

РЕЦЕНЗИИ

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ АСТРАХАНЬ – КИЗЛЯР И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ В СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЕ
(рецензия на книгу В.Б. Убушаева «Дорога великой Победы». Элиста, КалмГУ. 2012. – 123 с.).

Джагаева Ольга Александровна, доктор исторических наук, профессор

Калмыцкий государственный университет
358000, Россия, г. Элиста, Пушкина, 11
E-mail: Dissovetdm@yandex.ru

CONSTRUCTION OF THE RAILWAY ASTRAKHAN-KIZLYAR AND ITS MEANING FOR THE BATTLE OF STALINGRAD
(book review to V.B. Ubushaev «Way of the Great Victory».)
Elista. Kalmyk state university, 2012. 123 p.).

Dzhagayeva Olga A., D.Sc. (History), Professor

Kalmyk State University
11 Puschkinskaya st., Elista, Republic Kalmykia, 358000, Russia
E-mail: Dissovetdm@yandex.ru

Книга В.Б. Убушаева посвящена трудовому подвигу жителей Калмыкии, Астраханского округа, Сталинградской области, Орджоникидзевского (Ставропольского) края, построивших за рекордно короткий срок важную военно-стратегическую железную дорогу Астрахань – Кизляр. Героический самоотверженный труд строителей магистрали стал неоценимым вкладом в великую Победу под Сталинградом.

Рецензируемая книга адресована специалистам – историкам, учителям, студентам, ветеранам – строителям железной дороги Астрахань – Кизляр и всем интересующимся историей.

Редактором книги, ее рецензентом являются известные на Северном Кавказе и Нижнем Поволжье ученые – историки доктора исторических наук, профессора С.В. Виноградов и Н.Д. Судавцов [10].

Книга подготовлена за короткий срок и опубликована в издательстве КалмГУ Убушаевым Владимиром Бадахаевичем, д.и.н., Заслуженным деятелем науки России, Почетным гражданином Республики Калмыкия. Автор напечатал более 200 научных статей, книг и монографий. Одним из первых он приступил к исследованию документов и материалов по депортации и реабилитации репрессированных народов.

Перед нами интересная и полезная книга профессора В.Б. Убушаева, посвященная героическому, самоотверженному труду строителей железной дороги Астрахань – Кизляр, построенной мозолистыми руками, главным образом, женщин, стариков и подростков в первые трудные месяцы Великой Отечественной войны для героического, мужественного Сталинграда. Это был, несомненно, с их стороны важный вклад в великое дело победы величайшей в мире Сталинградской битвы, бесповоротно положившей начало коренному перелому в ходе всей второй мировой войны [10].

В начале августа 2012 г. общественность республики по достоинству отметила юбилейную дату – 70 лет с момента ввода в эксплуатацию железной дороги Астрахань – Кизляр, стратегически важного объекта, сыгравшего важную роль в годы войны. Как известно, значительный участок этого железного полотна проходит через территорию нашей республики, оттого во время его строительства были привлечены местные жители.

За короткий период возведения стальной магистрали его участниками стало около 20 тысяч жителей республики, которые работали в сложнейших условиях по

12–15 часов в сутки, под непрерывными бомбежками вражеских самолетов, но они выполнили поставленную пред ними задачу. Железная дорога Астрахань – Кизляр была сдана в срок. Но по разным причинам долгое время этой странице нашей истории не придавалось особого значения, имена многих строителей дороги, внесших свой неоценимый вклад в общее дело Великой Победы, так и остались неизвестными. И сегодня мы по крупицам собираем и восстанавливаем события тех лет. А мероприятия и встречи, организовываемые в честь строителей железной дороги Кизляр – Астрахань, являются лишь маленькой толикой признания их героического труда [10].

Одним из таких мероприятий стала организация Поезда памяти, который по этой самой дороге доставил ее строителей в город Астрахань. Безусловно, отправиться в путь по полотну, возведенному своими руками, хотелось бы многим участникам строительства. Но, к сожалению, преклонный возраст, ослабленное здоровье не дало им осуществить желаемое. Среди них ветеран – строитель: Муляева Шиндя Горяевна, Джамбышева Надя Манждиевна, Ходяева Нюрка Денжаевна и многие другие ветераны-строители. Их осталось не более 300 человек. Всем им сегодня уже за восемьдесят. Тяжелые военные годы, пришедшиеся на их отрочество и юность, также сыграли свою роль. Радостно им от того, что их не забыли, и внуки, правнуки окружают их заботой и вниманием.

