

16. Подготовка к Сталинградской операции.
Строительство линии Кизляр-Астрахань



Стремительное наступление немцев в первый период внезапного нападения на Советский Союз заставило нас очень сильно задуматься над связью с Кавказом. Не хотелось верить, что немцы сумеют проникнуть на Северный Кавказ и создать для нас угрозу ^{линии} ~~потери~~ связи с Кавказом. Не хотелось также верить и тому, что мы решимся битву, которая ^{даст} ~~привест~~ перелом в нашу сторону, ^{будем ничей} ~~полним~~ под Сталинградом. Нам не хотелось отдавать и Донбасс, и принимались все меры к тому, чтобы преградить путь немцам для захвата Донбасса, ^{а там боев} для проникновения на Северный Кавказ и для наступления на Сталинград, но у нас не хватало сил. Первоначальный период развертывания армии был ^{утрачен} ~~нарушен~~ и мы должны были готовиться к более длительной и тяжелой войне.

И вот в этих условиях возникла мысль о постройке железнодорожной линии Кизляр-Астрахань с тем, чтобы в случае ^{перерыва} ~~проникновения~~ немцами ^{на Северный Кавказ} ~~на Северный Кавказ~~ мы могли бы поддерживать связь с Закавказьем и главным образом с Бакинской нефтяной промышленной зоной. ^{вопрос} ~~Этот~~ ^{вопрос} ~~был~~ ^{разработан} наркоматом путей сообщения и с одобрения Военного ведомства внесен на рассмотрение Совнаркома СССР. Совнарком СССР 20 августа 1941 г. рассмотрел предложение о постройке линии Кизляр-Астрахань, дающей прямой выход для грузов с Кавказа в центральную и восточную часть нашей страны, и принял соответствующее решение. Этим решением был установлен срок открытия временного движения по линии 1 августа 1942 г.

Приказом НКПС от 3 сентября 1941 г. на строительство этой магистрали были направлены два строительных коллектива - коллектив Украинского строительного треста, эвакуированного из Киева,

и коллектив строительства № 157 с линии Армянск-Херсон-Николаев-Одесса. В гор. Астрахани на базе этих двух коллективов было организовано строительное управление во главе с начальником Управления Мушкатиным И.М. и главным инженером строительства Левиным Э.И.

Для развертывания работ требовалось мобилизовать на строительство до 40 тысяч рабочих. В течение второй половины сентября была установлена личная связь со Сталинградскими областными, Астраханскими окружными, Кизлярскими окружными и Ставропольскими краевыми организациями, а также с Калмыцкими республиканскими организациями. Особенно реальную помощь в развороте строительства оказывал Астраханский окружком партии, по заданию которого на заводах Астрахани было изготовлено большое количество инструмента и инвентаря: лопаты, ломы, тачки и многое другое.

Со середины октября на участках приступили к производству земляных работ и на 31 октября было выполнено земляных работ 780 тысяч кубометров, при этом с 25 октября по 31 октября среднее дневное выполнение объема земляных работ достигало более 60 тысяч кубометров в день.

На строительстве железнодорожной линии в ноябре 1941 г. было сосредоточено около 24 тысяч рабочих, и уже к концу первой половины ноября было выполнено 1454 тысячи кубометров земляных работ и подготовлено 137 км земляного полотна. Темпы были достигнуты грандиозные. За первые 6 дней ноября средняя дневная выработка равнялась 70 тысяч кубометров земли, а на 1 декабря 1941 г. земляные работы велись в объеме 120 тысяч кубометров и готового полотна уже было 210 км.

Неизвестно на каком основании Наркомат путей сообщения отдал 30 ноября 1941 г. распоряжение о прекращении работ по строительству линии Кизляр-Астрахань и о переброске всего коллектива строительства на строительство железнодорожной линии Кандагач-Магат. Управление строительства приступило к организации переброски имущества, механизмов и рабочей силы на новую стройку, а местные организации одновременно отозвали ~~ши~~ с трассы колхозников, и на 10 декабря 1941 г. на стройке оставалось всего 13 с небольшим тысяч человек рабочих, вместо 23 тысяч человек, ранее заня-

тых на этих работах. Таким образом выполнение решения Совнаркома о постройке железнодорожной линии Кизляр-Астрахань безо всякого основания было приостановлено.

Видя явно неправильное решение Наркомата путей сообщения, о проведении которого мы узнали через неделю, т.е. после того, как переброска рабочей силы на новое строительство шла полным ходом, мы обратились в Государственный Комитет обороны с просьбой отменить решение Наркома путей сообщения и вновь форсировать строительство железнодорожной линии Кизляр-Астрахань. 9 декабря 1941 г. приказом Наркома путей сообщения было вновь приказано форсировать работы по строительству линии Кизляр-Астрахань, при этом сроки открытия движения были установлены не на 1 августа, как это было записано в решение Совнаркома СССР от 20 августа 1941 г., а 1 мая 1942 г. Это также являлось характерным для работы Наркомата путей сообщения: сначала создать все условия для срыва каких-либо работ, а потом внешне показать, что делу не навредили. Так было и в данном случае сделано, чтобы показать, что строительству не нанесен ущерб неразумным ~~спешным~~ решением Наркомата путей сообщения, а будто бы оказана какая-то помощь и что предоставилась возможность открыть движение на 3 месяца раньше. По-настоящему, строительство развернулось только с началом весны 1942 г., и всем организациями Наркомата путей сообщения пришлось приложить героические усилия, чтобы развернуть ~~опять~~ вновь это очень важное строительство.

К этому времени немцы вновь начали проявлять особую активность и готовились к большому наступлению, с целью во что бы то ни стало добраться до бакинской нефти.

Стремительное продвижение немцев в конце 1941 г. на Северном Кавказе создало прямую угрозу грозненским и бакинским промыслам. Главное, что мы могли лишиться всех путей вывоза горючего из Баку и Грозного. Когда немцы передовыми частями уже приближались к Ростову, Совнарком в ноябре 1941 г. принял решение построить новую железнодорожную линию Кизляр- Астрахань, протяжением 348 км. Немцы хотя и заняли Ростов передовыми частями, но удержать его не сумели и были выбиты из Ростова и отброшены к Таганрогу. Поскольку прямая угроза Северному Кавказу была ликвидирована, нам казалось, что немцы не пробьются на Северный Кавказ, а желание у них проникнуть на Северный Кавказ было очень большое, немцев манили нефтяные ресурсы Грозного и Баку и они видели большой источник питания армии за счет грозненских и бакинских нефтяных продуктов.

