ДОРОГА АСТРАХАНЬ - КИЗЛЯР

НА ТЕРРИТОРИИ КАЛМЫКИИ БЫЛА СДАНА ДОСРОЧНО

ДАТА

Как известно, в сентябре 1941 года по особому распоряжению Государственного комитета обороны страны приступили к строительству железной дороги Астрахань-Кизляр, имевшей важное оборонно-стратегическое значение. Организационно-подготовительные работы стройки № 8, как ее назвали, длились недолго. В соответствии с решениями ЦК ВКП (б) и СНК СССР бюро Калмыцкого обкома ВКП (б) и СНК КАССР взяло объект под особый контроль: дорога строилась в основном силами Лаганского, Уланхольского, Долбанского, Приволжского, Юстинского и Черноземельского улусов Калмыкии. Лишь на небольшом северном ее участке трудились жители Астраханского округа, а на южном, за пределами республики, - трудящиеся ближайших районов Орджоникидзевского края и Дагестана. О вкладе Калмыкии в ее возведение, а также об участниках строительства неоднократно писалось в "Известиях Калмыкии". Накануне 65-летия со времени окончания строительства участка железной дороги, проходившей по территории нашей республики, хотели бы еще раз напомнить некоторые подробности.

ГЕРОИЗМ СТАХАНОВЦЕВ

На строительство дороги было мобилизовано 9500 жителей Калмыкии с 3030 подводами. Люди вручную выполнили земляные работы объемом в 3 млн. кубометров и подготовили земляное полотно длиной в 280 километров (из общих 356), что составляло 80,5 % всей протяженности дороги. Активное участие в строительстве принимали комсомольцы Калмыкии. Приходилось очень тяжело, так как почти никто не имел опыта строительства железной дороги. К тому же было мало механизмов. В докладных записках и политинформациях членов Калмыцкого обкома ВКП (б) и ЦК партии о ходе стройки отмечается, что, несмотря на трудности - пронизывающий с песком ветер, трескучий мороз и палящий зной, плохо одетые и полуголодные люди самоотверженно и героически трудились, выполняя ежедневный график работы даже при частых налетах немецкой авиации.

Руководство республики обратилось к населению Лаганского и Уланхольского улусов с призывом взять ещё дополнительный участок длиною в 25 километров. Жители этих районов откликнулись, успешно и досрочно справившись с новым обязательством.

Хотя режим работы на стройке был военным - все работающие на трассе были разделены в строевые подразделения - все трудились на совесть, с большим воодушевлением и огромным желанием помочь стране разгромить врага и приблизить день Победы. Устраивали соцсоревнования, брали личные обязательства по повышению производительности труда. Проводились ежедневные читки передовых статей газеты "Правда", прослушивания сводок Совинформбюро, чтобы знать положение дел на фронтах. Военные новости агитаторы обязательно связывали со сводками трудового фронта. Число тружеников, перевыполнявших норму выработки, росло с каждым днем. Их называли ударниками-стахановцами. Средний процент норм их выработки составлял от 150 до 200, а отдельные стахановцы ставили рекорды - до 400 процентов. 230 передовиков были награждены почетными грамотами Президиума Верховного Совета КАССР (списки награжденных хранятся в фонде ВС КАССР Национального архива РК).

Сегодня невозможно представить, как женщины после изнурительного труда находили силы заниматься общественной работой: активистки создавали женсоветы, организовывали кружки кройки и шитья, шили белье, теплую одежду, кисеты, собирали мыло, сахар, махорку и все отправляли на фронт бойцам Красной Армии. Участниками строительства было собрано теплых вещей на сумму свыше 21 тыс.рублей.

Кроме этого, ежемесячно отчислялся однодневный заработок, причем строители на общем собрании решили делать это до окончания войны.