Бесспорно, нынче трудно смириться со своей беспомощностью, ведь, сколько себя помнят, всегда полагались только на свои силы. Крепкие от рождения, не боялись трудностей, любая работа была им по плечу.

А когда началось возведение железной дороги, сразу определили участок вдоль железного полотна, девчонки перетаскивали на носилках песок, камни для укрепления положенных шпал. Да, было трудно, но жаловаться было не кому, все вокруг тоже работали на износ. Никто не халтурил, не старался переложить свои обязанности на другого, каждый отвечал за свой фронт работы, и стремился сделать его как можно качественнее. Такой ответственный подход к любому делу с тех пор стал жизненным принципом. Так было и в годы сибирской ссылки и на родной земле.

Это была подлинно народная стройка, считает автор в своей книге, поскольку огромную помощь строителям оказало местное население многих восточных улусов Калмыкии. Только одна Калмыцкая АССР мобилизовала на строительство свыше 20 тысяч человек, из них более 700 награждены за свой труд Почетными грамотами Президиума Верховного Совета республики.

От четкой работы железных дорог во многом зависели крупнейшие операции советских войск, включая величайшую по своему значению Сталинградскую битву. Железные дороги в годы Великой Отечественной войны, подчеркивается в рассматриваемой книге, превратились в военный фактор первостепенного значения.

На железнодорожный транспорт СССР в 1941–1945 гг. пришлась подавляющая часть грузооборота в стране – свыше 83 % от всей перевозочной работы, в том числе до 70,5 % всех выполненных воинских перевозок.

В тяжелые дни летних сражений 1941 г. во время великих битв на полях боевых сражений, в том числе под Сталинградом работники железнодорожного транспорта оказали неоценимую помощь воинам Красной Армии.

Высокую оценку советском у железнодорожному транспорту в 1941–1945 гг. дали союзники СССР по антигитлеровской коалиции. Вот что они писали: «Следует отметить отличное использование русскими железных дорог. С помощью железных дорог русские осуществляли стратегическое сосредоточение и переброску одной или нескольких армий в невероятно короткие сроки» [3].

Эта не большая книга «Дорога великой Победы» о строительстве железнодорожной магистрали Астрахань – Кизляр в память о невиданном героическом труде населения Калмыкии, Ставрополя и Астрахани.

Рекомендуемая читателям эта книга посвящена вопросам строительства железной дороги Астрахань-Кизляр в роковой период грозные великой битвы под Сталинградом. Стальная магистраль сооружалась в то переломное военное время, когда враг подошел к воротам Кавказа и Нижнего Поволжья, и когда советскому народу пришлось пережить чрезвычайно тяжелые испытания.

Однако несмотря на роль и значение строительства железной дороги Астрахань-Кизляр для победы величайшей в мире Сталинградской битвы рассматриваемая тема до сих пор не нашла достаточного освещения в исторической науке. Вышло несколько работ общего характера, в которых лишь косвенно упоминается об этой героической стройке.

Экономическому обеспечению победы над фашизмом, равно как и по отдельным вопросам этой важной проблемы, в советской историографии посвящена значительная литература.

Немало имеется работ и по проблемам транспортного обеспечения победы над германским фашизмом. Так, роли железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны посвящен ряд трудов крупного историка – исследователя по истории второй мировой войны академика РАН Георгия Александровича Куманева, написанных им на основе обширных документальных источников и работ советских историков. Они воссоздают широкую картину самоотверженного труда одного из ведущих отрядов трудящихся СССР – советских железнодорожников. При этом академик Г.А. Куманев сумел обстоятельно раскрыть многогранную деятельность партийных и советских органов в центре и на местах по руководству железнодорожной транспортной системой нашей страны [3].

Непосредственно вкладу железнодорожников Северного Кавказа в разгроме фашистской Германии посвящена кандидатская диссертация Юфита М.Ф. К сожалению, в диссертации лишь косвенно упоминается о строительстве железной дороги Астрахань – Кизляр, хотя в целом работа Юфита Ф. раскрывает трудовой подвиг железнодорожников Северного Кавказа в трудное для Родины время, рассматривает вклад железнодорожников в контрнаступление военных Красной армии под Ростовом в 1941 г. и в разгроме гитлеровских войск на Северном Кавказе.

Строительство железной дороги Астрахань-Кизляр, ее роли и значении для Северного Кавказа рассматривается в диссертационных исследованиях М.Н. Опалева, Ю.Г. Сенчук, хотя они мимоходом освещали данную тему [6, 9].