Выполнение решение Совнаркома о постройке железнодорожной линии Кизляр-Астрахань без всякого основания было приостановлено. Во всяком случае не было проявлено должной настойчивости и решительности в развитии этого строительства. И только с началом весны 1942 г. Наркомату путей сообщения пришлось приложить громадное количество усилий для того, чтобы развернуть это очень важное строительство, имея в виду, что когда немцы овладевали Донбассом и южной частью Украины большое количество вагонов, паровозов и нефтеналивных цистерн было отвлечено на дороги Северного Кавказа и Закавказья.

Начало весны и лето 1942 г. в военном отношении на Северном Кавказе и юго-восточной части Советского Союза характеризуются стремительным желанием немцев захватить Северный Кавказ и про-

никнуть в Закавказье. Эта операция ~~невозможна~~^{нашцв} развивалась в двух направлениях - в южном и восточном. В южном на Кавказ и в восточном на Сталинград. Обстановка создавалась исключительно тяжелая. Мало того, что мы лишались возможности питать армию нефтепродуктами, перед нами встала прямая угроза потери связи с Закавказьем, и поэтому нам надо было заранее искать пути, по которым бы мы могли вывозить авиационный бензин, автомобильный бензин, дизельное топливо и другие нефтепродукты, необходимые нам для ведения войны и работы нашей промышленности. В частности для работы нашей промышленности представляли громадное значение чиатурские марганцевые руды, которых мы также могли лишиться, если бы потеряли все пути сообщения с Закавказьем.

Апрель и май 1942 г. были месяцами напряженной и интенсивной работы по развитию строительства железнодорожной линии Кизляр-Астрахань. На постройке этой линии было сосредоточено большое количество железнодорожных частей, переброшено максимальное количество дорожно-строительных механизмов, усиленными темпами завозились шпалы, рельсы, средства связи и другое оборудование, необходимое для работы этой железнодорожной линии.

По заданию Коллегии НКПС там постоянно находился один из заместителей Наркома. Туда был направлен заместитель наркома Арутюнов Б.Н. специально для осмотра возможностей вывоза паровозов с Закавказья, заместитель наркома тов. Гарнык также был направлен туда, но главную роль в постройке этой линии сыграл заместитель Наркома тов. Гоцеридзе И.Д.

Тов. Гоцеридзе был командирован на постройку этой линии с условием, что пока эта линия не будет построена, он не вернется

в НКПС. Тов. Гоцеридзе — это очень энергичный и деловой инженер, он является одним из участников строительства знаменитого Московского Метрополитена, по окончании первой очереди которого он и был привлечен для работы в НКПС в качестве одного из руководящих работников строительства железных дорог.

Железнодорожная линия Кизляр—Астрахань была построена в течение 5–6 месяцев. Это была действительно героическая стройка, ибо строительные работы проводились все время под угрозой нападения немцев со стороны Северного Кавказа.

Мне припоминается такой случай, когда И.Д. Гоцеридзе позвонил мне в НКПС и сообщил, что отдельные танки противника уже начали появляться в районе строительства новой железнодорожной линии, и просил меня приказать командиру 28 армии генерал-лейтенанту Герасименко взять под защиту строительство этой железнодорожной линии. Зная, что у генерал-лейтенанта Герасименко никаких свободных войск для того, чтобы выставить их на защиту железнодорожной линии Кизляр—Астрахань, не имеется, я задал вопрос тов. Гоцеридзе: "А Вы какими силами ведете строительство дороги?" Он ответил, что он строительство ведет преимущественно силами железнодорожных частей. Тогда я ему заявил: "Раз Вы ведете это строительство силами железнодорожных частей, то пусть эти части сами и обороняются от нападения немцев", кроме того, я спросил его, что имеется ли какое-либо оружие у этих частей? Он ответил, что никакого оружия кроме винтовок железнодорожные части не имеют. Мною было сказано т. Гоцеридзе, что я постараюсь переговорить с генерал-лейтенантом Герасименко и попрошу его выделить вам несколько штук пулеметов, а винтовки это уже есть оружие, да снабдите еще железнодорожные части ручными гранатами и пусть они се-



Гоциридзе Илларион (Илья) Давидович (1897 — 1968) — советский государственный и хозяйственный деятель, генерал-директор движения 1-го ранга. Инженер-путеец. Один из первых метростроителей, руководил сооружением трёхсводчатой станции глубокого заложения «Красные Ворота» в подвижных плавунных грунтах и вводом в строй первой колонной станции глубокого заложения в условиях большого горного давления «Маяковская». С 1939 года — начальник Метростроя. В 1940 году был откомандирован на строительство тоннеля под Амуром. С 1941 года — заместитель НКПС СССР. Пользовался доверием как Кагановича, так и Сталина. Во время Великой Отечественной войны в 1942 году недолгое время занимал пост начальника Главного управления военно-восстановительных работ НКПС СССР и одновременно являлся начальником Железнодорожных войск СССР. После создания в 1954 году МТС СССР назначен заместителем министра.



Герасименко Василий Филиппович (1900 — 1961) — советский военачальник, генерал-лейтенант. В 1935 г. назначен начальником штаба стрелковой дивизии, с 1937 г. — командиром корпуса, с 1938 г. — заместителем командующего войсками Киевского Особого военного округа, а с 1940 г. — командующим войсками Приволжского военного округа, 5-й армией Южного фронта. В начале Великой Отечественной войны назначен командующим 21-й армией. В октябре 1941 г. назначен помощником начальника Тыла Красной Армии, а в декабре командующим Сталинградским военным округом. В 1942-1943 гг. командовал 28-й армией. За это время армия принимала участие в Сталинградской битве, Миусской, Донбасской и Мелитопольской операциях. В 1944 г. назначен командующим войсками Харьковского военного округа, наркомом обороны УССР и командующим войсками Киевского военного округа. После войны в 1945-1953 гг. — заместитель командующего войсками Прибалтийского военного округа.

