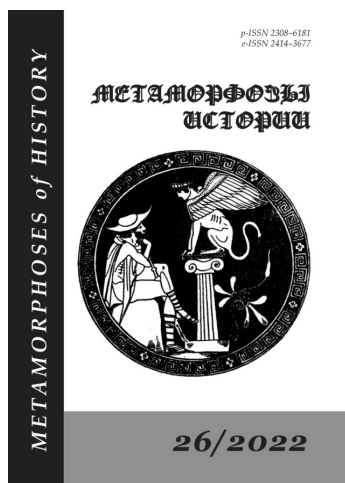




Метаморфозы истории 2013-2024

ISSN 2079-8784

URL - <http://ras.jes.su>

Все права защищены

Выпуск 26 Том . 2022

Строительство железной дороги Сталинград — Саратов и её роль в организации контрнаступления советских войск в период Сталинградской битвы

Белов Дмитрий Александрович

*доцент, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
Москва, ул. Гурьянова 43 кв. 61*

Аннотация

Статья посвящена истории строительства в период Сталинградской битвы железной дороги Сталинград-Саратов, имевшей важное стратегическое значение для эвакуации предприятий и организации контрнаступления советских войск под Сталинградом. В статье на основании рассекреченных архивных документов показаны тяжелые условия труда заключенных ГУЛАГа, благодаря героическому труду которых новая рокада была построена досрочно, несмотря на сокращение сроков строительства.

Ключевые слова: Сталинградская битва, транспортные коммуникации, железная дорога Сталинград-Саратов.

Дата публикации: 19.12.2022

Источник финансирования:

нет

Ссылка для цитирования:

Белов Д. А. Строительство железной дороги Сталинград — Саратов и её роль в организации контрнаступления советских войск в период Сталинградской битвы // Метаморфозы истории – 2022. – Выпуск 26 [Электронный ресурс]. URL:

¹ В силу засекреченности большинства документов, в советской историографии Сталинградской битвы отражался лишь сам факт строительства железнодорожных магистралей, сыгравших заметную роль в этом сражении, а также роль отдельных партийных организаций районов Сталинградской области и Астраханского округа. В первую очередь, речь идет о публикациях, связанных с изучением стратегического значения построенных в этот период железных дорог, к которым относятся «Волжская рокада» (точнее ее часть по маршруту Иловля-Петров Вал-Саратов протяженностью 340 км), Кизляр-Астрахань — единственная к 1942 году железнодорожная ветвь, связывавшая Кавказ с остальными районами страны, а также Урбах — Астрахань, участки Балашов — Камышин, Гумрак — Причальная, Сталинград — Владимировка.

² Активная деятельность гражданских и военных властей в реализации широкомасштабных по меркам Сталинградской области проектов связана с неразвитостью железнодорожной сети региона. В период Сталинградской битвы с правобережной стороны к городу подходили всего три однопутные линии, которые в ходе сражения были противником перерезаны. Изначально, до войны, их пропускная способность была низкая. Поэтому в 1941–1942 гг. накануне битвы и в ходе ее возникла необходимость строительства новых магистралей по снабжению армии военными грузами и эвакуации оборудования промышленных предприятий на Восток. В районе Сталинграда действовали только три железнодорожных парома, которые были уничтожены авиацией люфтваффе 23 августа 1942 г. С этого момента основные надежды у руководства страны возлагались на быстрое строительство усилиями заключенных Главного управления исправительно-трудовых лагерей (ГУЛАГ) Волжской (Саратовской) рокадной дороги.

³ 19 января 1942 г. нарком путей сообщения СССР Лазарь Моисеевич Каганович в своей докладной записке на имя Иосифа Виссарионовича Сталина привел основные расчеты по строительству железной дороги Сталинград — Саратов — Сызрань по правому берегу Волги с необходимостью строительства шести крупных и около 800 малых мостов. Стоимость проекта в документе обозначена в 500 млн руб¹.

