

2. Оглаев, Ю. О. Первые шаги высшего образования в Калмыкии (1917–1943 гг.) / Ю. О. Оглаев. – Элиста : Калмыцкий гос. ун-т, 2005. – 179 с.
3. Сартикова, Е. В. Развитие школьного образования в Калмыкии в XX веке / Е. В. Сартикова. – Элиста : Джангар, 2008. – 407 с.
4. Ташнинов, Н. Ш. Очерки истории просвещения Калмыцкой АССР / Н. Ш. Ташнинов. – Элиста : Калмыцкое книжное изд-во, 1969. – 214 с.
5. Всесоюзная перепись населения 1939 года: основные итоги. – Москва : Наука, 1992. – 354 с.
6. Олчанова, Ц. В. Калмыцкая национально интеллигенция: формирование и развитие в конце XIX века – первой половине XX века / Ц. В. Олчанова. – Элиста : Калмыцкий гос. ун-т, 2016. – 174 с.

References

1. Lidzheeva K. F. *Razvitie sistemy obrazovaniya v natsionalnykh respublikakh yuga Rossii v kontse XIX v. – 1941 g.: istoriko-sravnitelnyy analiz* [The development of the education system in the national republics of southern Russia at the end of the nineteenth century. – 1941: historical and comparative analysis]. Elista, Kalmyk State University Publ., 2012, 207 p.
2. Oglaev Yu. O. *Pervye shagi vysshego obrazovaniya v Kalmykii (1917–1943 gg.)* [The first steps of higher education in Kalmykia (1917–1943)]. Elista, Kalmyk State University Publ., 2005, 179 p.
3. Sartikova E. V. *Razvitie shkolnogo obrazovaniya v Kalmykii v XX veke* [The development of school education in Kalmykia in the XX century]. Elista, Dzhangar Publ., 2008, 407 p.
4. Tashninov N. Sh. *Ocherki istorii prosveshcheniya Kalmyckoy ASSR* [Essays on the history of education of the Kalmyk ASSR]. Elista, Kalmyk Book Publ. House, 1969, 214 p.
5. *Vsesoyuznaya perepis naseleniya 1939 goda: osnovnye itogi* [All-Union census of the population in 1939: the main results]. Moscow, Nauka Publ., 1992, 354 p.
6. Olchanova T. V. *Kalmytskaya natsionalnaya intelligentsiya: formirovanie i razvitie v kontse XIX veka – pervoy polovine XX veka* [Kalmyk national intelligentsia: the formation and development in the late XIX century – the first half of the XX century]. Elista, Kalmyk State University Publ., 2016, 174 p.

ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (АВГУСТ – ДЕКАБРЬ 1941 г.)

Убушаев Владимир Бадахеевич, доктор исторических наук, профессор
Калмыцкий государственный университет им. Б. Б. Городовикова
РФ, Республика Калмыкия, 358000, г. Элиста, ул. Пушкина, 11
E-mail: ubushaev_vb@mail.ru

Целью данной работы стало изучение проблемы транспортных коммуникаций в начале Великой Отечественной войны. В первые месяцы после нападения фашистской Германии на СССР военные действия развернулись на огромной территории от Баренцева моря на севере до Чёрного моря на юге. В этих условиях проблема снабжения действующих армий, особенно с учётом того, что в военных действиях было задействовано огромное количество военной техники, стала одной из важнейших в достижении победы. Понимая это, германское командование всячески стремилось захватить либо, в крайнем случае, перерезать имеющиеся транспортные пути. Учитывая, что наиболее эффективным для снабжения войск в этот период был железнодорожный транспорт, то многие военные операции немецкие генералы разрабатывали с учётом расположения железнодорожных путей, которые они всячески стремились захватить. В первые месяцы 1941 г. фронт от западных границ стал быстро откатываться на восток и юг, вглубь территории Советского Союза. В этих регионах сеть имеющихся железнодорожных коммуникаций была значительно реже, чем на западе страны. В этих условиях советское правительство принимает решение о строительстве целого ряда новых железнодорожных магистралей в труднодоступных районах страны, необходимых для нормального снабжения экономических центров Поволжья и Урала и с учётом приближения к этим регионам театра военных действий. Одной из таких магистралей, связавшей прежде всего Сталинград с транзитными путями на Каспийском море, стала железная дорога Астрахань – Кизляр, решение строительства которой было принято СНК СССР в августе 1941 г. Трасса должна была пройти в большей части по безводным и ненаселённым землям Калмыкии.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, СССР, советское правительство, Сталинградская битва, Астрахань, Калмыкия, Кизляр, транспорт, железная дорога