ми защищают свое строительство, организуйте разведку на автомобилях и постарайтесь недопускать немцев до вновь строящейся железнодорожной линии.

Тов. Гоцеридзе, вернувшись с окончания строительства, рассказывал мне, что он был просто поражен таким моим ответом на его просьбу о защите вновь строящейся линии, и некоторое время никак не мог сообразить, что он гражданский человек получил задание от Наркома путей сообщения защищать строительство железнодорожной линии своими силами и своими средствами, одним словом стать командующим на этом участке строительства железнодорожной линии Кизляр-Астрахань. "Но зная, какая ответственная задача на мне лежит, - говорил он, - я вынужден был эту директиву принять безропотно и вместе с командирами железнодорожных частей организовать охрану этого строительства от возможного нападения немцев".

Железнодорожная линия Кизляр-Астрахань в начале августа уже начала пропускать поезда. Строительство дороги действительно велось невиданными темпами. Стройка эта велась под № 8.

8 июля 1942 г. тов. Гоцеридзе по телеграфу передал следующую депешу:

"Докладываю о положении на строительстве № 8 и паромной переправе через Волгу у Астрахани.

1. Из общего протяжения 348,6 км на 6 июля было уложено главного пути всего 115 км, в том числе со стороны Кизляра - 93 км и со стороны Астрахани - 22 км.

2. На 8 июля всего уложено главного пути 127,8 км. За 6 и 7 июля уложено 12,8 км. Из них со стороны Кизляра - 6,1 км и со



НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛ. ДОР. ЛИНИИ КИЗЛЯР - АСТРАХАНЬ (АВГУСТ 1942 Г.)

Руководители строительства железнодорожной
линии Кизляр-Астрахань, 2-й справа - зам.
Наркома путей сообщения Гоциридзе И.Д.
(фото из личного архива А.В.Хрулева)

стороны Астрахани 5,3 км, и со середины от 105 км - 1,4 км.

3. Укладка ведется в 3 смены на двух конечных точках. В ближайшие 2-3 дня будет налажена 3 смена и с 3-средней точки со стороны 105 км.

4. На строительстве применяется метод укладки пути, разработанный начальником участка инженером Якушиным, который лично возглавляет укладку с Севера. С южной стороны укладкой руководит главный инженер строительства Кожевников.

Метод укладки, предложенный Якушиным, применяется впервые и упрощает транспортировку материалов, пользуясь простейшими приспособлениями, и легко усваивается рабочими. В настоящее время освоенная укладка дает в сутки 3 км. В ближайшие 3-4 дня при введении поощрительной системы оплаты труда укладка будет доведена до 4,5-5 км в сутки с юга, а также и с севера, и 1-2 км со средней точки. Таким образом в ближайшие дни укладка будет доведена до 10 км в сутки по главному пути с одновременной укладкой станционных путей на 23 разъездах, что позволит закончить укладку оставшихся 220 км главного пути и открыть сквозное движение по линии к концу июля месяца.

5. К 15 июля будут закончены работы по устройству связи на всем протяжении линии Кизляр-Астрахань путем подвески в первую очередь 2 проводов и установки селекторов. На 8 июля столбы линии поставлена на протяжении 312 км и на 210 км подвешены провода.

6. О паромной переправе. Наиболее отстающим участком всего строительства является паромная переправа. Мостотрест, /начальник тов. Иванченко/ и ЦУСтрой /начальник т. Кучеренко/ неправильно

информировали НКПС о положении на переправе. На 6 июля состояние работ по обустройству причалов и устройству парома не обеспечит открытия без принятия решительных мер даже в 3-месячный срок. Высокоскоростные и низкоскоростные причалы не подготовлены, ни одна баржа не обустроена, из-за плохого руководства работами имеющиеся силы и средства на переправе не используются. Как пример можно привести следующий возмутительный факт. При необходимости переработки свыше 10 тысяч тонн лесоматериалов в работе по распиловке и обработке лесоматериалов велась и ведется до сего времени вручную, тем самым задерживается большое количество рабочей силы, тогда как у них же имеются лесорамы и источник энергии, которые начальник работ Богданов не сумел использовать. Приняты меры к установке в двухдневный срок лесорам и обеспечения механизмами обработки лесоматериалов как для переправы, так и для моста. Одновременно приняты следующие меры по форсированию окончания переправы. На переправу дополнительно направляются с 9 июля до 1500 человек рабочих мостовых организаций, батальон железнодорожных войск, мостоколонна, мостопоезд № 2 и часть рабочих мостовиков и монтажников, еще не занятых на строительстве моста.

2. Составлен график работы и назначены ответственные лица за окончание работ по обустройству причалов и обустройству барж. Однако окончание всех этих работ не обеспечит необходимых размеров движения. Объем работ, намечаемый к окончанию в июле, обеспечит пропуск по одному парому из двух деревянных барж 3 пар поездов в сутки и через один паром средней переправы не более трех пар поездов. Всего 6 пар поездов в сутки. На линии же намечается в первую очередь пропустить 12 пар поездов в сутки. Следовательно для обеспечения указанной переправы необходимо немедленно получить ~~непозволено~~ еще 4 ^бржи, чтобы дать возможность дополнительно

объездить два парома, чтобы все 4 парома до окончания строительства моста обеспечивали пропуск через Волгу до 12 пар поездов в сутки. Наше обращение на месте к Наркому речного флота и Наркому флота и непосредственно к тов. Шишкову не дало положительных результатов. Тов. Шишков, несмотря на имеющееся решение Государственного комитета обороны от 4 ноября 1941 г. о выделении 6 барж, выделил всего 2 баржи и больше выделить не предполагает.

7. Обеспечение строительства рельсами и материалами.