⁴ 23 января 1942 г. Государственным Комитетом обороны было принято Постановление №1190с «О строительстве железной дороги Сталинград-Саратов-Сызрань-Ульяновск». Согласно документу, проектирование и строительство дороги от Сталинграда до Саратова, протяженностью 430 км, возлагалось на НКВД, а 470 км от Саратова до Ульяновска — на НКПС. В документе обозначен крайний срок открытия сквозного движения рабочих поездов — декабрь 1942 г. Осознавая трудности и сжатые сроки, отдельно в документе указывались разрешения на укладку непропитанных шпал, устройство деревянных мостов и другие облегченные технические условия работ².

⁵ В ходе проектных работ, в целях уменьшения затрат при строительстве множества объектов и сокращения сжатых сроков ввода дороги в эксплуатацию, был отвергнут первый вариант проекта, предполагавший строительство дороги

вдоль Волги. Учитывая ряд преимуществ альтернативного варианта проекта, коллектив инженеров Главного управления железнодорожного строительства НКВД во главе с инженер-полковником Ф. А. Гвоздевским настояли на строительстве рокады вдоль параллельного притока Дона — р. Иловля³.

⁶ Изначально с весны 1943 г. участие заключенных в официальных интервью представителей власти замалчивалось в пользу героического труда представителей гражданского населения, роль которого в действительности применительно именно к рокаде была исключительно символической⁴.

⁷ Тем не менее, железная дорога протяженностью 340 км от Иловли до Саратова была построена за рекордные 133 дня. Она стала частью «Волжской рокады» (Иловля — Петров Вал — Саратов — Сызрань), объединившей транспортные системы Поволжья и решившей проблемы снабжения при организации контрнаступления советских войск под Сталинградом.

⁸ Интересен факт, что рельсы для рокады с уже построенных участков Байкало-Амурской магистрали (БАМ) демонтировали и доставляли через всю страну военными эшелонами⁵. Вместе с демонтированными участками перебросили и их заключенных-строителей. Их расселение проводилось в населенных пунктах в 5-10 км от трассы, в связи с чем возникала необходимость строительства временного жилья. Для размещения колонн на трассе был сооружен ряд пунктов из палаток, построены землянки и временные деревянные здания, максимально использовались свободные поселки депортированных немцев Поволжья. Однако имеющееся жилье требовало значительного ремонта.

⁹ Всего было создано два исправительно-трудовых лагеря: в с. Ольховка и в с. Умет (с сентября 1942 г. их объединили в единый Приволжский лагерь строго режима)⁶. Прибытие строителей до поступления оборудования, материалов и механизмов вызывало необходимость использовать их без достаточного технического оснащения даже примитивными приспособлениями в виде тачек и катальных досок. Особо тяжелое положение на трассе сложилось в связи с отсутствием колесных тачек. При потребности в 21,0 тыс. их было только 6,8 тыс. При этом рыхление грунтов вспашкой не производилось из-за отсутствия плугов и лошадей. Из плановой потребности в 4380 лошадей, строительство, даже с учетом наличия верблюдов и волов, имело недокомплект в 754 лошади. Из имевшегося конского поголовья до 80% лошадей по Сталинградскому лагерю и 25% по Саратовскому были истощены и поставлены на длительный отдых. Испытывался острый недостаток в подковах, колесной мази, войлоке, ковальном и другом инструменте. Не хватало лопат, ломов, топоров, пил и другого инструмента. Из необходимых 12 экскаваторов строительство располагало только 3, из требуемых 110 скреперов — 20; из запрошенных 13 камнедробилок не было ни одной и т.д. Наибольшие сложности при строительстве вызывало бездорожье с необычным для этого времени года выпадением осадков, почти полностью парализовавшем транспортировку грузов⁷.

¹⁰ 16 июля 1942 г., «в связи с создавшейся обстановкой» на фронте и началом битвы за Сталинград народный комиссар внутренних дел СССР Л.П. Берия и

народный комиссар путей сообщений СССР А. В. Хрулёв сообщают И. В. Сталину о важности форсирования строительства дороги Сталинград — Саратов с расчетом открыть движения от Сталинграда до Камышина к 10 августа, а от Камышина до Саратова к 15 сентября⁸. Сложная военная обстановка, сложившаяся к лету 1942 г. в большой излучине Дона и на подступах к Сталинграду ускорила принятие 20 июля ГКО соответствующего постановления о форсировании строительства⁹. В связи с изменением сроков проекта и налетами авиации противника, логистика доставки грузов была коренным образом пересмотрена. Несмотря на сложности, были периоды, когда заключенные вводили в строй иногда до 8–10 км пути ежедневно. Помимо рельсов приходилось заниматься и строительством мостов, зданий станций, разъездов и складов с горючим. С 22 июля 1942 г. строители стали подвергаться налетам вражеской авиации. Низкокалорийный паек, напрямую зависевший от нормы выработки, отсутствие теплой спецодежды, болезни, обстрелы стали причинами большой смертности (12972 чел., в среднем 24 чел. в день).

