

11. Кованько П. Л. Реформа 19 февраля 1861 г. и ее последствия с финансовой точки зрения (Выкупная операция: 1861–1907 гг.) / П. Л. Кованько. – Киев, 1914.
12. Манифест об окончании Крымской войны // Полное собрание законов. Собрание второе. – Т. XXXI, 1856. – № 30273.
13. Отдел рукописей (ОР) РГБ. – Ф. 550. – Д. 235.
14. Российский государственный исторический архив (РГИА). – Ф. 940. – Оп. 1. – Д. 14.
15. РГИА. – Ф. 940. – Оп. 1. – Д. 18.
16. РГИА. – Ф. 1284. – Оп. 66. – 1857. – Д. 11а.
17. Семенов П. Л. Мемуары / П. Л. Семенов. – СПб., 1904. – Т. 3.
18. Хок С. Банковский кризис, крестьянская реформа и выкупная операция в России, 1857–1861 / С. Хок // Великие реформы в России, 1856–1874. – М., 1992.
19. Цаголов Н. А. Очерки русской экономической мысли периода падения крепостного права / Н. А. Цаголов. – М., 1956.

**ДОРОГА ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ:
О ЗНАЧЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
АСТРАХАНЬ – КИЗЛЯР**

**В.Б. Убушаев
(Россия, Элиста)**

В статье рассматриваются вопросы острой необходимости строительства железной дороги Астрахань – Кизляр перед предстоящей Сталинградской битвой.

The article is devoted to the railway building Astrakhan – Kizlar. The author writes that to build this railway was very important, especially before Stalingrad battle.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Сталинградская битва, Великая Отечественная война.

Key words: rail transport, battle of Stalingrad, Great Patriotic War.

Являясь важным экономическим районом, накануне войны Кавказ представлял собой крупную топливно-энергетическую базу. На долю Северного Кавказа и Закавказья приходилось 86,5 % общесоюзной добычи нефти, 65 % природного газа, 56,5 % марганцевой руды. Бакинский район давал почти три четверти всей нефти, добываемой в СССР. Кроме того, Кавказ являлся богатейшим сельскохозяйственным краем [1, с. 82].

В довоенный период через Кавказ и порты на Черном и Каспийском морях осуществлялся значительный внешнеторговый грузооборот СССР. В годы войны торговые пути, идущие через Персидский залив, Иран, Каспийское море, занимали второе место после Северного морского пути в подвозе вооружения, стратегического сырья из США и Британской империи. Это обстоятельство, как свидетельствуют источники, было оценено А. Розенбергом.

К лету 1942 г. с потерей Украины, Белоруссии, Прибалтики, Донбасса и других областей экономическая база Советского Союза резко сузилась: выплавка стали сократилась более чем на 10 млн т в год, сбор зерновых – более чем в 3 раза; уменьшились мобилизационные ресурсы в связи с оккупацией врагом части советской территории. В создавшихся условиях оборона Кавказа приобрела для Советского государства жизненно важное значение. Однако неблагоприятное для советских войск соотношение сил усугублялось здесь трудностями материально-технического обеспечения военных соединений, действовавших на кавказском направлении.

Тыловые части и учреждения Южного фронта при отходе из Донбасса и переправе через Дон понесли большие потери в автотранспорте. Осложнилось снабжение войск из тыла страны. Железнодорожные пути, связывающие Кавказ с центром страны, были перерезаны противником. По железнодорожным коммуникациям Сталинградского направления осуществлялся подвоз резервов в районы Сталинграда и эвакуация материальных ценностей с Северного Кавказа. Порты на Каспийском море не были приспособлены для погрузки и разгрузки военной техники [5, с. 203].

К лету 1942 г. советскому командованию стало ясно, что враг рвется к Волге в район Сталинграда, стремясь захватить этот важный стратегический пункт и один из крупнейших промышленных районов страны. Согласно директиве германского верховного главнокомандования № 41 от 5 апреля 1942 г. под названием «Блау» (голубой), перед гитлеровскими войсками была также поставлена в качестве одной из главных задач в любом случае попытаться достигнуть Сталинграда или, по крайней мере, подвергнуть его воздействию тяжелого оружия с тем, чтобы он потерял свое значение как центр военной промышленности и узел коммуникаций [8, с. 169].

Захват врагом района Сталинграда мог привести к потере прямых коммуникаций, связывающих центральные районы страны с Кавказом. Именно здесь проходила главная артерия СССР, по которой транспортировалась Бакинская нефть, необходимая для военных нужд и народного хозяйства.

Советское военное руководство со временем определило значение Сталинграда и Сталинградского направления в целом. Оно предвидело, что именно здесь развернется решающая борьба с врагом на данном этапе войны. Последующие события показали, что такая оценка обстановки была правильной.

В середине июля 1942 г. превосходящим силам противника удалось в значительной мере блокировать Сталинград. Еще в первой половине июля 1942 г. выбыла из строя железнодорожная линия Сталинград – Лихая, а 30 июля гитлеровцы заняли станцию Ремонтная на линии Сталинград – Тихорецкая, перерезав тем самым железнодорожную связь волжского города с югом страны [3, с. 112].