На строительстве работает в настоящее время, включая прибывшую железнодорожную бригаду, согласно вашему распоряжению, из района Крымской, 12 тысяч человек. Строительству приданы ГАРЕМЫ № 9, II, 23, мостопоезд № 2 и отдельный мостобатальон ГУВВР"а. Лесом строительство паромной переправы и первоочередные работы для открытия по линии обеспечены; укладка рельсами со стороны Кизляра обеспечена. Угрожающим для установленных выше сроков движения является нехватка рельсов с креплениями и стрелочными переводами со стороны Астрахани. Всего на строительство № 8 на 8 июля не прибыло 117 км рельс. По сообщению тов. Синегубова из указанного недостающего количества 25,91 км рельсов находится в пути, а об остальных 91,7 км никаких сообщений нет. Особенно острое положение с обеспечением рельсовыми укладками со стороны Астрахани. Всего поступило 62,5 км рельс, уложено в головные, станционные и подъездные пути к переправе 33 км, заброшено на 105 км трассы для укладки из средней точки 17 км, часть рельс 3,5 км негодны к укладке. Осталось к укладке рельс на 2 дня. Стрелочных переводов на 8 июля не осталось ни одного.

8. В соответствии с Вашим распоряжением начальник строительства № 8 и строители переправы разработали и представили график

окончания работ и план мероприятий для открытия сквозного движения на линии к 31 июля с.г. Мною утвержден график работ, назначены ответственные руководители по отдельным участкам. Разрешена премиальная оплата труда, принятая решением ГКО для восстановительных организаций.

Прошу Вас оказать помощь строительству в следующем:

1. Обязать Союзтранс^{Транс} обеспечить выделение дополнительных фондов для усиления питания рабочих в июле месяце. Примерная норма - норма 2 категории ГКО.

2. Заставить Наркомречфлот выполнить решение Совнаркома о выделении строительству № 8 дополнительно 4 барж для обустройства паромов.

3. Но из всех вопросов на сегодняшний день самым острым является немедленное обеспечение строительства со стороны Астрахани надлежащими рельсами с креплениями и стрелочными переводами.

Прошу Вас ~~обязать~~ обязать Управление движения Марты^{на} обеспечить продвижение в суточный срок одного транспорта с креплениями и в ближайшие дни продвинуть в Астрахань все остальное недостающее количество рельс и стрелочных переводов.

Заместитель Наркомпути

Гоцеридзе".

Для обеспечения скорейшего окончания строительства железнодорожной линии Кизляр-Астрахань НКПС направлял все что только требовалось. При этом в НКПС⁵ по отношению к этой стройке люди были все настолько хорошо мобилизованными, что стоило только намекнуть, что имеется сигнал о каком-то неблагополучии, как все

немедленно приходило в движение. Эта дорога нам действительно была нужна. Если исключительно важное значение имела ледовая переправа по Ладоге, то значение этой дороги было еще более важным, так как мы могли остаться без горючего, а главное в результате стихийного отвлечения паровозов и вагонов на Закавказье мы парализовали почти полностью работу Закавказской железной дороги с одной стороны, а с другой стороны мы законсервировали более 2500 паровозов и десятки тысяч вагонов, которые нам были столь необходимы для обеспечения перевозок на фронт и других нужд. Поэтому мною было дано распоряжение 5 июля начальнику строительства № 8 тов. Левину принять все меры к ускорению строительства линии Кизляр-Астрахань.

9 июля 1942 г. тов. Левин передал следующую депешу по аппарату Бэдо.

"Во исполнение Вашей телеграммы-распоряжения от 5.7. № 5550 мною составлен график окончания работ и открытия рабочего движения линии Кизляр-Астрахань в конце июля, который представлен на утверждение замнаркомпути Гоцеридзе. Намечены мероприятия, обеспечивающие доведение темпов укладки в ближайшие 3-4 дня до 10 км в сутки. За 6-7 июля уложено 6,3 км, за 8 июля уложено 6,450 метров. Причины медленного разворота работ по укладке были следующие:

1. До июня основные кадры рабочих и командиров свыше 3500 тысяч человек во главе со мною по распоряжению НКПС находились на работах по сооружению высоководных причалов и насыпи линии Сталинград-Владимировка. Вследствие этого на северной части строительства на переходе р. Волги остался большой объем работ, которые были форсированы строительством только к концу мая-июня.

2. Исключительную трудность по укладке северной стороны создает перевалка материалов через Волгу.

3. Недостаток рабочей силы на строительстве, вследствие чего основная рабочая сила была занята на разгрузке материалов и устраняла загрузку путей и палаток. Таким образом подготовительный период, затраченный строительством на укладку, недопустимо затянулся. В настоящее время необходимые условия для максимального развертывания темпов укладки строительству созданы. Получено подкрепление в рабочей силе, поступил I пар., 50 штук автомашин на первое время.

Считаю необходимым доложить Вам, что на северной стороне создается исключительно острое положение с материалами верхнего строения и с потребными по Астрахани 150 км рельсов, из которых в настоящее время получены только 62 км. Нами укладка получена на 47 км, таким образом укладка северной стороны под угрозой остановки. Поэтому я неоднократно обращался в ЦУСтрой.

Прошу Вашего приказа, товарищ Народный Комиссар, о срочном направлении на Астрахань недостающего количества рельсов с креплениями и стрелочных переводов".

Постройка линии Кизляр-Астрахань с весны 1942 г. находилась *под* неослабным вниманием Наркомата путей сообщения. НКПС оказал строительству линии № 8 исключительную и конкретную помощь. Были командированы на все пункты отгрузки и материалов верхнего строения уполномоченные НКПС. Был установлен специальный диспетчерский контроль за продвижением этих материалов. На стройку была передислоцирована 47 отдельная железнодорожная бригада.

7 июля 1942 г. на стройку прибыл замнаркомпути тов. Гоцеридзе с группой ответственных работников Наркомата для оказания практической помощи в этой работе. Прибывшие работники Наркомата по указанию Замнаркомпути Гоцеридзе были закреплены за конкретными участками работы. Ко всем объектам укладок были прикреплены ответственные инженерно-технические и политические работники Управления строительства.

Аппарат Управления строительства № 8 был целиком переключен на производство. Одновременно была организована специальная колонна во главе с начальником ремонтно-прокатной базы, которая занималась постройкой и монтажом пунктов временного водоснабжения, без ~~дейтельности~~ ^{работами} которых немислима была бы укладка в условиях безводной степи.