¹¹ По мнению авторов коллективной монографии, посвященной строительству Волжской рокады А. В. Захарченко и О. Н. Солдатовой, «безусловно, что уровень смертности в железнодорожных лагерях в период 1942–1943 гг., как и в целом по лагерям производственных главков НКВД, был самым высоким за всю историю существования лагерной системы»¹⁰.

¹² В июне 1942 г. оба исправительно-трудовые лагеря, привлеченные для строительства дороги, располагали 26788 чел., что составляло только 66% от потребности. Постановлением ГКО предполагалось мобилизовать дополнительно 10 тыс. местных жителей Сталинградской и Саратовской областей, но рассчитывать на это не приходилось, так как весной 1942 г. Сталинградский и Саратовский обкомы занимались мобилизацией колхозов на посевную кампанию.

¹³ По состоянию на 1 октября 1942 г. задействовано в строительстве 33520 заключенных, на 1 января 1943 г. — 27402, из них 5193 осужденных по 58-й статье. По мнению волгоградского историка М. Опалева, проанализировавшего в своем диссертационном исследовании сам процесс строительства рокады, обеспечение его кадрами, включая спецконтингент, на основании этой статистики можно утверждать, что рокада была «дорогой на костях». Для сравнения он указывает, что на строительстве Беломорканала погибло 12318 чел.¹¹

¹⁴ Первоначально на строительстве дороги основу рабочей силы составлял лагерный контингент. Позднее в распоряжение НКВД были переданы и другие категории работников. К ним относились временно мобилизованные местные жители, трудмобилизованные советские немцы, военнослужащие строительных батальонов. Последняя категория работников была задействована частично, так как переброска их на строительство объектов Волжской рокады делала предыдущие постановления ГКО по строительству оборонительных рубежей, аэродромов и других объектов невыполнимыми. Поэтому на линии Саратов — Сталинград к работе приступили только 20,4 тыс. человек вместо предусмотренных 50 тыс. человек. В результате на участке Петров Вал — Саратов к строительным работам приступили только в мае 1942 г.

15 Наиболее трудоемкими были земляные работы в северных отделениях Саратовского лагеря, где в большом количестве присутствовали скальные породы и мокрые выемки, а также в 6-м отделении Сталинградского лагеря — в районе поселка Розенберг, где необходимо было провести отвод русла р. Иловли и отсыпку 1400 м высокой насыпи¹².

16 Из четырех категорий работников (заключенные, вольнонаемные, военнослужащие, мобилизованные из числа местных жителей) заключенные были самой многочисленной группой. Их свозили на строительство рокады со всей страны. Лагерная статистика говорит, что значительная часть больных и ослабленных заключенных поступила этапами из других лагерей, колоний, тюрем. В результате в первой половине июля 1942 г. в лагере скончались 322 человека. В связи со спецификой работ заключенных перебрасывали на разные участки. Зоны лагеря для них оборудовались плохо. Побегам способствовали и зафиксированные случаи халатности охраны. Имели случаи и массовые побеги с захватом оружия. За десять месяцев 1942 г. в Приволжсклаге было зафиксировано 1564 побега, задержано — 1018¹³. Рабочий день на стройке определялся лишь временем выполнения поставленной задачи. Ежедневный паек зависел от хлебной шкалы и т.н. «приварки», поэтому хлеб мог выдаваться заключенным от 400 грамм при выработке менее 50% дневной нормы до 800 грамм при выработке от 125% нормы.

