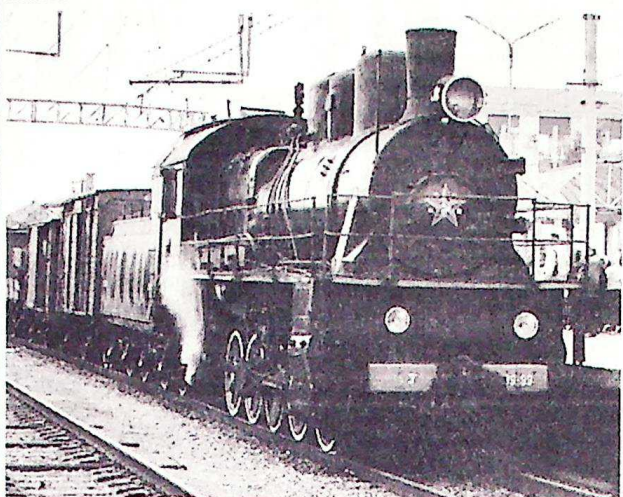


ЭПОХА ВЕЛИКИХ СВЕРШЕНИЙ

На этой неделе состоялись торжественные мероприятия, посвящённые 80-й годовщине со дня открытия движения по участку Улан-Холл - Артезиан железнодорожной линии Кизляр - Астрахань.



Железнодорожную ветку Кизляр-Астрахань построили за 9 месяцев под авианалётами. Прокладка ветки Кизляр - Астрахань началась 15 октября 1941 года. На стройку были привлечены жители Калмыкии, Дагестана, Ставропольского края, Астраханской области. Для скорейшего завершения работ в 1942 году сюда были направлены 47-я железнодорожная бригада и специальные формирования НКПС. Общее руководство строительством осуществлял заместитель наркома путей сообщения Илларион Гоциридзе.

Работая в пустыне, зачастую при налётах вражеской авиации, испытывая нужду в продовольствии и воде, строители в короткий срок сумели выполнить основные работы. 4 августа 1942 года, всего через 9 месяцев с начала работ, по линии Кизляр - Астрахань протяжённостью 356 км был пропущен первый состав.

- Долгие годы трудовой подвиг строителей дороги был засекречен под кодовым наименованием "НКПС №8", - отметил в своём обращении Глава Калмыкии Бату Хасиков. - Сегодня мы с полной уверенностью и гордостью можем сказать, что строительство в кратчайшие сроки этого объекта нашими земляками стало одним из решающих факторов разгрома советскими войсками немецко-фашистских войск в Сталинградской битве, заложившего основу для последующей победы над гитлеровской Германией.

При сооружении стрелочных переводов, укладки рельсов и шпал были использованы материалы, привезённые с северных участков магистрали. Станционные здания не строились. Дежурные по станции и стрелочные посты размещались в наспех вырытых землянках, а затем в старых вагонах.

В самое тяжёлое время для страны линия Кизляр - Астрахань сыграла важнейшую роль в обороне Кавказа и юго-востока страны. Только в период с начала эксплуатации и по 22 декабря 1942 года по ней было эвакуировано с Северного Кавказа 1296 паровозов, около 9000 пассажирских и товарных вагонов с грузами, 17 поездов с ранеными, а также 3140 цистерн с горючим для войск, участвовавших в битве под Сталинградом. За это же время по линии поступило для Закавказского фронта 3204 вагона с войсками и 1097 со снабженческими грузами. В дальнейшем по этой ветке выполнялись также транзитные перевозки автомобилей и грузов, поступающих через Иран от наших союзников военного времени.

Максимальная пропускная способность линии в то время составляла 450-500 вагонов или 10 поездов в сутки. Так был сделан ещё один шаг к Великой Победе.

В рамках праздничных мероприятий 14 сентября на участке Улан-Холл - Артезиан проследовал поезд на паровозной тяге из двух плацкартных вагонов с паровозом ЛВ, считавшиеся самыми совершенными советскими паровозами ("паровоз высшего конструкторского класса").

15 сентября в Элисту вновь прибыл ретро-поезд "Победа", который ежегодно перед 9 мая курсирует по Северо-Кавказской железной дороге. Он сформирован из исторического подвижного состава времен Великой Отечественной войны: крытых товарных вагонов (теплушек), платформы с грузовым автомобилем "Полуторка" и салона-вагона, в котором в начале войны ездил командующий Северо-Кавказским военным округом будущий маршал Конев.

Подготовила Саглар САНДЖИЕВА