



БАМ на Волге **Победная рокада** **Сталинграда**

Строительство железной
дороги Сталинград-Саратов в
1942-1943 гг.

Самая тяжёлая и кровопролитная война в истории нашей Родины стала суровым экзаменом, проверкой на прочность для системы путей сообщения. Довоенные слабости и недоработки были преодолены сверхусилиями тружеников, объединённых единой общественной системой. К сожалению, трагедия и подвиг подконвойных строителей с клеймом «врагов народа» внесших значительный вклад в историческую Сталинградскую победу и в наши дни остаётся «белым пятном».



Необходимость объединения транспортных систем Нижнего Поволжья:

- Ещё в 1920-е гг. требовалось проложить правобережную железнодорожную магистраль, круглогодично дублировавшую Волжский речной путь, создав кратчайший выход грузам с Востока (в основном промышленное сырьё, хлеб на экспорт) в Донбасс и к портам Чёрного моря.
- Снять часть транзита с однопутной линии Саратов – Лиски, устранив дореволюционную «Балтийскую ориентацию» железнодорожной сети региона, при которой все рельсовые пути от берега Волги вели на северо-запад – к прибалтийским портам для вывоза российского сырья на западный рынок.

Забытой стройкой первой пятилетки стало сооружение в 1929-1933 годах железной дороги Саратов – Миллерово (проект инженера Л.П. Белоусова). Это была одна из первых строек со значительным применением труда заключённых – на участке Саратов – Раковка возведены десятки капитальных мостов и произведены значительные объёмы земляных работ. Однако работы были свёрнуты в 1933-м, неиспользованные материальные ресурсы и рабочих перебросили на строительство вторых путей на действующей трассе Ртищево – Валуйки.

Мост 1930 г. на трассе заброшенной стройки железной
дороги Саратов-Миллерово. Жирновский район
Волгоградской обл., май 2009 г.



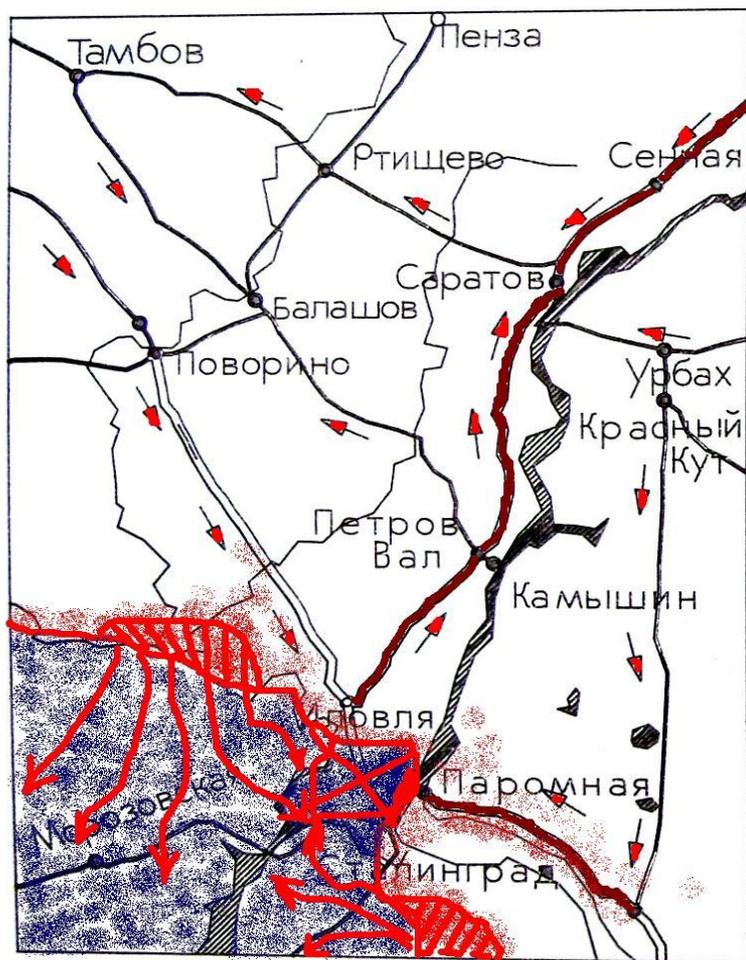
Связать все железнодорожные магистрали Поволжья в единый узел удалось только в годы Великой Отечественной войны. Стальной путь от станции Иловля параллельно Волге до Саратова протяжённостью 340 км проложен и сдан в эксплуатацию в фантастически короткий срок (137 дней) в апреле - сентябре 1942г.