Заслуживает внимания характеристика способа впервые примененного на строительстве Кизляр-Астрахань и вообще на строительстве железных дорог. Укладка была предложена инженером Якушиным. Этот способ заключается в следующем. Транспортировку укладочного материала во главу укладок велась на специально приспособленных тележках при мотовозной тяге. Вперед укладки ^{по полотну} ~~по полотну~~ трактором продвигалась плеть длиной 150-200 метров. Эта плеть ~~по полотну~~ ^{по полотну} с последним звеном рельс специальными накладками и служила рельсовой колеей для подачи мотовоза с тележками, загруженными материалами верхнего строения. По мере продвижения тележек и мотовоза по этой плети разгружались материалы верхнего строения, т.е. производилась так называемая растяжка верхнего строения на 150-200 метров, в зависимости от длины плети. Порожние тележки

с мотовозом убирались. Плеть отбалчивалась, трактором оттягивали плетъ на новые позиции. Производилась укладка завезенного материала на длину плети, а за это время погружалась и доставлялась тележками новая порция материалов, и таким образом процесс как бы начинался с начала. По этому способу было запроектировано за 8 часов уложить 1 км пути, фактически укладка доходила до полутора километров и в отдельные дни была доведена до 1660 метров /смена инженера Локшина/.

Преимущество изложенного способа укладки заключалось в том, что перечисленная система приспособления и механизмы могли находиться на стройке в наличии в любое время. Кроме того, в данном конкретном случае не требовалась конкретная переброска через Волгу тяжелых механизмов и оборудования, обычно применяемых на строительстве железнодорожных путей при укладке рельс.

Укладка пути по системе инженера Платова с южной стороны линии была организована следующим образом.

Как уже отмечалось раньше на 54 км была организована звено-сборочная база, в задачу которой входила сборка звеньев погрузки на подвижной состав и направления в конец укладки. Коллектив звено-сборочной базы /начальник базы Сергиенко/ показал прекрасные образцы работы. В отдельные периоды укладка переходящих запасов звеньев на базе доходила до 20 км пути, а вообще этот запас звеньев на 15 км был постоянным и не снижался. В отдельные дни укладка с южной стороны путеукладчиками ^{Платова} ~~Платова~~ доходила до 6,5 км в сутки. Значительные затруднения возникали при отдалении головы укладки от базы на расстояние свыше 100 км. Не хватало подвижного состава для передвижки пакетов, но и для решения этой трудной зада-

чи были найдены способы, а именно: пакеты грузились кранами на путеукладочной базе на специально оборудованный подвижной состав. На станции Артизиан пакеты кранами перегружались на рельсовый подвижной состав, откуда шли в конец укладки. Таким образом вышли из затруднительного положения.

4 августа 1942 г. укладка линии Кизляр-Астрахань была закончена и, хотя линия была уложена по свежему полотну, не была надлежащим порядком обкатана при свежей баластировке имелась большое количество недоделок, но военная обстановка потребовала открыть движение для переброски грузов односторонним потоком с Кавказа на Север через Астрахань.

Перед строителями была поставлена задача обеспечить безаварийный пропуск поездов независимо от наличия перечисленных недоделок. Линия была разбита на участки, участки были закреплены за ответственными работниками-исполнителями, на участках были расставлены необходимые силы железнодорожников и на протяжении сентября-августа были произведены необходимые доделки. Строители с честью справились со своей задачей. За август-сентябрь-октябрь 1942 г. было пропущено с Кавказа через Астрахань и далее на Саратов около полуторы тысячи паровозов, в том числе около 500 мощных паровозов ФД и ИС, много цистерн, порожних и груженых горючим, много вагонов с различными грузами. И ни одного схода на линии за весь этот период не было. Сама линия была передана в эксплуатацию Орджоникидзевской железной дороги, начальником которой в то время был замечательный работник тов. Восканов.

За время работы по укладке линии Кизляр-Астрахань и обеспечению бесперебойной работы линии в условиях временной эксплуата-

ции рабочие-строители, командный и политический состав железнодорожных воинских частей и специальных формирований проявили самоотверженность и преданность порученному партией и правительством делу. В отдельные дни сменам приходилось работать по 20 часов в сутки с коротким 3-4-часовым перерывом на отдых.

Особенно отличились на работах по постройке железнодорожной линии Кизляр-Астрахань следующие коллективы:

- коллектив первого строительного участка, где начальником участка был тов. Якушин Ф.Я.,
- укладочная смена тов. Локшина, Левашова, Шапошникова,
- бригады дорожных мастеров Житко, Лесового,
- бригады Драгина, Яроли Михайленко,
- рабочие ~~полка~~ коллектива № 5, участковым начальником которого был тов. Кияшко,
- укладочная колонна прораба Синельникова,
- бригада Стеши Гончаровой, строймастера Омельченко,
- коллектив южной укладки, начальником которой был Пономарев,
- начальник звено-сборочной базы Сергуненко, прораб Жариков,
- бригада дорожного мастера Хмарука,
- землекопы 7 участка тов. Урсова и Козельман.

Исключительно хорошо работал 115 батальон 47 отдельной железнодорожной бригады, 49 батальон отдельной железнодорожной бригады, командир тов. Шевченко. Гарем № 23 - начальник Гришин, гарем № 11, начальник Сальников, батальон 16 железнодорожного полка, командир Коневский, 116 батальон 47 отдельной железнодорожной бригады.

Наиболее технически сложным и ответственным объектом в комплексе строительства линии Кизляр—Астрахань явилась паромная переправа. Сложность заключалась прежде всего в том, что в истории строительства железных дорог еще не было примера строительства железнодорожной паромной переправы именно такого типа. У нас была паромная переправа под Сталинградом на линии Сталинград—Владимировка, но эта переправа имела целью обслуживать окруженный с Запада Сталинград. Но переправы, которая могла бы обеспечить пропуск 6-8 или 12 пар поездов, такой переправы в практике железнодорожного транспорта не было. По первому проекту было намечено устройство 2 паромных причалов и 4 причалов. Но в процессе работы заместителем Наркомпути тов. Гоцеридзе было нам предложено о постройке дополнительного паромного причала и обустройстве 7 паромов. Такое предложение НКПС одобрило. В течение первой половины августа осваивалась технология производства, необходимые достройки и изменения конструкций, а уже к концу августа переправа была освоена и суточная переброска подвижного состава доходила до 450-500 вагонов, т.е. по существу до 10 поездов. Однако с наступлением морозов переправа резко ухудшила свою работу. Поддерживать чистую майну одним ледоколом было невозможно. Второй ледокол был отозван на специальное задание. Переброска вагонов снизилась до 120 в сутки, а иногда даже и до 50 вагонов в сутки. Встал вопрос о необходимости координальных мероприятий по увеличению пропускной способности через Волгу. По инициативе военных инженеров 30 железнодорожного батальона, командиром которого был Перов, а главным инженером Мемнонов, был разработан проект устройства наплавного моста через Волгу на период ледостава. Схема

моста была примерно такова. В притык к берегу эстакадой устанавливались 7 барж, сопряженных продольными пролетами, между баржами перекрытия мостками, верхние строения уложены на баржах и на мостках спрягаются специальными шарнирами. К постройке такого моста приступили 12 января 1943 г., а 18 февраля 1943 г. по нему было открыто движение.

