в Приволжском и Долбанском улусах, где тоже подвергались авианалетам фашистской авиации.

Мы выполнили в срок задание Госкомитета обороны СССР и 4 августа 1942 г. прошел первый грузовой поезд по однопутной дороге, не обустроенной станциями, разъездами, придорожной оснасткой (достроили их к сентябрю 1943 г.)

Сразу участились налеты вражеской авиации, забросы диверсантов, рейды вражеских танков и мотоциклистов.

Очередной, особенно сильной бомбардировке вражеской авиации подвергались 15 августа 1942 г. участки дороги строившиеся тружениками Долбанского, Лаганского, Уланхольского улусов. На станции Зензели от разрывов бомб сгорели 6 железнодорожных вагонов с другими военными грузами. На станции Улан – Холл и прилегающие разъезды враг сбросил до 80 бомб, разрушил много звеньев пути и объектов дороги. Часть ее строителей и эксплуатационников погибли, некоторые получили тяжелые ранения. В начале сентября 1942 г. по приказу командующего Закавказским фронтом 110-я Калмыцкая кавалерийская дивизия сменила дислокацию на «Улан Холл для выполнения боевой задачи по охране железно-дорожной магистрали Кизляр Астрахань и для уничтожения отдельных групп противника» (см. Письмо командования 110 ККД в



О строительстве на территории Калмыцкой АССР участка железной дороги оборонного назначения

СНК КАССР и обком ВКП (б) от 06.09.1942г.). В постановлениях руководящих органов Калмыцкой АССР в 1941-1943 г. по строительству этой железной дороги отражено ее важнейшее оборонное и военно-стратегическое значение. Построенная нами и другими тружениками Калмыкии, Дагестана и Астрахани (около 20 тысяч человек) железная дорога была единственной стальной магистралью между Кавказом, Поволжьем и центром страны с июля 1942г до середины 1943 г. (в период нахождения в немецкой оккупации железных дорог Грозный – Ростов, Сочи, Новороссийск – Ростов) и только она обеспечила снабжение Советской Армии в тот период боеприпасами, военной техникой, воинскими частями, обмундированием, продовольствием и особенно ГСМ из закавказских, северо – кавказских республик и наполовину из среднеазиатских республик СССР. Не будет преувеличением утверждения, что победа в Сталинградской и в Орловско – Курской битвах и в войне в целом достигнута своевременным строительством железной дороги Кизляр – Астрахань, ибо без горюче-смазочных материалов не двинется в бой ни авиация, ни танк, ни машина, ни корабль.

