• НАША ИСТОРИЯ

СТРОЙКА МУЖЕСТВА ВО ИМЯ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

В критический период борьбы советского народа в 1942-43 годах одним из важных факторов победы в Сталинградском сражении от Воронежа до Каспия, Калмыкии и Дагестана, в удержании от захвата фашистской Европой Нижнего Поволжья, Кавказа, нефтепромыслов Чечено-Ингушетии и Азербайджана, поставлявших в годы Великой Отечественной войны 70% всесоюзного объема горюче-смазочных материалов, стала новая железная дорога Астрахань-Кизляр длиной в 400 км со станционными путями.

Она построена с 15 сентября 1941 года по сентябрь 1943 года, вручную, без дорожных и транспортных машин на тогдашних своих территориях трудящимися Калмыцкой АССР (Долбанский, Лаганский, Приволжский, Улан-хольский, Черноземельский (с 1957 года Яшкульский район) и Юстинские улусы), Астраханского округа и Дагестана под руководством эвакуированных с Украины ИТР треста Одестрансстрой НКПС СССР, без заранее разработанной проектной документации.

В течение более года, в период оккупации врагом ж. д. Миллерово-Ростов-Армавир-Минводы, единственная с Кавказа в Поволжье, на Урал в центр страны стальная магистраль Астрахань-Кизляр обеспечила снабжение огромных группировок советских войск в Сталинградской битвы, в обороне Кавказа и на других фронтах ГСМ, вновь сформированными воинскими частями, вооружением, обмундированием, продовольствием из Кавказских и Среднеазиатских республик, а Северо-Кавказский и Закавказский фронты военной техникой, свежими дивизиями, боеприпасами с Урала, Сибири и восточных регионов.

Она воистину стала дорогой жизни и побед Великой Отечественной войны с момента интенсивной эксплуатации с 4 августа 1942 года, еще без построенных 10 станций и 16 разъездов.

В течение 2-го полугодия 1942 года ее обороняли десятки воинских частей, в том числе калмыцкая 110 кавдивизия в сентябре 1942 года.

Потерявшая в предыдущих боях дона до Терека более половины личного состава, дивизия форсированным маршем по безводной полупустыне прошла большой путь от Моздока до Улан-Хола, Зензелей и удержала железную дорогу от захвата вражескими диверсионно-разведывательными, моторизированными и танковыми отрядами, поддержанными авиацией.

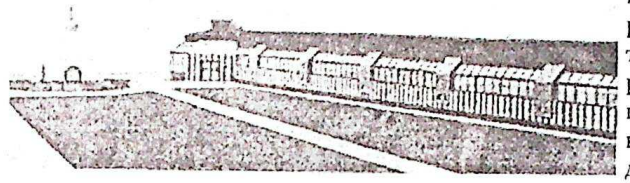
Согласно приказу, вышолнив эту задачу, дивизия сделала бросок обратно, освободила райцентр Терекли-Мектеб и с другими частями не позволила врагу наступать на Кизляр и Махачкалу.

Почти 15 тыс. тружеников Калмыцкой АССР (в основном женщины, дети и старики) в жестокие военные годы, в суровых полевых условиях: в знойную жару, песчаную бурю, зимнюю стужу и буран, без выходных дней, при скудной колхозной пищи; вручную, без дорожных и транспортных машин, на бычьих, верблюжьих и конских подводах, ручных тачках, носилках переместили для земляного полотна дороги миллионы кубометров грунта.

Ломом, кайлом и киркой женщины, дети и старики долбили зимой мёрзлую и местами твёрдую землю.

Они таскали на плечах и укладывали шпалы, перемещали и крепили тяжёлые рельсы, строили разъезды и станции, устанавливали опоры линии связи, подвергаясь бомбардировкам и обстрелам авиации, танков, мотоциклистов врага на протяжении полугода 1942 года.

Ввиду того, что калмыцким строителям заработная плата от НКПС страны не выдавалась (их работа засчитывалась трудоднями), поставка рабочего скота, инвентаря, инструмента, продуктов питания, создание санитарно-бытовых условий строителям дороги на трассе, сооружение земполотна дороги, транспортировка основных стройматериалов с баз снабжения на перегоны, станции и



разъезды производились за счет средств колхозов и предприятий Калмыкии.