Эта железнодорожная трасса получила наименование **"Волжская рокада"**.

Французский термин "рокада" обозначает дорогу, идущую вдоль линии фронта. Данная важнейшая коммуникация Красной Армии перевозила войска и технику с севера на юг, параллельно фронту от Баренцева до Черного моря.



карта-схема Волжской рокады
 ноябрь 1942 г. — февраль 1943 г.

- новые ж.д. линии
- основной поток поездов
 в сентябре-декабре 1942 г.

Решение о строительстве магистрали

Было принято ГКО 23 января 1942 года. Головной 340-километровый участок линии от Сталинграда до Саратова проектировал коллектив инженеров из Главного управления железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД во главе с инженер-полковником **Ф.А. Гвоздевским** – автором довоенного проекта Байкало-Амурской магистрали.



Проектировка трассы:

Экспедиции под руководством А. П. Смирнова и П. К. Татаринцева в течение февраля и марта 1942 г. провели изыскания и доказали, что можно сэкономить затраты на самые трудоемкие земляные работы и решить задачу водоснабжения паровозов проложив трассу параллельно притоку Дона - реке Иловля.

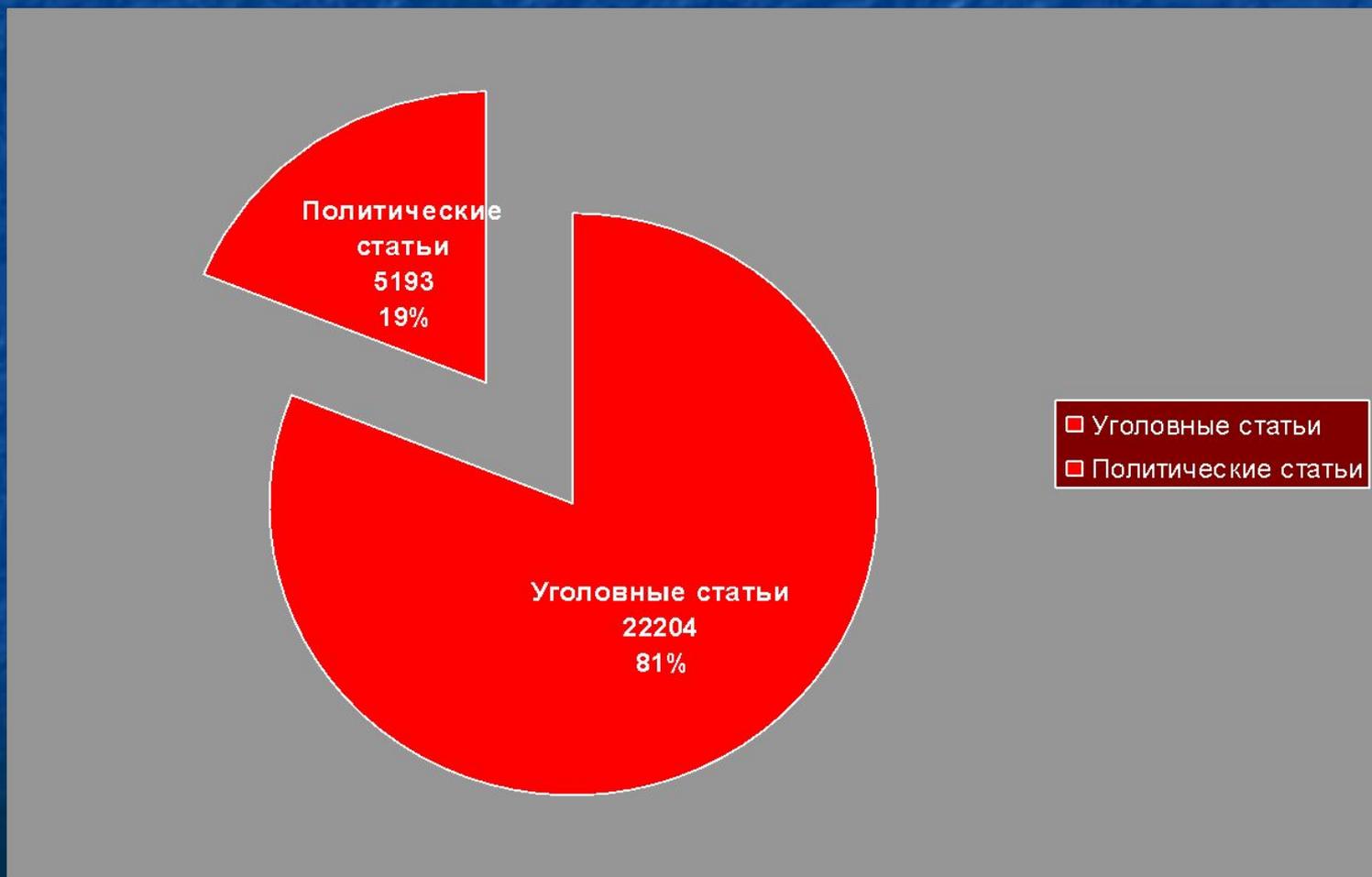
Рабочая сила на строительстве

Рельсы для рокады доставлялись через всю страну со скоростью воинских эшелонов – с построенных участков Байкало-Амурской магистрали (БАМ-а): 180- км. ветка до Тынды, а также ветка Известковая – Ургал.

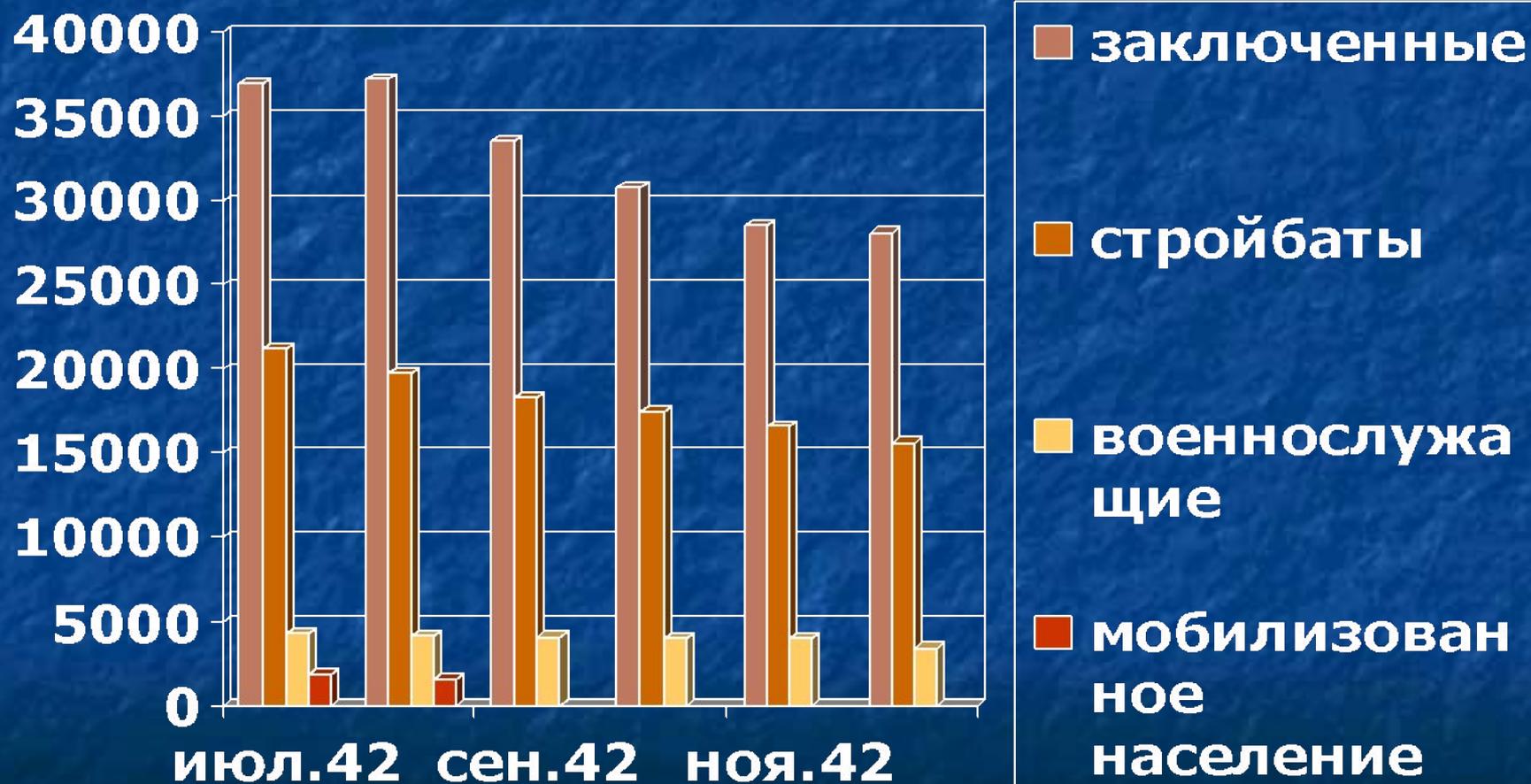
С демонтированной магистралью перебросили её строителей – заключённых. Всего возникли два трудовых лагеря:

- Сталинградский с дислокацией в с. Ольховка и
 - Саратовский в с. Умет,
- объединённые с 11 сентября 1942 г. в единый Приволжский ИТЛ строгого режима действовавший до декабря 1944 г. Начальником учреждения был Ф.А. Гвоздевский, его заместителем капитан ГБ М.В. Филимонов. Для размещения спецконтингентов использовались пустые сёла выселенных немцев Поволжья, а также землянки.

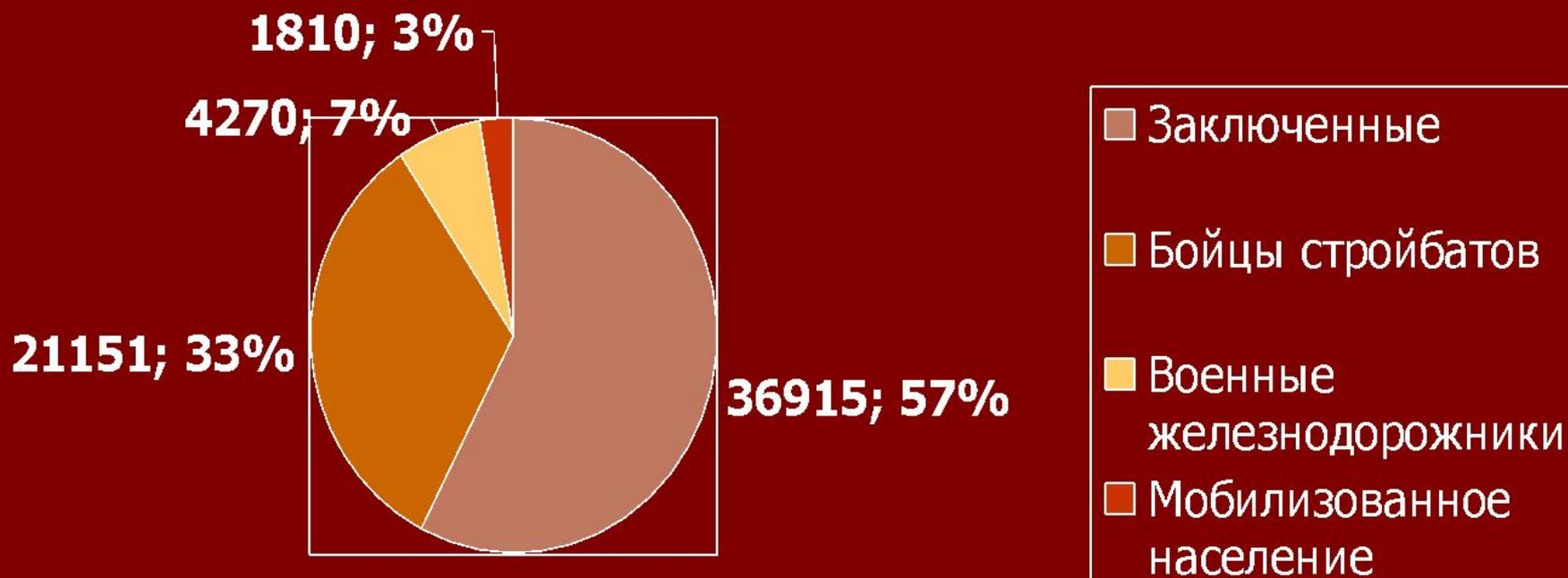
находились 33520 заключенных, на 1 января 1943 г. -
27 402 человека, из них 5193 осуждённых по 58-й
статье.



Сведения о численности контингентов на строительстве
ж.д. линии Саратов-Сталинград
июль-август 1942 г.



Соотношение вольнонаемных и заключенных кадров на постройке ж.д. Сталинград-Саратов в июле 1942 г.





Руководитель Главного управления ж.д. строительства НКВД СССР **Френкель Нафталий Аронович** (1883, Константинополь - 1960), один из создателей ГУЛАГа, генерал-лейтенант инженерно-технической службы (29.10.1943). Сын служащего. Образование получил в строительном техникуме в Германии (1904). С 1897 года работал в строительных фирмах Херсона и Николаева. В 1916 году перевел капиталы в Турцию и в 1919 году переехал в Константинополь.

