

АСТРАХАНЬ-КИЗЛЯР — «ДОРОГА ПОБЕДЫ»

«Дорога Победы» — определение, конечно же, образное. Потому как эта железнодорожная магистраль, относительно непротяженная (335 км) и пущенная в эксплуатацию еще в 1942 году, стала гордостью всех, кто ее строил. Ее протяженность не определяла ее значения в истории Великой Отечественной войны. Имелись другие факторы, гораздо более важные.

Находясь на стыке транспортных путей, Астрахань уже в начале войны начала приобретать особое и, можно сказать, узловое значение, хотя и до войны ее речной порт по объему перевозок был в числе крупнейших в стране. Именно в Астраханском порту происходила так называемая «перевалка» нефти и нефтепродуктов, хлеба, хлопка и других народно-хозяйственных грузов с морских судов, идущих с Каспия, на речные, направляющиеся вверх по Волге и далее — по всему Союзу.

Еще более возросло значение этой транспортной артерии осенью 1941 года, когда в результате успешного наступления фашистских войск практически были потеряны для нас ж/д магистрали Москва—Курск—Харьков—Ростов, а потом и Юго-Восточная железная дорога, связывавшая юг страны с ее центром.

Но Волго-Каспийская транспортная магистраль, при всех своих несомненных достоинствах, имела и существенный недостаток — зависела от погодных условий региона. В те годы Нижнюю Волгу и Северный Каспий нередко посещали сильные морозы, покрывавшие их ледовым панцирем на три-четыре месяца в году, что требовало уже для проводки судов дорогого ледокольного флота.

В этих условиях резко возрастала нагрузка на уже имевшуюся железную дорогу Астрахань—Саратов, принимавшую военные эшелоны с Кавказа, Казахстана и Средней Азии, не говоря уже о местных — астраханских и калмыцких (рыба и рыбопродукты, мясо и мясопродукты, овощи и фрукты, живой скот и т. д.).

Поэтому, в целях усиления пропускной способности железных дорог, в районах Кавказа и Средней Азии ЦК ВКП (б) и СНК СССР 16 августа 1941 года признали необходимым провести в 1942 году реконструкцию и расширение ряда узлов и станций, построить вторые пути на направлении Киров—Пермь—Свердловск—

Тюмень—Омск и уже в IV квартале 1941 г. «приступить... к строительству железной дороги Кизляр—Астрахань, обеспечив открытие рабочего движения по этой дороге к 1 августа 1942 г...» («КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК». Том 7-й. М., 1985, с. 237).

В соответствии с этим решением Наркомат путей сообщения СССР издал приказ, конкретизирующий технические вопросы строительства железной дороги Астрахань—Кизляр (начальник строительства т. Мушкатин), и 15 сентября 1941 года началось строительство этой дороги (условное название ее — «Объект № 8»).

30 сентября 1941 г. бюро Калмыцкого ОК ВКП (б) и СНК КАССР в своем постановлении назвали будущую железную дорогу Астрахань—Кизляр «важнейшей стройкой республики», и для обеспечения его выполнения в срок обязались, направить на это строительство (не позднее, чем к 15 октября 1941 года) в порядке трудовой и государственной повинности 6200 рабочих и колхозников и 2150 подвод.

Вскоре, однако, оказалось, что эти мобилизации в шести приморских и приволжских улусах республики, прилегающих к трассе, все же недостаточно. И 26 октября 1941 г. бюро ОК ВКП (б) и СНК КАССР принимают решение: в целях быстрого окончания строительства дороги послать («после окончания спецстройки в своих улусах») дополнительную партию людей и подвод из более отдаленных от магистрали улусов: Мало-Дербетовского улуса — 300 колхозников и 100 подвод, Кетченеровского (300 и 100), Сарпинского (300 и 100), Приютинского (200 и 50), Тронцкого (200 и 50) и Черноземельского (100 и 30).

Досылались дополнительные силы и в последующие месяцы, и общая численность строителей составила в итоге 9500 человек и 3300 подвод. Но все же основная нагрузка легла на улусы, по территории которых проходила трасса, — Лаганский,



Уланхольский, Долбанский и Приволжский и соседние с ними Юстинский и Черноземельский.