Очерки истории Калмыцкой АССР (эпоха социализма) освещает историю Калмыкии с 1917 до конца 1960-х освещает в одной из глав в сжатом виде строительство железной дороги Астрахань-Кизляр, приводит некоторый фактический материал по участию трудящихся Калмыцкой АССР в сооружении железной дороги. Следует подчеркнуть, что авторы этого коллективного труда сумели показать роль железной дороги Астрахань-Кизляр в разгроме фашистских войск под Сталинградом [7].

О вкладе трудящихся Астраханской области в сооружении железнодорожной магистрали Астрахань-Кизляр рассматривается также в книге астраханского историка А.И. Польской [8].

В монографии использовал большой фактический материал по рассматриваемой теме «Во имя победы над фашизмом» профессор М.Л. Кичиков. Новые архивные документы и материалы, впервые вводимые М.Л. Кичиковым, воссоздают правдивую картину строительных работ на железнодорожной трассе Астрахань-Кизляр [2].

Большой интерес представляет также опубликованная в 1996 г. работа Г. Здоровец и И. Духович «290 дней мужества», в которой авторы рассказывают о строителях героической строки и о тех самоотверженных железнодорожниках, кто первыми повел по новой дороге долгожданные поезда и обеспечивал сохранность железнодорожной магистрали.

В 1973 г. была опубликована книга воспоминаний воинов 110-й Отдельной Калмыцкой кавдивизии, которые рассказывают о защите железной дороги Астрахань-Кизляр от нападения на железнодорожную трассу передовых отрядов фашистских войск летом и осенью 1942 г.

О работе 47-й отдельной строительной бригады на строительстве железнодорожной магистрали Астрахань-Кизляр описывается также в книге В. Скоробогатова, посвященной боевым действиям воинских частей Красной армии на астраханском направлении.

Ценные материалы имеются, безусловно, в воспоминаниях бывшего главного инженера, затем начальник строительства железной дороги Астрахань-Кизляр Э.И. Левина, опубликованные в газетах «Гудок» и «Волга» [4].

В условиях военного времени необходимо было положить 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 калмыцкую республику с центром и югом нашей страны.

В соответствии с решением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 16 августа 1941г. о строительстве новой железнодорожной линии Астрахань – Кизляр бюро калмыцкого обкома ВКП (б) и СНК Калмыцкой АССР постановило: «... считать строительство железнодорожной линии Астрахань – Кизляр важнейшей стройкой республики» [1].

Построенная героическим, самоотверженным трудом местного населения четырех южных регионов России-Калмыкии, Дагестана, Астраханской области и Ставропольского края, железная дорога Астрахань-Кизляр сыграла важную социально-экономическую и военно-стратегическую роль в победе Сталинградской битвы. Она соединила воедино районы Северного Кавказа и Закавказья с Волгой и центром страны. Именно по ней шло снабжение всем необходимым (вооружением и продовольствием) советских войск, сражающихся за Сталинград.

С августа по октябрь 1942 года по новой железнодорожной линии Астрахань-Кизляр в район Сталинграда проследовало 16 тысяч четырехосных цистерн с горючим (около одного миллиона тонн), горючего для боевой техники 1500 паровозов, множество вагонов с различными грузами.

Каковы же итоги строительства?

- через безводные степи Калмыкии, по Черным землям, Кизлярским пастбищам, полупустынную Калмыцкую степь, вручную, самоотверженным трудом местного населения была проложена железнодорожная магистраль Астрахань-Кизляр протяженностью 356 км;
- за этот период было произведено 6 миллионов кубометров земляных работ, из которых было сооружено земляное полотно под железнодорожные шпалы от Кизляра до Астрахани;
- одновременно было возведено свыше 100 искусственных мостов, прудов и других водоотливных сооружений;
- было построено 24 станции и разъезда, с общим объемом около 80 км станционных путей;
- сооружена магистральная телеграфно-телефонная связь, соединившая Элисту, Астрахань, Сталинград и Москву, а также все разъезды железной дороги между собой.

От четкой работы железных дорог во многом зависели крупнейшие операции советских войск, включая величайшую по своему значению Сталинградскую битву. Железные дороги в годы Великой Отечественной войны превратились в военный фактор первостепенного значения.