17 Крайне сложная обстановка на фронте сложилась к 23 августа 1942 г. Форсировав Дон в междуречье, 6-я полевая армия вермахта вышла к Волге севернее Сталинграда и создала угрозу немедленного взятия города. В этот же день самолеты люфтваффе совершили самый массовый бомбовый налет на предприятия города и жилые кварталы. Несмотря на трудности, по участку Иловля — Петров Вал пошел первый поезд. Полностью на участке дороги Иловля — Саратов открылось движение 11 сентября 1942 г. Многие работы еще не были завершены, поэтому максимальная скорость паровозов серии Э в этом районе установлена в 20-30 км/ч. 10 октября по самому сложному и трудоемкому участку строительства дороги Петров Вал - Саратов протяженностью 191 км прошло 34 состава. При осмотре участков дороги специальной правительственной приемно-сдаточной комиссией, отмечалось, что коллектив строителей с честью выполнил задание правительства и объект сдан в эксплуатацию досрочно¹⁴. Впоследствии за самоотверженное выполнение своих обязанностей 500 вольнонаемных, освободившихся строителей и сотрудников охраны наградили медалью «За оборону Сталинграда». Через год в газете «Правда» будет воспет трудовой подвиг, трудности и лишения «строителей НКВД», так были названы в статье «Волжская рокада» заключенные ГУЛАГа, досрочно построившие дорогу и вложившие «свою долю в великую сталинградскую победу»¹⁵.

18 Значение построенной Волжской рокады для исхода битвы за Сталинград трудно переоценить. Железнодорожная линия Саратов—Сталинград обеспечила перевозку военных грузов для Донского и Сталинградского фронтов. Досрочное открытие движения позволило вывезти значительное количество эвакуантов, раненых бойцов из-под Сталинграда. Рокада позволила оперативно перебрасывать крупные армейские резервы в ходе проведения операций «Уран» и «Кольцо»,

направленных на окружение и уничтожение 6-й полевой армии вермахта, а также при отражении деблокирующего удара танков Манштейна.

Примечания:

1. Российский государственный архив социально-политической истории (далее - РГАСПИ). Ф. 644, Оп. 2, Д. 34, Л. 116-117.
2. РГАСПИ. Ф. 644, Оп. 2, Д. 34, Л. 113-114.
3. *Опалев М. Н.* Вклад строителей железнодорожной магистрали «Сталинград-Саратов» в победу на Волге // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2010. № 1. С. 106.
4. Стенограмма беседы с секретарем Сталинградского обкома ВКП(б) от 13.03.1943 г. В.Т. Прохвятиловым. — Научный архив Института российской истории РАН (НА ИРИ РАН). Ф. 2, Р. 3, Оп. 5, Д. 22, Л. 22об.
5. *Тесельская И. П.* Дальневосточный участок Транссиба в годы Великой Отечественной войны // Власть и управление на Востоке России. 2009. № 1. С. 93.
6. *Болотов Н. А., Опалев М. Н.* Участие железнодорожников в Сталинградской битве: неизвестные страницы // Вторая мировая война и послевоенная демократия: по материалам междунар. науч. симпозиума и дискуссий по проблеме «Итоги Второй мировой войны и судьбы демократии в послевоенном мире», состоявшихся в 2005-2008 гг. в Волгограде. Волгоград, 2009. С. 178-179.
7. Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). Ф. 2115сч. Оп. 3. Д. 27. Л. 15-16; *Солдатова О. Н.* Документы филиала РГАНТД - свидетельство трудового подвига советского народа в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. // Вестник архивиста. 2011. № 2. С. 60.
8. РГАСПИ. Ф. 644, Оп. 2, Д. 80, Л. 115.
9. РГАСПИ. Ф. 644, Оп. 2, Д. 80, Л. 112-113.
10. *Захарченко А. В., Солдатова О. Н.* Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны: монография. Самара, 2014. С. 137.
11. *Опалев М.* «Сталинградский БАМ» без грифа секретности. Строительство железной дороги Сталинград-Саратов // Родина. 2011. № 6. С. 37-38.
12. *Солдатова О. Н.* Документы филиала РГАНТД — свидетельство трудового подвига советского народа в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. // Вестник архивиста. № 2. 2011. С. 65.
13. *Захарченко А. В., Солдатова О. Н.* Волжская рокада... С. 121.
14. Российский государственный архив в г. Самаре (РГА в г. Самаре). Ф. Р-571, Оп. 2-4, Д. 1557, Л. 39-42об.
15. Правда, 18 сентября 1943 г. № 232 (9368).