Государственные капвложения в строительство железной дороги Астрахань-Кизляр- окупились за первые четыре месяца её интенсивной эксплуатации.

На этой стальной магистрали погибли сотни оборонявших её воинов: 23 на станции Улан-Хол, группа разведчиков 110-й ккд около пос. Нарын-Худук, 5 железнодорожников на 6-м разъезде, путейцы, строители, много людей из поездных бригад и конвоев военных грузов, десятки на других участках.

Необходимо организовать обширную поисковую работу по выявлению документальных данных о погибших на трассе дороги от Астрахани до Кизляра.

Во исполнение Указа Президента России В.В.Путина от 16.04.2007 г. «О проведении дней воинской славы России в ознаменование 65-й годовщины Победы в Великой Отечественной Войне 1941-1945 годов» и Всероссийской акции «Страницы доблести России» все уровни власти и все отрасли страны должны воздать должное заслугам военного поколения соотечественников.

В 65-летнюю годовщину железной дороги Астрахань-Кизляр я организовал поездку группы ведущих архитекторов, скульпторов, художников и проектировщиков Калмыкии на ст.Улан-Хол, где с руководителями Лаганского района, станции и посёлка, со строителями железной дороги и общественностью выбрали свободную площадку (300 кв.м.), примыкающую к перрону станции и к парку со скромным памятником жертвам геноцида калмыцкого народа под строительство Мемориала Памяти погибшим воинам, железнодорожникам и строителям. С Музеем истории строительства ж/д Астрахань-Кизляр, История ее эксплуатации и обороны в 1942 году и хроники противоправной депортации калмыков 28-29 декабря 1943 г. в сибирскую ссылку на 13 лет всех станций и разъездов 280-ти километровой калмыцкой части этой магистрали.

Более года наши коллективные обращения к зампреду Правительства России А.Д.Жукову, руководителям ОАО «Российские железные дороги» («РЖД»), Калмыкии, к Президенту Дагестана М.Алиеву по этому проекту игнорируются.

По нашему ходатайству в феврале 2008 года фракция КПРФ в Госдуме РФ послала обращение Председателю правления «РЖД» В.Т.Якунину о выделении в 2003-09 г.г. 25 млн. руб. на строительство мемориального комплекса на ст. Улан-Хол СКЖД.

В марте с.г. будет открыт спецсчет в банке Фонд Мемориала в Улан-Холе для сбора средств на оплату начатой разработки его проектно-сметной документации (около 200 тысяч руб.)- ПСД.

От имени строителей и железнодорожников (сейчас в РК еще живы 402 человека из 487, установивших свое участие решением федеральных судей) магистрали Астрахань-Кизляр, от жертв войны и ссылки взываем к вашим уму и сердцу и убедительно просим вашего активного содействия в строительстве мемориала, в сборе денежных средств на оплату ПСД, в поисках документальных сведений о погибших в 1942 и о умерших 228 строителях, награжденных Почетной грамотой Верховного Совета Калмыцкой АССР за первые 3 месяца строительства.

Мы намерены до 1 мая с.г. сделать экспозиции об этой Стройке Мужества во имя Великой Победы весной 1945 года для республиканского, районных музеев и для будущего Мемориального комплекса в Улан-Холе с фотографиями строителей, железнодорожников и погибших воинов.

До 400-летия единения калмыцкого и русского народов дополнительно собрать документальные сведения и издать книгу-историю ж/д Астрахань-Кизляр.

Для выполнения этой огромной работы необходима мобилизация усилий всех ветвей власти, патриотов и общественности, поэтому просим создать поселковые и районные оргкомитеты по увековечиванию заслуг старшего поколения в борьбе за независимость Отечества-России.

Мемориальный комплекс на станции Улан-Хол должен стать воплощением всенародного наказа «Никто не забыт, ничто не забыто!» на прикаспийском участке Российских железных дорог, исполнением Указа Президента РФ от 16.04.2007 года, отобразить для потомков Героизм ми имущество железнодорожников, воинов Советской Армии, строителей стальной магистрали трех регионов Юга России и всенародную память (поименно) о сотнях погибших из них на трассе дороги от Астрахани до Кизляра.

Т.БАЕРХАЕВ,
председатель Калмыцкого общественного комитета строителей и эксплуатационников железной дороги Астрахань-Кизляр.

На снимке: макет мемориального комплекса.