THE VALUE OF TRANSPORT COMMUNICATIONS DURING THE FIRST PERIOD OF THE GREAT PATRIOTIC WAR (AUGUST – DECEMBER 1941)

Ubushaev Vladimir B., D.Sc. (History), Professor
Kalmyk State University named after B. B. Gorodovikov
11 Pushkina St., Elista, 358000, Republic of Kalmykia, Russian Federation
E-mail:ubushaev_vb@mail.ru

The purpose of this work is analyze the problem of transport communications at the beginning of the Great Patriotic War. In the first months after the attack of fascist Germany on the USSR, hostilities unfolded on a big territory from the Barents Sea in the north to the Black Sea in the south. Under these conditions, the problem of supplying the existing armies, especially considering the fact that a huge amount of military equipment was involved in military operations, became one of the most important in achieving victory. Understanding this, the German command, in every way sought to capture, or, in extreme cases, cut the available transport routes. Considering that the railway transport was the most effective for supplying troops during this period, German military generals developed many military operations taking into account the location of the railway lines, which they tried to seize in every possible way. The front, in the first months of 1941, began to rapidly roll back from the western borders to the east and south, deep into the territory of the Soviet Union. In these regions, the network of available railway communications was much less common than in the west of the country. Under these conditions, the Soviet government makes decisions on the construction of a number of new railways in remote areas of the country, necessary for the normal supply of economic centers of the Volga region and the Urals, and taking into account the approach to these regions of the theater of military operations. The Astrakhan-Kizlyar railway, the construction decision of which was taken by the Council of People's Commissars of the USSR in August 1941, became one of such highways connecting, first of all, Stalingrad with transit routes on the Caspian Sea.

Keywords: Great Patriotic War, USSR, Soviet government, Battle of Stalingrad, Astrakhan, Kalmykia, Kizlyar, transport, railway

Как никогда остро в дни Сталинградской битвы стояла транспортная проблема и тесно связанные с ней задачи снабжения фронта всем необходимым для военных действий. В южных районах в отличие от запада Советского Союза железных дорог было мало, а другие транспортные коммуникации, годные для снабжения огромных армий, практически отсутствовали. Зная об этом, немецкая армия старалась захватить или нанести максимальный ущерб железнодорожным коммуникациям, находящимся в распоряжении советских войск [8, с. 113–114]. 23 июля 1942 г. немецкие войска перерезали железную дорогу Сталинград – Лихая, а 30 июля ими была захвачена станция Ремонтная на железнодорожной ветке Сталинград – Тихорецкая. Таким образом, к началу августа 1942 г. железнодорожное сообщение Сталинграда с юго-западными регионами страны, откуда до войны шел основной поток грузов, было прервано [9, с. 169].

В этих условиях значительно возросло стратегическое значение оставшихся в распоряжении советского командования железнодорожных магистралей: Гудермес – Астрахань, Астрахань – Сталинград, Астрахань – Саратов, позволявших снабжать сражавшиеся в Сталинграде войска Красной армии боеприпасами, снаряжением и продовольствием, подводить резервы [15, с. 21]. Но масштабы сражения были настолько велики, что эти линии уже не могли обеспечить нужный грузопоток. Необходима была новая железная дорога, которая кратчайшим путём позволила доставлять грузы с каспийских портов к Сталинграду [4, с. 64–65]. Решение советского правительства о строительстве такой магистрали было принято в августе 1941 г. Затем в декабре 1941 г. приостанавливалась. Но в период Сталинградской битвы она работала, сыграв важную роль в снабжении Красной армии.

16 августа 1941 г. Центральный комитет ВКП(б) и Совет народных комиссаров СССР приняли постановление «О военно-хозяйственном плане на IV квартал 1941 г. и на 1942 г. по районам Поволжья, Урала, Западной Сибири, Казахстана и Средней Азии». В одном из пунктов этого документа Наркомату путей сообщения СССР поручалось: «... приступить в IV квартале 1941 г. к строительству железной дороги Кизляр – Астрахань, обеспечив открытие рабочего движения по этой дороге к 1 августа 1942 г.» [13, с. 48]. Протяжённость это новой желез-

нодородной ветки должна была составить около 400 км, из которых львиная доля (около 300 км) должна была пройти по территории Калмыкии [6, с. 56–57].