Задача снабжения войск боеприпасами, техникой, снаряжением, продовольствием и людским пополнением осложнялось тем, что части Красной Армии, оборонявшие район Нижней Волги и Северный Кавказ, базировались на сравнительно бедной сети железных дорог. Если в приграничной полосе густота железнодорожной сети доходила до 70 км на 1000 км², то в районе между Днепром и Доном она снизилась до 45 км, а в полосе между Доном и Волгой, на Кубани и Северном Кавказе – даже до 14 км [7, с. 48].

Главная тяжесть по обеспечению перевозок для защитников Сталинграда легла на плечи железнодорожников, и в первую очередь на коллективы Рязано-Уральской и Юго-Восточной дорог, которые одновременно питали несколько фронтов: Сталинградский, Юго-Восточный, Юго-Западный и частично Воронежский [2, с. 282].

При этом важнейшими железнодорожными коммуникациями, по которым осуществлялся основной подвоз в район Сталинграда, являлись однопутные линии: Поворино – Сталинград (пропускная способность до 21 пары поездов) и Урбах – Баскунчак – Ахтуба (пропускная способность в груженом направлении до 19 и обратно 11 поездов в сутки). Помимо этого для снабжения фронтов использовались линии: Балашов – Камышин (273 км) и Поворино – Таловая (124 км). К Сталинграду при нормальных условиях эксплуатации по всем указанным линиям можно было пропустить до 58 поездов в сутки.

Однако техническое состояние этих коммуникаций не отвечало задачам обеспечения массовых воинских перевозок. Из-за постоянных вражеских бомбежек в плохом состоянии находилась фронтальная линия Поворино – Сталинград, не имевшая к тому же нормальных погрузочно-выгрузочных мест. Чтобы успешно справиться в таких условиях с обеспечением важнейших потребностей фронта от местного населения, гражданских и военных железнодорожников, а также органов тыла Красной Армии потребовалось громадное напряжение сил, четко продуманное планирование и организация согласованной работы всех видов транспорта.

Со второй половины июля 1942 г. после ухудшения военной обстановки на юге страны на Волгу была переключена часть грузопотоков, в том числе по перевозке людей, вооружения, и, особенно, боеприпасов и горючего. В Саратове, Камышине, Вольске и Сталинграде были созданы фронтальные базы снабжения, а в Казани, Сызрани и Ульяновске – перевалочные пункты для перегрузки воинских грузов на воду и обратно. Оперативное руководство деятельностью речного транспорта в районе Астрахань – Саратов было сосредоточено в Сталинграде, где длительное время вместе с

заместителем наркома путей сообщения С.М. Багаевым находились нарком речного флота З.А. Шашков и его заместитель С.М. Баев. После прорыва гитлеровских войск к Волге, когда транзитное судоходство на Нижней Волге было практически прекращено, главные усилия речников сосредоточились на обеспечении переправ через реку.

С предельным напряжением трудились под Сталинградом, обеспечивая бесперебойность коммуникации, части и подразделения автотранспорта, дорожника и работники фронтового тыла. Когда авиация противника стала непрерывно наносить удары по коммуникациям, ведущим к городу, направляемые по Рязано-Уральской магистрали из глубокого тыла резервные войска, вооружение и боеприпасы начали разгружаться из эшелона за 250–300 км от фронта. Последующая доставка их к волжским переправам осуществлялась по грунтовым дорогам с помощью автомобильного транспорта.

В результате наступления гитлеровских войск к осени 1941 г. выбыла из строя главная железнодорожная магистраль в стране Москва – Курск – Харьков – Ростов – Баку, а затем и Юго-Восточная железная дорога.

В связи с временной потерей ряда важных железнодорожных коммуникаций заметно возросла роль таких морских путей, как Краснодарск – Астрахань и Баку – Астрахань. По этим путям моряки Каспия в тесном взаимодействии с железнодорожниками и речниками доставляли фронту горючее, вооружение, людские пополнения. Военские грузы сначала следовали по магистралям Средней Азии, а затем на кораблях Каспийского транспортного флота до Астрахани с перевалкой здесь на речные волжские суда.

И в этот период большую стратегическую роль сыграли великий волжский путь и железные дороги Гудермес – Астрахань, Астрахань – Сталинград, Астрахань – Саратов, по которым с юга направлялся основной поток военно-стратегических грузов и резервных частей для армии.

В тех условиях, какие сложились у стен Сталинграда, необходима была новая связь, которая бы соединила Северный Кавказ и Закавказье с Волгой и центром страны.

В августе 1941 г. было принято постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП (б) «О военно-хозяйственном плане на IV квартал 1941 г. и на 1942 г.», где было записано: «В целях усиления пропускной способности железных дорог в районах Поволжья... приступить в IV квартале 1942 г. к строительству железной дороги Кизляр – Астрахань, обеспечив открытие рабочего движения по этой дороге к 1 августа 1942 г.». Протяженность новой железной дороги составляла 356 км, из которых 280 км проходили по территории Калмыцкой АССР, что составляло 80 % протяженности. Дорогу строили трудящиеся Астраханского округа, Калмыцкой АССР, восточных районов Орджоникидзевского края и районов Дагестана [6, с. 104].

