

В начале Великой Отечественной войны, несмотря на поступающие с фронтов тревожные сообщения, по Калмыцкой степи разнеслась воодушевляющая новость. 16 августа 1941 года ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР приняли постановление о строительстве новой железнодорожной линии Астрахань - Кизляр через территорию Калмыкии, в том числе Уланхольский улус. 30 сентября 1941 года бюро Калмыцкого обкома ВКП(б) и Совнарком Калмыцкой АССР приняли постановление об участии в нем.

Для открытия дороги в установленный срок было решено не позднее 15 октября 1941 года направить от республики на строительство 6200 рабочих и 2150 подвод.

2 сентября 1941 года в Улан-Холе состоялось совещание партийно-хозяйственного актива Уланхольского улуса. Первый секретарь улускома партии Эренджан Сангаев сообщил о принятом постановлении Калмыцкого обкома партии и Совнаркома Калмыцкой АССР о строительстве железной дороги Кизляр - Астрахань, конкретно участка, начинающегося от с. Улан-Хол на протяжении примерно 20-22 километров. Он сообщил, что улус на строительные работы должен выделить 1200 рабочих и 500 подвод. Однако уланхольцы единогласно решили взять встречные обязательства: вместо 1200 человек выделить 1500, вместо 500 выставить 600 подвод.

Доставку к месту строительства людей, тягловой силы, транспортных средств, орудий труда было предложено закончить к 10 октября 1941 года. На это строительство было также решено послать 50 коммунистов и 250 комсомольцев.

Персональная ответственность за выполнение взятых обязательств была возложена на меня. В то время я работал заведующим улусным земельным отделом.

Также я отвечал за обеспечение рабочего скота кормами, зернофуражом, за организацию общественного питания, ветеринарное обслуживание и эпизоотическое состояние всего скота, занятого на стройке.

Кроме того, по всем сельсоветам были отправлены люди, призванные обеспечить контроль за ходом выполнения заданий по выделению людей, тягловой силы, транспортных средств каждым хозяйством. Например, в Цекертинском сельсовете это был Кооку Унгунов, в Центральном - Чухла Карсаев, Белоозерском - Манджи Хечиев, Джилгитинском - Бадаш Манджиев и т.д.

Так как в связи с военной обстановкой по указанию ру-

ководства улуса земельный отдел в кратчайшие сроки провел учет рабочего скота, гужевого транспорта, средств, кибиток и ручных орудий труда не только по каждому колхозу, но и по дворам колхозников, нам было гораздо легче наладить разверстку по колхозам и сельским советам улуса.

Эти и многие другие факторы позволили уланхольцам в установленный срок, 10 октября 1941 года, приступить к земляным работам на отведенном нашему улусу 5-километровом участке железной дороги Кизляр - Астрахань. К 27 октября 1941 года на эту стройку от Уланхольского улуса было направлено 1459 человек, 48 арб, 39 бричек, 235 лошадей, 367 волов, 43 верблюда. Было поставлено 96 кибиток, 564 ручных носилок, 1195 лопат.

Предстояло выполнить 391 тыс. кубометров земляных работ. На каждого человека была доведена норма - не менее 200 кубометров, каждая подвода должна была вывезти 500 кубометров земли. Начальником этого участка был И. Кияшко.

Со всеми заданиями по выполнению сроков строительства железной дороги я справлялся, поэтому 1 января 1942

СССР о консервации строительства железной дороги Кизляр - Астрахань. И 10 декабря 1941 года руководство республики получило телеграмму И. Сталина об отмене консервации. После этой телеграммы работы возобновились с удвоенной энергией, поэтому строительство дороги Кизляр-Астрахань было закончено досрочно.

Таким образом, благодаря

тей, рискуя жизнью, они продолжали строить дорогу под обстрелами фашистской разведывательной авиации. Настало время оценить их труд и воздать им должное. Почему бы не сделать доплату к их небольшим пенсиям, не оказать материальную помощь?

Кому-то в республике необходимо взять на себя инициативу и ходатайствовать, например, перед Министерством

ПЕРВЫЙ УЛУС С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ



Идут ремонтные работы на дороге Кизляр - Астрахань. 2003 год.

путей сообщения России об установлении звания почетного строителя железной дороги Кизляр-Астрахань и предоставлении им возможности бесплатного проезда по железной дороге хотя бы раз в год. Считаю, что они вправе именоваться участниками войны. Тех, кто еще не имеет, наградить медалью "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.".

В решении этих и ряда других вопросов могут и должны принять участие Министерство труда и социальной защиты РК, Республиканский совет ветеранов войны и труда, профсоюзные, молодежные и другие общественные организации.

Мы все в неоплатном долгу перед строителями железной дороги Кизляр-Астрахань, которая внесла весомый вклад в победу над врагом, имеет стратегическое значение в развитии экономики страны. Можно организовать форум строителей железной дороги Кизляр - Астрахань. А еще лучше, если в год 60-летия Великой Победы смогли бы встретиться в Элисте делегации бывших строителей из Дагестана, Астрахани, представители Министерства путей сообщения России, Управления Северо-Кавказской железной дороги и другие причастные к этим событиям лица. Полагаю, что львиную долю расходов на это нужное дело могло бы взять на себя Министерство путей сообщения страны. К сожалению, все это - пока мечты. Однако бывает, что мечты сбываются.

года Калмыцкий обком ВКП(б) и Совнарком республики сочли нужным назначить меня заместителем наркома земледелия Калмыцкой АССР по полководству.

В процессе строительства железной дороги возникало много непредвиденных ситуаций, но об одном случае хотел бы рассказать чуть подробнее.

Когда строительство уже близилось к завершению, в Наркомате путей сообщения СССР нашлись определенные силы, пытавшиеся любыми путями законсервировать стройку. Министерством был даже издан соответствующий приказ.

На это Совнарком Калмыцкой АССР и бюро обкома ВКП(б) отреагировали незамедлительно, приняв решение просить Госкомитет обороны СССР отменить приказ НКПС

стальной линии Кизляр - Астрахань, проходящей по территории Калмыкии, Уланхольский улус стал первым в республике, заимевшим железнодорожное сообщение с другими регионами.

На этой стройке от Уланхольского улуса работали более полутора тысяч стариков, женщин, подростков. В результате улусу было присуждено переходящее Красное знамя обкома партии и Совнаркома Калмыцкой АССР, а 95 строителей были награждены почетными грамотами Президиума Верховного Совета КАСР, многие были занесены на Доску почета строительного участка №5.

К сожалению, сегодня в живых участников строительства железной дороги Кизляр - Астрахань осталось совсем мало. Они заслужили почет и уважение. Ведь, не боясь труднос-

Савха ЗУНГРУЕВ,
бывший заместитель
наркома земледелия
Калмыцкой АССР
в 1941-1942 гг.,
Почетный гражданин
Республики Калмыкия.