Будущая железная дорога должна была пролечь по пустынным землям Калмыкии и Астраханского округа (так называемым Чёрным землям), где практически отсутствовали источники воды. Это значительно усложняло её возведение. Другим серьёзным препятствием была необходимость возведения железнодорожной переправы через Волгу. Причём её предстояло возвести у Астрахани, в районе п. Трусово, где река (а это одна из величайших рек на планете) достигает максимальной ширины [2, с. 40].

На основании постановления ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР от 16 августа 1941 г. Наркомат путей сообщения СССР после предварительного изучения в ускоренном порядке подготовил (уже 15 сентября 1941 г.) приказ о немедленном строительстве на юге страны железной дороги Астрахань – Кизляр, принявшей на себя большой поток различных грузов с Кавказа и Закавказья на Волгу в Сталинград и центр страны. В приказе были сразу определены многие вопросы строительства железной дороги: какие специальные строительные тресты и управления направить на намечаемую стройку, откуда инженерные силы привлечь на сооружение дороги, кого из специалистов-проектировщиков командировать для планирования железнодорожной линии, а главное, кому поручить возглавить строительство этой важной для страны железной дороги и т.д. [11].

В Астрахани приказом Наркомата путей сообщения СССР для руководства стройкой было образовано Управление строительных работ № 8 (впоследствии переименованное в «Спецстрой» № 8). Начальником строительства был назначен И. М. Мушкатин – опытный железнодорожник, хороший организатор. После его смерти в декабре 1941 г. новым руководителем строительства стал его заместитель Э. И. Левин [10]. Профессиональный костяк строителей железной дороги Астрахань – Кизляр (около 3500 чел.) составили эвакуированные работники Управления строительных работ НКПС СССР, а также Украинского треста железнодорожного строительства Наркомата путей сообщения СССР. На них было возложено строительство железнодорожного пути на южном участке от Кизляра до Улан-Хола [11].

Предварительные расчёты показывали, что для реализации плана строительства предстояло осуществить не менее 6000000 м³ земляных работ. Для выполнения столь грандиозной работы необходимо было привлечь не менее 30000 чел. И это в условиях войны! Поэтому основная тяжесть работ легла на население прилегающих к будущему строительству административных территорий, по которым должна была пройти будущая трасса [5, с. 53].

Руководителями проектной группы строительства были инженеры Матюшенский и Зубец. В условиях войны и диктуемых ею сжатых сроков возведения объекта приходилось нарушать каноны строительства подобных больших сооружений. Поэтому проектирование магистральной шло параллельно началу её строительства.

Вся площадь строительства была разделена на квадраты. За каждый отвечала отдельная бригада во главе с бригадиром. Строительство шло с обеих сторон, навстречу друг другу. Со стороны Астрахани на юго-запад и северо-запад продвигался 116-й отдельный восстановительный батальон. Навстречу из Кизляра шел 115 батальон. На волжских берегах 30-й отдельный мостовой батальон вёл предварительные работы по подготовке переправы и т.д. [7, с. 147–148].

Так как большая часть стройки приходилась на территорию Калмыкии, то на ней были задействованы местные власти и всё население республики, особенно жители Приволжского, Лаганского, Черноземельского, Уланхольского, Долбанского и Юстинского улусов [1, с. 160].

Решением руководства Калмыцкой АССР для стройки эти улусы должны были выделять жителей, гужевого транспорт, необходимый инструмент. Для каждого улуса было установлено конкретное задание. Например, Уланхольский улус должен был возвести 50 км железной дороги [14, с. 16–17]. Все направляемые на строительство колхозники должны были быть снабжены инструментом, кибиткой, питанием, бытовыми предметами за счёт колхоза. Колхозы также должны были обеспечивать кормление скота, задействованного на стройке [15, с. 23].

В связи с тем, что постановление бюро Калмыцкого обкома ВКП(б) и СНК КАССР по строительству дороги Астрахань – Кизляр является первым важным документом, некоторые его пункты даются здесь согласно тексту:

«1. Считать строительство железнодорожной линии Астрахань – Кизляр важнейшей стройкой республики.

2. Принять к сведению заявление начальника строительства тов. Мушкатина, что строительство дороги начато в соответствии с приказом НКПС от 15 сентября 1941 года.