Испытание моста и дальнейшая эксплуатация показала блестящие результаты этой конструкции. Через мост пропускались не только отдельные вагоны, но целые поезда и даже 24 февраля 1943 г. был пропущен поезд весом 1960 тонн при паровозе серии "Э". Это мероприятие дало возможность значительно увеличить пропускную способность всей линии Кизляр-Астрахань за период ледостава.

На работе по устройству переправы и наплавного моста отличились коллектив мостопоезда № 2, командир Баренбой, и мостопоезда, командиром которого был Цюриппа, 3 отдельный железнодорожный батальон 47 отдельной железнодорожной бригады, командир Перов, и 5-й гвардейский батальон, командир Божан.

В течение июня-июля 1942 г. была установлена сквозная связь от Кизляра до Астрахани с устройством трансляционного пункта в *Умань Долье*, что дало возможность с открытием рабочего движения на линии Кизляр-Астрахань иметь прямую ~~шнур~~ телефонно-телеграфную связь Москвы с Кавказом. Эта большая работа была проделана желдорсвязьстроем под руководством начальника конторы Бондалетова и начальника участка связи Самохвалова.

Как известно рабочее движение на линии Кизляр-Астрахань было открыто в первой половине августа, и только при громадном напряжении работы Наркомата путей сообщения.

Как только открылось рабочее движение на линии Кизляр-Астрахань туда выехали два заместителя Наркома - тов. Арутюнов Б.Н. и тов. Гарнык В.А. Таким образом на этой железнодорожной линии находились три заместителя Наркома путей, так как заместитель Наркома тов. Гоцеридзе И.Д. находился на постройке линии Кизляр-Астрахань с 7 июля 1942 г. Цель пребывания трех заместителей Наркома состояла в том, чтобы добиться наибольшей провозной способности этой построенной железнодорожной ветки, а главное постараться отправить с Закавказской железной дороги паровозы, вагоны, цистерны с тем, чтобы освободить эту дорогу и дать им возможность более или менее нормально работать, а главное они были командированы за тем, чтобы воочию они убедились, что самые тяжелые паровозы Ф.Д. можно из Закавказья эвакуировать в безопасное место - на Урал и в Сибирь, тогда как рассмотрение ^{вопроса} о перевозе паровозов серии ФД по железнодорожной линии Кизляр-Астрахань через Волжскую переправу у Астрахани и дальнейшее направление на условную станцию Ершов было предметом дискуссий в НКПС.

Заместитель Наркома Арутюнов выступал против такого мероприятия, утверждая, что на линии Астрахань-Саратов лежат старые демидовские рельсы, подушка которых уже давным-давно съедена солью, и таким образом, он говорил, вам не удастся переправить такие тяжелые паровозы, как паровозы серии ФД! Мы много проделали очень рискованных операций. В частности, рискованной операцией была

отправка почти 300 эшелонов с войсками из Поворино в Сталинград при полном отсутствии связи, при постоянных налетах авиации противника, при постоянных бомбежках, и это при технически очень слабой железнодорожной линии.

И все же, несмотря ни на какие трудности, мы брались за всякое рискованное дело и к нашему счастью каждое из них нам удавалось. Нам удалось перебросить 14 дивизий с Дальнего Востока со скоростью 100 км в сутки, невиданной скорости для военных эшелонов, которые с такой скоростью быстро достигали Москвы, а от Москвы дело пошло значительно хуже. Правда, до Поворино эти эшелоны еще двигались, хотя и с меньшей скоростью. Но мы этих трудностей не испугались и смело и решительно их преодолевали.

Точно также и с паровозами. И не случайно тогда был командирован Б.Н. Арутюнов вместе с начальником Главного управления паровозного хозяйства тов. Гарником В.А., чтобы они сами проделали своими руками эту работу, чтобы они сами отвечали за эту работу и сами бы убедились, что иного выхода для спасения паровозов и создания мало-мальских нормальных условий работы Закавказской железной дороги нет. Таким образом рискованное решение было принято и оно удалось. В последующем оно было уже возведено в степень героического подвига работников НКПС, против чего мы никогда не возражали.

Сентябрь, октябрь и ноября 1942 г. были месяцами наибольших напряженных боев под Сталинградом и на Северном Кавказе. Противник стремился во что бы то ни стало овладеть Сталинградом, одновременно он стремился и на Кавказ, стремился как можно быстрее

захватить Северный Кавказ. Нам теперь известно, что немецкое командование, видимо, по решению немецкого правительства сосредоточило в Румынии большое количество нефтетруб и до 500 нефтеспециалистов, которые ожидали команды направиться через Черное море для работы в Баку, т.е. они считали, что в 1942 г. Баку будет занято немецкими войсками и поэтому особенно активные действия проявлялись ими на Северном Кавказе в 4 квартале 1942 г.

23 сентября 1942 г. И.Д. Гоцеридзе в разговоре по прямому проводу сообщил мне.