БОЕВОЕ ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО

Но главной задачей было досрочное строительство железнодорожной линии Астрахань-Кизляр и пуск ее в эксплуатацию в июле 1942 года. Вышло специальное постановление ЦК ВКП (б) и СНК КАССР о дополнительном выделении людей и подвод на строительство дороги из Малодербетовского, Кетченеровского, Сарпинского, Приютненского, Троицкого и Черноземельского улусов (по 300 колхозников и 100 подвод из каждого улуса). Государственный комитет обороны страны издал приказ о сокращении сроков окончания стройки № 8. В связи с ним и телеграммой наркома путей сообщения т.Хрулева об окончании строительства железной дороги Астрахань-Кизляр и пуске ее в эксплуатацию в июле 1942 года вышло другое постановление бюро Калмыцкого обкома ВКП (б) и Совнаркома КАССР "О мерах по своевременному окончанию строительства железной дороги Кизляр-Астрахань, которым для оказания практической помощи управлению строительства были командированы на полтора месяца заведующий отделом промышленности и транспорта Калмыцкого обкома т.Макаров, заместитель председателя СНК т.Эрдниев, секретарь Уланхольского улускома т.Сангаев и лектор обкома т.Наранов.

ДОСЛОВНО

Руководство республики обратилось к населению Лаганского и Уланхольского улусов с призывом взять ещё дополнительный участок длиною в 25 километров. Жители этих районов откликнулись, успешно и досрочно справившись с новым обязательством.

Хотя режим работы на стройке был военным - все работающие на трассе были разделены в строевые подразделения - все трудились на совесть, с большим воодушевлением и огромным желанием помочь стране разгромить врага и приблизить день Победы.

Работы были форсированы, и уже 7 августа 1942 года коллектив строителей железной дороги Астрахань-Кизляр направил рапорт Сталинградскому обкому (т.Чуянову), Астраханскому окружкому (т.Голышеву), Калмыцкому обкому (т.Лаврентьеву), Орджоникидзевскому крайкому (т.Суслову) и Кизлярскому окружкому (т.Ермаковой) о завершении укладки главного пути. В рапорте отмечалось, что 4 августа 1942 года, в 17.00, укладка линии Астрахань-Кизляр завершена. Коллектив строителей выполнил боевое задание ГКО. Также сообщалось, что коллектив продолжает трудиться на ремонтных работах, над развитием станционного хозяйства и других объектов, обеспечивая бесперебойное и безаварийное продвижение поездов.

Надо отметить, что работы на стройке № 8 зачастую прерывались из-за налетов немецкой авиации. В 1942 году во время оккупации территории Калмыкии фашистские захватчики усиленно бомбили строящуюся "железку", о чем свидетельствуют документы. В докладной записке СНК КАССР и обкома ВКП (б) в ЦК партии и СНК СССР о военном и хозяйственном положении Калмыкии на 15 августа 1942 года сказано: "...Вновь построенная железная дорога Астрахань-Кизляр последние дни подвергается усиленной бомбардировке вражеской авиацией. Так, например, 15 августа 1942 года четыре бомбардировщика бомбили станцию Улан-Хол, сбросили до 80 бомб, разрушили несколько звеньев дороги. Имеются людские жертвы. В этот же день три бомбардировщика бомбили станцию Зензели, подожгли 6 железнодорожных цистерн с нефтью. Воздушная охрана железной дороги от налетов вражеских самолетов на территории нашей республики совершенно отсутствует...".

В августе 1942 года полковник Василий Хомутников был назначен командиром 110-й Отдельной Калмыцкой кавдивизии, а бывший командир дивизии полковник Панин был назначен замкомандира дивизии по строевой части. Этим же приказом на дивизию была возложена задача охранять железную дорогу на участке от станции Черный рынок до станции Зензели. Здесь кавалеристы вели бои по уничтожению просочившихся групп и десантов противника. Потом дивизия была переброшена на выполнение новой боевой задачи под город Кизляр.

Героический труд строителей окупился сторицей. По этой дороге уже летом 1942 года из прифронтовых районов в тыл были эвакуированы тысячи паровозов, машин и другие народнохозяйственные грузы. По ней пошли эшелоны с войсками и боеприпасами, так необходимые Сталинградскому фронту. Таким образом, в период подготовки мощного контрудара Красной Армии под Сталинградом и на Северном Кавказе железная дорога приобрела исключительно важное стратегическое значение. Дорога дала возможность и Калмыкии получать дополнительно нефтепродукты с Кавказа, развивать хозяйство, особенно в приморских районах.

Нина КУТУШОВА,
начальник отдела Комитета по делам архивов РК.
(При подготовке публикации использованы документальные материалы из фондов Национального архива РК).