3. Для обеспечения выполнения установленных правительством сроков открытия движения по линии направить на строительство не позднее, чем к 15 октября 1941 года в порядке трудовой и гужевой повинности 6200 рабочих и 2350 подвод согласно приложению.

4. Установить, что:

а) направляемые на строительство рабочие обеспечиваются за счёт колхозов для размещения жильем (кибитками), бытовым инвентарем (постельными принадлежностями, бочками, ведрами, кружками, кухонным и столовым оборудованием) для организации общественного питания работающих колхозников, а также продуктами питания и инструментами (лопатами),

б) направляемая на строительство тягловая сила обеспечивается колхозами фуражом.

5. Обязать улускомы ВКП (б) в числе направляемых рабочих обеспечить партийную, комсомольскую прослойку, а также выделить по одному ответственному партийному работнику для проведения партийно-массовой работы» [14, с. 16–17].

С целью разъяснения населению улусов цели и значения железной дороги Астрахань – Кизляр во все улусы Калмыкии были направлены ответственные работники Калмыцкого обкома ВКП(б). ЦК ВКП(б) удовлетворил ходатайство Калмыцкого обкома партии о выпуске печатного органа руководства и политчасти строительства магистрали – газеты «Боевой листок железнодорожника».

«Условия работы были очень тяжёлыми. Не хватало продуктов питания. Постоянно шли проливные дожди. Землю долбили ломом. Но ни дожди, ни грязь по колено, ни степные бураны не могли стать препятствием в достижении поставленной цели. Труд на спецстройке стал делом чести каждого», – так писала в своих воспоминаниях бывший строитель, бригадир землекопов А.И. Ларина [3]. Большая часть работ на строительстве осуществлялась вручную. В ноябре – декабре 1941 г. мёрзлую землю долбили вручную, с помощью ломов, лопат и кирок. Перевозили её на подводах, переносили на тачках, носилках, в мешках [15, с. 22]. Несмотря на трудности, работа шла. Люди понимали, что и зачем они делают. Отсюда высокий результат. Некоторые бригады делали на 200 % больше плана. Такой, судя по документам, была бригада землекопов во главе с А. Килгановым [3].

Для обеспечения стройки необходимым количеством рабочих рук улускомы были вынуждены пойти на мобилизацию старшеклассников. Вместе с ними направляли и учителей. Все отъезжающие учащиеся, направленные на строительство, обеспечивались денежным авансом в размере 50 рублей с последующим восстановлением их заработка на строительстве железной дороги [11].

Следует отметить, что для выдачи аванса строителям железной дороги Наркомат финансов СССР выделил Совнаркому Калмыцкой АССР только в октябре и ноябре 1941 г. 35 тыс. рублей. К декабрю 1941 г. объём выполненных земляных работ составил около 95000 м³, было подготовлено 210 км земляного полотна, что составляло $\frac{3}{4}$ всех плановых земляных работ [15, с. 22].

Однако в связи с резким обострением обстановки на подступах к Москве и необходимости мобилизации всех возможных сил и средств для обороны столицы Наркомат путей и сообщения СССР 1 декабря 1941 г. издал приказ об остановке возведения железной дороги Астрахань – Кизляр. В связи с этим Управление строительства № 8 получает приказ Наркомата СССР о передислокации своих работников на окончание строительства линии железной дороги Баскунчак – Макат, по которой должны были двигаться войска из Средней Азии и Казахстана в московском направлении.

В середине декабря 1941 г. приказ был отменён, но к этому времени на стройке произошли серьёзные изменения: профессиональные строители были перекинута на другое строительство; колхозники отзывались назад местными улусными организациями и колхозами. Всё надо было начинать сначала.

Совнарком Калмыцкой АССР и бюро обкома ВКП(б) в связи с приказом НКПС о консервации строительства железной дороги Кизляр – Астрахань в срочном порядке 3 декабря 1941 г. принимает постановление:

1. Просить Государственный комитет обороны отменить приказ НКПС о консервации строительства дороги Кизляр – Астрахань.
2. Довести до сведения Государственного комитета обороны, что земляные работы на строительстве уже выполнены на 85 %. Для окончания работ по земляному полотну надо 15–20 дней. Затем останется более лёгкая часть – укладка шпал и рельсов.
3. Колхозники, рабочие, служащие Калмыцкой АССР, участвующие в строительстве, горят желанием закончить строительство.
4. Дорога Кизляр – Астрахань даст возможность дополнительного увеличения вывоза нефти с Кавказа, особенно зимой, и внесет полную революцию в Калмыцкую степь, особенно в её приморские районы [12, л. 6].