Гоцеридзе - "Андрей Васильевич, сообщаю о создавшемся положении на железнодорожной линии Кизляр-Астрахань. В связи с двукратной попыткой танковых групп противника овладеть участком железной дороги в районе станции Зензели. Как я уже Вам докладывал, 22 сентября в 16 часов группа в количестве 4 танков с немецкими опознавательными знаками приблизились к подошедшему к станции Зензели нефтеналивному составу. Через 20 минут, отойдя от линии железной дороги, танки противника выстроились в колонну, обстреляли цистерны с нефтепродуктами. Мгновенно возник пожар. Опасаясь быть охваченными огнем, который быстро распространялся, танки немедленно удалились. Продолжая беспорядочную стрельбу по объекту станции Зензели, группа танков скрылась в направлении совхоза, что в 30 км севернее станции. Продолжающийся пожар был ликвидирован подоспевшими железнодорожниками. Принебрегая опасность, группа железнодорожников расцепила состав и тем самым дала возможность растопить вагоны по линии. К исходу суток, согласно вашего приказа, была вооружена группа железнодорожников-строителей и направлена на автомашинах к месту пожара на станцию Зен-

зели. Железнодорожникам был дан приказ при появлении противника открыть огонь и держать оборону станции и железнодорожного хозяйства. На рассвете 23 сентября группа танков, замаскированная камышиновыми матами, двинулась развернутым фронтом к станции Зензели и жилым объектам, окружая последние. Находящиеся в засаде железнодорожники, укрепившись, открыли огонь, подпустив танки на близкое расстояние. Огромный шквал огня обрушился на противника, обратив его в бегство. Все же один из танков, оказавшись рядом с продовольственной палаткой, остановился, высадил двух немцев и пытался ограбить магазин. Для этой цели ударом танка палатка была сбита и перевернута, попытка же ограбления не увенчалась успехом, и немецкие мародеры увезли только одного раненого фашиста. Под непрерывным огнем железнодорожников они ^Уоступили.

В настоящее время разведкой, организованной из группы железнодорожников, и посланной к Западу на 20-30 км железной дороги, противник не обнаружен. По сообщению дежурного станции Зензели в районе 6 разъезда были слышны взрывы и виден дым. Связь с 6 разъездом и далее прервана. Для выяснения выслана группа вооруженных железнодорожников на автомашинах. Принимаю меры к обеспечению нормальной работы железнодорожной переправы через Волгу.

Прошу решить поставленный вопрос о прикрытии переправы с воздуха путем направления необходимых средств в наш адрес".

В ответ на это заявление я попросил тов. Гоцеридзе передать благодарность отличившимся железнодорожникам и пообещал ему решить поставленные им вопросы, в частности по договоренности с М.С. Громадиным был решен вопрос о прикрытии переправы с воздуха.

В связи с пуском в эксплуатацию железнодорожной линии Кизляр-



Громадин Михаил Степанович (1899 - 1962) - советский военный деятель, генерал-полковник (1943). Участник Гражданской войны. До 1940 года был начальником штаба полка, пом. начальника отдела и начальником отдела ПВО Московского военного округа. С 1940 г. - командир 1-го корпуса ПВО, затем пом. командующего войсками Московского военного округа по ПВО. Внёс большой вклад в создание комплексной противовоздушной обороны Москвы с применением различных родов войск. С началом Великой Отечественной войны руководил отражением массированных налётов немецкой авиации на Москву. С ноября 1941 года - зам. наркома обороны СССР по ПВО и командующий Войсками ПВО страны. С 1943 г. - командующий войсками Западного, с 1944 г. - Северного, а с 1945 г. - Центрального фронтов ПВО. После Великой Отечественной войны - командующий войсками округа ПВО, с 1946 г. - войсками ПВО страны.

Астрахань не лишена интереса переписка, которая возникла среди руководящих работников Наркомата путей сообщения.

Тов. Арутюнов, находясь в то время в Баку, послал в Астрахань тов. Гоцеридзе следующую телеграмму: "Гудермесе собралось много поездов, отправление задерживается из-за задержки возвращения паровозов. Теперь поездные паровозы для следования за Астрахань не будут. Поездные паровозы должны срочно возвращаться. Попрошу Вас немедленно подтянуть поезда Астрахани и вернуть паровозы. Может быть Вы их вернете из *Улан-Удэ*..., а поезда возьмете выездными паровозами из Астрахани, для этого оставить из горячих паровозов, которые должны переходить на левый берег, необходимое количество и ежедневно будете брать столько, сколько вам нужно поездов. Положение очень серьезное, прошу срочно ответить, поезда нечем отправлять. Арутюнов."

Тов. Гоцеридзе текат этой телеграммы направил мне со следующей просьбой: "Андрей Васильевич, требование тов. Арутюнова регулярно возвращать паровозы обратно является более чем странным, так как нами уже получены и переданы на левый берег на сегодняшний день 700 паровозов. Все же на дорогах по имеющимся данным имеется большой парк паровозов. Возвращение паровозов обратно равносильно двустороннему движению, что значительно ограничит пропускную способность линии Кизляр-Астрахань, также Рязано-Уральская дорога не подготовлена к приему поездов без паровозов. Ввиду того, что требование Арутюнова противоречит решению Государственного Комитета обороны об организации одностороннего движения, прошу Вашего указания. Гоцеридзе."

Хотя такого категорического ^{18/}решения Государственного Комите-

та обороны и не было, и в самом деле паровозов в Закавказье было очень много, но дело в том, что большинство паровозов было без паровозных бригад и привести эти паровозы в горячее состояние было очень трудно. Это было равносильно тому, что снять паровозную бригаду с действующего паровоза и посадить ее на эвакуированный паровоз. Поэтому, хотя тов. Гоцеридзе в своих суждениях был и прав, мне пришлось все же отдать приказ тов. Гоцеридзе принять к исполнению просьбу тов. Арутюнова, на что последовала телеграмма тов. Гоцеридзе, в которой он сообщал: "Докладываю, что Ваше указание о регулярном возвращении паровозов с правого берега немедленно принято к выполнению. Возвращено на сегодняшний день 22 паровоза, 12,9 - 3 паровоза и 13,9 - 16 паровозов. Одновременно докладываю, Орджоникидзевская дорога продолжает направлять паровозы сплотками, в холодном состоянии и паровозы тех же серий, которые мы им возвращаем. 12.9 поездом № 1901 из Кизляра направлено 6 паровозов серии ОВ в наш адрес". Борьба за увеличение пропускной способности линии Кизляр-Астрахань, Астрахань-*Урбаш* и далее на Саратов-Ершов усиленно продолжалась. Тов. Гоцеридзе, имея задание коллегии НКПС как можно быстрее пропускать поезда через Волгу у Астрахани, 21 сентября 1942 г. отдал такое приказание: "Начальнику I отделения Рязано-Уральской железной дороги тов. Король, заместителю начальника паровозной службы тов. Алексееву начальнику ВЭО-8 Панасенко: Приказ Наркома о нормальной работе переправы бесперебойной переправы поездов с левого берега *Ваши* не выполняется. В результате левый берег забит и работа переправы остановилась. Приказываю Вам ежедневно до 23 сентября принимать с левого берега не менее 5 поездов и с 23 сентября по 8-10 поез-