Библиография:

1. Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). Ф. 2115сч. Оп. 3. Д. 27. Л. 15-16.
2. Научный архив Института российской истории РАН (НА ИРИ РАН). Ф. 2, Р. 3, Оп. 5, Д. 22, Л. 22об.
3. Правда. 18 сентября 1943 г. № 232 (9368).
4. РГАСПИ. Ф. 644, Оп. 2, Д. 34, Л. 113-114.
5. РГАСПИ. Ф. 644, Оп. 2, Д. 34, Л. 116-117.

6. РГАСПИ. Ф. 644, Оп. 2, Д. 80, Л. 112-113

7. РГАСПИ. Ф. 644, Оп. 2, Д. 80, Л. 115.

8. Болотов Н. А., Опалев М. Н. Участие железнодорожников в Сталинградской битве: неизвестные страницы // Вторая мировая война и послевоенная демократия: по материалам междунар. науч. симпозиума и дискуссий по проблеме «Итоги Второй мировой войны и судьбы демократии в послевоенном мире», состоявшихся в 2005-2008 гг. в Волгограде. Волгоград, 2009. С. 178-179.

9. Захарченко А. В., Солдатова О. Н. Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны. Самара, 2014.

10. Опалев М. «Сталинградский БАМ» без грифа секретности. Строительство железной дороги Сталинград-Саратов // Родина. 2011. № 6. С. 37–38.

11. Опалев М. Н. Вклад строителей железнодорожной магистрали «Сталинград-Саратов» в победу на Волге // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2010. № 1. С. 105–109.

12. Солдатова О. Н. Документы филиала РГАНТД - свидетельство трудового подвига советского народа в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Вестник архивиста. № 2. 2011. С. 57–71.

13. Тесельская И. П. Дальневосточный участок Транссиба в годы Великой Отечественной войны // Власть и управление на Востоке России. 2009. № 1. С. 88–94.

Construction of the Stalingrad – Saratov railway and its role in organizing counteroffensive operation during the Battle of Stalingrad

Dmitry belov

*Associate Professor, University under the Government of the Russian Federation
Moscow, Moscow city, Guryanova Str. 43 fl. 61*

Abstract

The article is devoted to the history of construction of one of the main railway lines between Saratov and Stalingrad from March to September 1942 during the Great Patriotic War. The strategic importance of the new railway, better known in literature as the “Volzhskaya Rocada”, increased due to the deterioration of the military situation on the Soviet-German front in the big meander of the Don in the summer of 1942 at the beginning of the Battle of Stalingrad. At the beginning of construction, in the spring of 1942, the main railway line was perceived by the party and military leadership of the USSR as extremely important for the evacuation of the wounded and the equipment of industrial enterprises. Concurrently with the deterioration of the military situation in the summer of 1942, the construction time was significantly reduced, and concurrently with the start of the battle for Stalingrad, the railway became an important logistical project to ensure the delivery of a huge amount of military cargo and equipment for the Soviet counteroffensive near Stalingrad. The Rokada was built ahead of schedule, thanks to the heroic work of the GULAG (Main Directorate of Camps and Places of Incarceration) prisoners, as well as the inhabitants of the Stalingrad region and the military personnel of the construction battalions, despite the difficult working conditions, aerial bombardments of the enemy, and the lack of building materials and tools. The article, based on declassified archival documents, shows the difficult working conditions of builders and the importance that the railway played in connection with the change in the situation on the front.

Keywords: Stalingrad Battle, transport communications, Stalingrad – Saratov railway.

Publication date: 19.12.2022

Citation link:

belov D. Construction of the Stalingrad – Saratov railway and its role in organizing counteroffensive operation during the Battle of Stalingrad // *Metamorphoses of History* – 2022. – Issue 26 [Electronic resource]. URL: <https://history-metamorph.ru/S230861810023598-7-1> (circulation date: 17.05.2024). DOI: 10.37490/S230861810023598-7