Направленные на строительство рабочие и колхозники обеспечивались за счет колхозов жильем на трассе (кибитками, оставшимися от недавних кочевий), бытовым и столовым инвентарем, иным оборудованием для организации общепита и даже постельными принадлежностями. Как правило — в виде различных ширпотрепов (грубошерстных циновок, полостей и т. п. изделий из кошмы), а также камыша и чакана.

Это была поистине героическая стройка, работа на которой шла сразу на трех участках трассы общей протяженностью 348 километров. Причем северный участок дороги от Астрахани (ст. Трусово) до пос. Басы строили трудящиеся Астраханского округа, центральный участок, от Басов до пос. Артезиан — жители Калмыкии, южный участок, от Артезиана до г. Кизляра — дагестанцы и ставропольцы (в основном жители Кизлярского округа, входившего тогда в состав Ставропольского, тогда Ордоникидзево-Кизлярского, края).

При этом самым протяженным участком железной дороги был центральный, на котором 9500 жителей восточных улусов Калмыкии, в порученном деле совершенно не сдвигались (как, впрочем, и все остальные), работали, благодаря специалистам 83-й специализированной бригады железнодорожников с Украины, очень успешно.

Трудовая эпопея, невзирая на холодные дожди осени 1941-го, суровую зиму 1941-1942 годов, знойное лето того же 1942-го, осложненная почти регулярными налетами фашистской авиации, завершилась в точно установленный срок, и 4 августа 1942 года по железной дороге пошли первые поезда — с Кавказа на Астрахань и Сталинград, где уже полыхала великая Битва. И эта дорога внесла свою великую лепту в победу под Сталинградом.

А 7 августа 1942 г. коллектив строителей ж/д Астрахань—Кизляр рапортовал руководству об окончании укладки главного пути. Этот поистине исторический

документ заслуживает самого высокого уважения потомков: «Сталинградский обком ВКП (б), тов. Чуянову, Астраханский окружной ВКП (б), тов. Гольшесу, Калмыцкий обком ВКП (б), тов. Лаврентьеву, Ордоникидзе-Кизлярскому ВКП (б), тов. Сулову, Кизлярский окружной ВКП (б), тов. Ермакову».

Сообщаем, что 4 августа с. г. в 17 ч. укладка линии Кизляр—Астрахань закончена. Коллектив строителей выполнил боевое задание ГКО. Всего уложено 348 км главного пути, перемещено свыше 400000 м³ земли, освоено строительство на сотни миллионов рублей в сравнительно короткие сроки. Эта большая работа сделана и могла быть сделана только при активной помощи и поддержке областных и окружных партийных организаций. Областные и окружные партийные организации в лице Сталинградского обкома, Астраханского окружного, Калмыцкого обкома, Ордоникидзе-Кизлярского крайкома и Кизлярского окружного ВКП (б), побольшевики осуществляют партийное руководство строительством, активно помогая строителям рабочей силой, тяглом, материалами и др.

Сейчас коллектив строительства работает на черном ремонте, обеспечивающем безбалластировки скорость поездов до 25 км/час, над развитием станционного хозяйства и на других важнейших работах для обеспечения бесперебойного и безаварийного движения поездов.

На митинге, посвященном окончанию укладки, коллектив строителей заявил, что и эти задачи им будут выполнены в срок.

Дадим стране новую Прикаспийскую магистраль, при помощи которой, благодаря бесперебойному движению поездов, поможем нашему фронту разбить гитлеровских мерзавцев в 1942 году. Начальник строительства № 8 НКПС Ленин, начальник политотдела Савинов».

Юлий ОГЛАЕВ,
доцент КГУ
Владимир УБУШАЕВ,
профессор КГУ

VIP-экспресс
Пассажирские перевозки по рейсовому маршруту:
Элиста-Москва-Элиста

Быстро! Красиво! Удобно!

Экономия времени в пути ○
Остановка по требованию ○
Каждый из пассажиров ○
сидит один без соседа ○
Огромный плазменный монитор ○

Возле каждого пассажира
розетка 220 В для подзарядки
Вашего мобильного или ноутбука ○
Мы заедем за Вами, ○
по прибытии развезем по домам

ГРАФИК МАРШРУТА
ИЗ ЭЛИСТЫ
каждый Вт., Пт., Вс.
в 15.30 - Мы заедем за Вами!
ИЗ МОСКВЫ
каждый Пн., Ср., Сб.
в 15.00 - ст. метро "Университет"

Тел. 8-961-543-7333, 8-937-462-7333
Адрес: павильон рядом с входом в центральную сберкасса