дов. Заместителю начальника паровозной службы тов. Алексееву принять все меры к обеспечению поездов паровозами. Предупреждаю, что в случае невыполнения настоящего приказа будете привлечены к судебной ответственности. Начальнику ВУО-8 Панасенко и тов. Король ежедневно докладывать мне количество принятых поездов два раза в сутки."

Действительно Рязано-Уральская дорога работала очень плохо, еще 29 августа 1942 г. замнаркомпути тов. Гоцеридзе И.Д. доложил мне: "Начальник РУД тов. Филиппов со своей стороны, несмотря на многократные обещания, никаких мер к вывозу с левого берега не принимает и к 28 августа все пути левого берега оказались забитыми и переправа почти не работает. На мое требование к тов. Филиппову и просьбу замнаркому Ковалеву о принятии мер к очищению левого берега, никакого ответа не имею".

30 августа я дал начальнику Рязано-Уральской дороги тов. Филиппову и в копии тов. Гоцеридзе следующее распоряжение: "До сих пор Вы не в состоянии навести порядок на паромной переправе в Астрахани, забив поездами левый берег, Вы прекратили приемку вагонов с правого берега, подвергая тем самым опасности подвижной состав. Никаких мер Вы не принимаете и ~~к~~ по отношению к бездельничавшему Ухтомскому. Приказываю под Вашу личную ответственность немедленно навести порядок в Астрахани не позднее 31 августа, использовать всю провозную способность в Астрахани, освобождая от лишнего подвижного состава левый берег и беспрепятственно принимать паровозы и вагоны с правого берега. Если Вы немедленно не наведете порядок, это будет означать, что Вы неспособны руководить дорогой".

Так как по существу никакой устойчивой переправы через Волгу у Астрахани на линии Кизляр-Астрахань не было, то было созвано совещание специалистов-мостовиков, к числу которых относился тов. Холин, Константинов и другие. На этом совещании группе мостовиков было предложено дать проект временного моста, который мог бы быть сооружен за 2-3 месяца. И этим товарищам была пообещана премия в 100 тысяч рублей. А все это было предварительно доложено И.В. Сталину, который дал согласие на такое мероприятие и предложил представить проект постановления ГКО. Товарищи очень быстро сообразили о сооружении временного моста с использованием 100-метровой фермы, которая перекрывает реку Балду под Астраханью с тем, чтобы сделать большой средний пролет на Волге для пропуска волжских барж и наливного флота рейтанкеров. Получив предложение, группы специалистов-мостовиков и заявление технической экспертизы, был подготовлен проект постановления ГКО, который был внесен на рассмотрение и 19 декабря 1942 г. вышло решение о постройке временного моста с пропускной способностью до 18 пар поездов и устройством постоянного водоснабжения на линии Кизляр-Астрахань, тяговым обустройством, балластировкой линии, дополнительного станционного развития, дополнительного обостроения связи и другие работы. В настоящее время на линии Кизляр-Астрахань построен постоянный мост как большое инженерно-техническое сооружение.

Линия Кизляр-Астрахань сыграла очень крупную роль во время войны и в части эвакуации паровозов, вагонов и цистерн она не создала нормальных условий работы для Зак.ж.д., но обеспечила нам в самое тяжелое время вывоз нефтепродуктов из Баку. Эта линия сослужила громадную пользу для войск Кавказского фронта, когда немцы стремились в Закавказье. В постройке этой линии неоценимая за-



Константинов Борис Петрович (1903 - 1993) - известный советский инженер-мостостроитель, ученый, лауреат Сталинской премии. Закончил Институт инженеров транспорта. Получил учёную степень кандидата технических наук, в 1933 году был в научной командировке в США. Вёл большую работу по проектированию и строительству мостов через Волгу, Ахтубу, Днепр, Керченский пролив. Автор проекта и строитель Крымского моста в Москве. В 30-е годы под его руководством были возведены два моста в г. Запорожье при строительстве знаменитого ДнепроГЭСа. Однако оба были взорваны отступающими советскими войсками в 1941 году, затем немцам удалось частично их восстановить, но в 43-м, уже при наступлении, советская авиация снова превратила их в груды искорёженного металла (восстановлены после войны уже под руководством другого инженера). Во время Великой Отечественной построил переправу через Волгу в Астрахани (линия Кизляр-Астрахань). В мирное время занимал руководящие посты в Главмостстрое МПС СССР. Ряд проектов инженер Константинов построил совместно с Холиным Николаем Александровичем (1897 — 1973) — специалистом в области строительных конструкций, действительным членом Академии строительства и архитектуры СССР (с 1956). Холин Н.А. руководил Мостотрестом в 1937-1942 гг. В 1935 г. под его руководством построен совмещенный мостовой переход через Ангару в Иркутске длиной 1245 метров. В 1942 г. он был назначен начальником Мостового управления ГУВВР, под эгидой которого за годы войны было восстановлено и построено 2760 крупных мостов общей протяженностью 242 километра. В 1945-54 гг — начальник Главмосстроя, с 1954 г. — заместитель министра транспортного строительства СССР. Принимал участие в проектировании и строительстве ряда мостов (через Волгу у г. Костромы, через реки Шат, Шатец, Ангару у Иркутска и др.) и железнодорожных линий, руководил сооружением мостов через р. Днепр у городов Запорожье, Днепропетровск, Киев и др., а также восстановлением мостов, разрушенных в годы Великой Отечественной войны.

слуга тт. Гоцеридзе И.Д., Левина, командиров железнодорожных частей и начальников спецформирований НКПС. Это один из множества славных подвигов наших замечательных железнодорожников.