Вспоминая этот период в строительстве железнодорожной линии, бывший первый секретарь Уланхольского улусного комитета ВКП(б) Э. А. Сангаев писал: «Я узнал первым о консервации дороги и сразу доложил обкому партии и Совнаркому Калмыцкой АССР. В это время здесь находился С. М. Будённый. Он немедленно связался с ГКО СССР, мотивируя это тем, что Калмыцкий обком ВКП(б) и Калмыцкой АССР просили об отмене приказа о консервации дороги. Приказ был отменен, но всё же строительство задержалось на 2 недели» [3].

Как только напряжение под Москвой после успешного контрудара Красной армии стало спадать, строительство стратегически важной железнодорожной магистрали вновь было продолжено.

Список литературы

1. Vinogradov, S. V. Transport communications of southern Russia in the initial period of the Great Patriotic war (1941–1942) / S. V. Vinogradov, Yu. G. Eschenko, V. B. Ubushaev // *SGEM International Multidisciplinary Scientific Conference on Social sciences and Arts*. – 2018. – Vol. 5, № 2.1. – P. 159–164.
2. Атлас Астраханской области. – Москва : Федеральная служба геодезии и картографии, 1997.
3. Ветераны вспоминают // Волга. – 1976. – 4 мая.
4. Виноградов, С. В. Деятельность местных органов власти Нижнего Поволжья по укреплению тыла Красной армии в годы Великой Отечественной войны / С. В. Виноградов // *Современная научная мысль*. – 2015. – № 2. – С. 63–73.
5. Виноградов, С. В. Значение рыбной промышленности Волго-Каспийского бассейна в период Великой Отечественной войны / С. В. Виноградов // *Современная научная мысль*. – 2013. – № 5. – С. 51–61.
6. Виноградов, С. В. Военный Сталинград в воспоминаниях современников (1942–1943 гг.) / С. В. Виноградов, Е. Е. Красноженова // *Вопросы истории*. – 2018. – № 12. – С. 55–65.
7. История Астраханского края. – Астрахань : Астраханский гос. пед. ун-т, 2000.
8. Красноженова, Е. Е. Немецко-фашистская оккупация и движение Сопротивления в Европе в период Второй мировой войны (1939–1945 гг.) / Е. Е. Красноженова // *Труды кафедры нового и новейшего времени*. – 2015. – № 15. – С. 104–117.
9. Куманев, Г. А. На службе фронта и тыла / Г. А. Куманев. – Москва, 1976.
10. Левин, Э. И. Из истории строительства железной дороги Астрахань – Кизляр / Э. И. Левин // *Гудок*. – 1967. – 28 ноября.
11. Левин, Э. И. Линия мужества / Э. И. Левин // Волга. – 1975. – 9 мая.
12. Национальный архив Республики Калмыкия (НАРК). – Ф. Р-1. – Оп. 3. – Д. 600.
13. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. – Москва, 1986. – Т. 3.
14. Убушаев, В. Б. Трудовой героизм тружеников Калмыкии на строительстве железной дороги Астрахань-Кизляр / В. Б. Убушаев // *Строительство железной дороги Астрахань – Кизляр: роль и значение*. – Элиста, 2012. – С. 13–23.
15. Харламова, Ю. А. Магистраль нефти / Ю. А. Харламова // *Вопросы отечественной и зарубежной истории*. – Ставрополь, 2002.

References

1. Vinogradov S. V., Eschenko Yu. G., Ubushaev V. B. Transport communications of southern Russia in the initial period of the Great Patriotic war (1941–1942). *SGEM International Multidisciplinary Scientific Conference on Social sciences and Arts*, 2018, vol. 5, no. 2.1, pp. 159–164.
2. *Atlas Astrahanskoy oblasti* [Atlas of the Astrakhan region]. Moscow, Federal Service of Geodesy and Cartography Publ., 1997.