Трасса должна была пройти по Кизлярским пастбищам, барханным безводным степям Калмыкии. Переход через Волгу намечался у поселка Трусова и далее линия должна была примкнуть к станции Астрахань-II.

Сооружение магистрали возлагалось на коллектив Украинского треста НКПС, эвакуированного из Киева и управления строительства № 157, занявшего южный участок от Кизляра до Улан-Холла. В Астрахани было создано новое управление строительства № 8 (в дальнейшем строительство железной дороги Астрахань – Кизляр будет именоваться «Спецстройка» № 8). Начальником строительства новой железной магистрали был назначен И.М. Мушкатин, главным инженером Э. Левин. В декабре 1941 г. после смерти И.М. Мушкатина руководителем стройки стал Э. Левин [8].

Предстояло выполнить около 6 млн м³ земляных работ. Для развертывания их широким фронтом требовалось не менее 40 тыс. рабочих. Кадровых рабочих набралось всего около 3,5 тыс. Большие надежды возлагались на трудящихся тех областей, краев и республик, по территории которых проходила эта железная дорога. Перед строителями стояла большая задача: за невероятно короткий срок в военных условиях проложить железнодорожное полотно в 356 км.

Железнодорожная магистраль была разделена на участки. За каждый участок отвечала строительная бригада. Так, высоководные причалы для паромной перепра-

вы через Волгу из Астрахани сооружал 30-й отдельный мостовой батальон. Укладка пути по земельному полотну велась с 2-х сторон. Со стороны Кизляра 115-й отдельный восстановительный батальон, со стороны Астрахани – 116-й отдельный восстановительный батальон.

Таким образом, в условиях военного времени необходимо было проложить железную дорогу Астрахань – Кизляр, которая должна была сыграть большую роль в благополучном исходе великой битвы на Волге – Сталинградского сражения. Кроме того, эта дорога должна была связать Калмыкию с центром и югом СССР.

Список литературы

1. Андронов И. Из истории битвы за Кавказ / И. Андронов. – М., 1969. – 262 с.
2. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) / И. В. Ковалев. – М., 1981. – 276 с.
3. Куманев Г. А. На службе фронта и тыла / Г. А. Куманев // Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. – М., 1976. – 365 с.
4. Левин Э. И. Линия мужества / Э. И. Левин // Волга. – 1975. – 9 мая.
5. Основные показатели выполнения народнохозяйственного плана за 1940 г. – М., 1941. – 96 с.
6. Польская А. И. Патриотизм трудящихся Астраханской области в годы войны. – Астрахань, 1975. – 152 с.
7. Тике В. Марш на Кавказ. Битва за нефть. 1942–1943 гг. / В. Тике. – М., 2005. – 214 с.
8. Януш С. В. Войсковые организации Советской армии в битве за Кавказ (1942–1943 гг.) / С. В. Януш. – Ставрополь, 2005. – 575 с.

СОЦИАЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КАЛМЫКИИ В ПЕРВЫЕ ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

А.В. Цюрюмов
(Россия, Элиста)

Представленная статья отражает сложившееся социально-экономическое положение Калмыцкой степи Астраханской области к 20-м гг. XX в. Изучение данной ситуации позволяет провести оценку масштабов проведенных социальных и социокультурных преобразований в Советский период. Автором раскрыты основные направления деятельности в социально-культурной сфере в Калмыкии в первые годы советской власти.

Presented article reflects the prevailing socio-economic status of the Kalmyk steppes of Astrakhan region to the 20th, the XX century. The study of the situation makes it possible to assess the extent of social and socio-cultural conducted transformations in the Soviet period. The author has disclosed the main activities in the socio-cultural sphere in Kalmykia in the first years of Soviet power.

Ключевые слова: социальная политика, социальное обеспечение, образование, здравоохранение.

Key words: social policy, social welfare, education, health.

В отечественной исторической науке период 20–30-х гг. XX в. оценивается как переломная эпоха. Отказ от новой экономической политики и переход к командно-административной системе, осуществление индустриализации и коллективизации вызвали серьезные подвижки в социальной и политической структурах. Партийно-государственная политика в отношении разных социальных групп и ее результаты имеют определяющее значение для понимания истории этого периода. Именно такие эпохи и представляют для исторического исследования особый интерес, поскольку для них характерна высокая социальная мобильность. Обращение к истории 1920–1930-х гг. в современный период представляется актуальным, поскольку в эти годы разворачивались процессы, которые легли в основу всей последующей цепи исторических событий.

Следует отметить, что до сих пор проблема социальной политики в Калмыкии не подвергалась глубокому научному анализу как предмет специального изучения, а рассматривалась в основном в контексте изучения истории Калмыкии. Историографическую значимость этих работ нельзя недооценивать. В них закладывались долго-