Список литературы

1. Калмыкия в Великой Отечественной Войне (1941–1945гг.): документы и материалы. – 3-е изд., перераб. и доп. Элиста: Калм. кн. изд-во, 2005. – 784 с.
2. Кичиков М. Л. Во имя победы над фашизмом: очерки истории Калмыцкой АССР в годы Великой Отечественной войны. Элиста: Калм. кн. изд-во, 1970. – 207 с.
3. Куманев Г. А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. М. : Наука. 1976. 455 с.
4. Левин Э. И. Для Вожской твердыни. Из истории строительства железнодорожной линии Кизляр-Астрахань // Гудок. 1967. 28 ноября.
5. Линия мужества // Волга. 1975. 9 ноября.
6. Опалев М.Н. Деятельность железнодорожных войск и формирование Народного Комиссариата путем сообщения в Нижнем Поволжье в годы Великой Отечественной войны.: Автореф. дис. ... канд. истор. наук. Астрахань, 2006.
7. Очерки истории Калмыцкой АССР (эпоха социализма). М.: Наука, 1970. – 430 с.
8. Польская А.И. Патриотизм трудящихся Астраханской области в годы Великой Отечественной войны. Астрахань: Кн. изд-во. 1957.

9. Сенчук Ю. Г. Железнодорожники Центрального и Центральнo – Черноземного регионов РСФСР в годы ВОВ 1941–1945 гг. (по материалам Московской железной дороги) : Автореф. дис. ... канд. истор. наук. Курск, 2003.

10. Убушаев В. Б. Дорога Великой Победы / В. Б. Убушаев. – Элиста : Изд-во Калмыцкого университета, 2012. – 123 с.

References

1. Kalmykiya v Velikoy Otechestvennoy Voynе (1941–1945gg.): dokumenty i materialy. – 3-e izd., pererab. i dop. Elista: Kalm. kn. izd-vo, 2005. – 784 s.

2. Kichikov M. L. Vo imya pobedy nad fashizmom: ocherki istorii Kalmytskoy ASSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. Elista: Kalm. kn. izd-vo, 1970. – 207 s.

3. Kumanev G. A. Na sluzhbe fronta i tyła. Zheleznodorozhnyy transport SSSR nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. M. : Nauka. 1976. 455 s.

4. Levin E. I. Dlya Vozhskoy tverdyni. Iz istorii stroitelstva zheleznodorozhnoy linii Kizlyar-Astrakhan // Gudok. 1967. 28 noyabrya.

5. Liniya muzhestva // Volga. 1975. 9 noyabrya.

6. Opalev M.N. Deyatelnost zheleznodorozhnykh voysk i formirovanie Narodnogo Komissariata putem soobshcheniya v Nizhnem Povolzhe v gody Velikoy Otechestvennoy voyny.: Avtoref. dis. ... kand. istor. nauk. Astrakhan, 2006.

7. Ocherki istorii Kalmytskoy ASSR (epokha sotsializma). M.: Nauka, 1970. – 430 s.

8. Polskaya A.I. Patriotizm trudyashchikhysya Astrakhanskoй oblasti v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. Astrakhan: Kn. izd-vo. 1957.

9. Senchuk Yu. G. Zheleznodorozhniki Tsentralnogo i Tsentralno – Chernozemnogo regionov RSFSR v gody VOV 1941–1945 gg. (po materialam Moskovskoy zheleznoy dorogi) : Avtoref. dis. ... kand. istor. nauk. Kursk, 2003.

10. Ubushaev V. B. Doroga Velikoy Pobedy / V. B. Ubushaev. – Elista : Izd-vo Kalmytsko-go universiteta, 2012. – 123 s.

МЕЖДУ ДВУХ КУЛЬТУР¹

Рецензия на книгу Неклы Келек «Хаос культуры. Дебаты вокруг ислама и интеграции»

Лебедева Ирэна Валерьевна, кандидат социологических наук, доцент
Астраханский государственный университет
410056, Россия, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: irenalebedeva@mail.ru

Лебедева Людмила Константиновна, старший преподаватель

Астраханский государственный университет
410056, Россия, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: milalebedeva@mail.ru

Книга Неклы Келек, немецкого автора турецкого происхождения, вышедшая в свет в 2011 году была особенно популярна и актуальна в контексте дебат по поводу бестселлера Тило Саррацина . Автор пытается в своей работы выявить причины недоразумений между двумя культурами. Являются ли различия тяжким бременем или их можно рассматривать как основу для взаимообогащения? На этот вопрос пытается ответить автор книги.

Ключевые слова: мигранты, турки в Германии, ислам, интеграция, Бестселлер Тило Саррацина

¹ Работа выполнена при поддержке Российского гуманитарного научного фонда, проект 11-33-00395а2 «Другой» в семье.