3. Veterany vspominayut [Veterans remember]. *Volga*, 1976, May 4.
4. Vinogradov S. V. Deyatel'nost' mestnykh organov vlasti Nizhnego Povolzh'ya po ukrepleniyu tyła Krasnoy armii v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [The activities of local authorities of the Lower Volga region to strengthen the rear of the Red Army during the Great Patriotic War]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern scientific thought], 2015, no. 2, pp. 63–73.
5. Vinogradov S. V. Znachenie rybnoy promyshlennosti Volgo-Kaspiyskogo basseyna v period Velikoy Otechestvennoy voyny [The value of the fishing industry of the Volga-Caspian basin during the Great Patriotic War]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern scientific thought], 2013, no. 5, pp. 51–61.
6. Vinogradov S. V., Krasnozhenova E. E. Voennyi Stalingrad v vospominaniyakh sovremennikov (1942–1943 gg.) [Military Stalingrad in the memoirs of contemporaries (1942–1943)]. *Voprosy istorii* [Questions of history], 2018, no. 12, pp. 55–65.
7. *Istoriya Astrahanskogo kraya* [History of Astrakhan region]. Astrakhan, Astrakhan State Pedagogical University Publ., 2000.
8. Krasnozhenova E. E. Nemetsko-fashistskaya okkupatsiya i dvizhenie Soprotivleniya v Evrope v period Vtoroy mirovoy voyny (1939–1945 gg.) [The fascist German occupation and the resistance movement in Europe during the Second World War (1939–1945)]. *Trudy kafedry novogo i noveyshego vremeni* [Proceedings of the department of new and modern times], 2015, no. 15, pp. 104–117.
9. Kumaney G. A. *Na sluzhbe fronta i tyła* [In the service of the front and rear]. Moscow, 1976.
10. Levin E. I. Iz istorii stroitelstva zheleznoy dorogi Astrakhan – Kizlyar [From the history of the construction of the railway Astrakhan – Kizlyar]. *Gudok* [Whistle], 1967, November 28.
11. Levin E. I. Liniya muzhestva [Line of courage]. *Volga*, 1975, May 9.
12. *National Archive of the Republic of Kalmykia*, found R-1, inventory 3, case 600.
13. *Resheniya partii i pravitel'stva po khozyaystvennym voprosam* [Decisions of the party and the government on economic issues]. Moscow, 1986, vol. 3.
14. Ubushaev V. B. Trudovoy geroizm truzhenikov Kalmykii na stroitel'stve zheleznoy dorogi Astrakhan – Kizlyar [Labor heroism of Kalmyk workers in the construction of the Astrakhan – Kizlyar railway]. *Stroitel'stvo zheleznoy dorogi Astrakhan – Kizlyar: rol i znachenie* [Construction of the Astrakhan – Kizlyar railway: role and importance]. Elista, 2012, pp. 13–23.
15. Kharlamova Yu. A. *Magistral nefti* [Oil Highway]. *Voprosy otechestvennoy i zarubezhnoy istorii* [Questions of domestic and foreign history]. Stavropol, 2002.

РЕАЛИЗАЦИЯ ЗАКОНА О ВСЕОБУЧЕ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ В ПЕРИОД С 1945 ПО 1953 г.

Федина Ксения Сергеевна, аспирант
Астраханский государственный университет
Российская Федерация, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: ksenia2791@bk.ru

С момента создания советского государства вопросам образования уделялось приоритетное внимание. «Школы для нашей советской молодежи – это учреждение, в котором человек с первых дней своей сознательной деятельности начинает развиваться для того, чтобы быть великим гражданином Советского Союза, а мы должны добиться, чтобы школы давали только великих людей нашей эпохи и на комсомольских организациях лежит почётная роль борьбы за повышение успеваемости». На определённом этапе одной из главных задач в области народного образования стало введение всеобщего обязательного семилетнего обучения детей, которое планировалось поэтапно ввести в стране к 1937 / 38 учебному году. Этому плану не суждено было реализоваться в указанные сроки. Нормативные документы и информация в прессе подтверждают тот факт, что в исследуемый период работа по введению в стране семилетнего образования, как всеобщего и обязательного продолжалась. Рассмотрены основные проблемы и пути их решения при внедрении в школьном образовании обязательного и всеобщего семилетнего школьного обучения в 1945–1952 гг. в Астраханской области. Отражены динамика роста количества школ и численности учащихся, вопросы обеспечения преподавательскими кадрами школ Астраханской области в послевоенный период в контексте реализации «закона о всеобуче».

Ключевые слова: закон о всеобуче, фонды всеобуча, обучение, воспитание, всеобщее обязательное семилетнее обучение, школа, образование, социалистическое соревнование, послевоенный период, Астраханская область