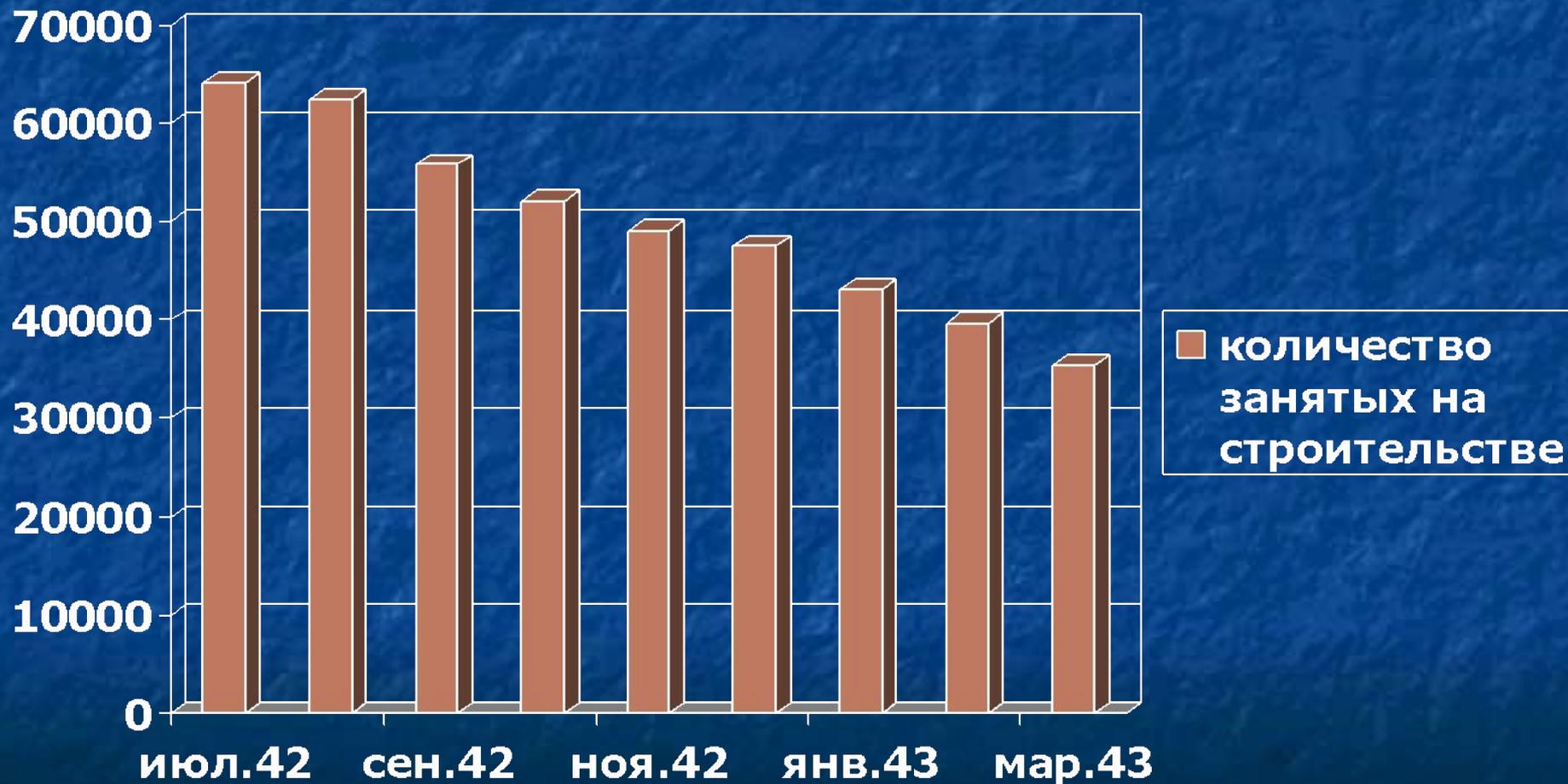
В 1920-х годах вернулся в СССР, сотрудничал с ГПУ. В 1923 году арестован и в 1924-м приговорен Коллегией ОГПУ к 10 годам лишения свободы. Отбывал заключение в Соловецком концлагере. Стал советником администрации Управления Соловецких лагерей особого назначения (УСЛОН) ОГПУ. В 1927 года был досрочно освобожден и назначен начальником производственного отдела УСЛОН. **Предложил новую систему распределения питания среди заключенных - хлебную шкалу и шкалу приварка.** В дальнейшем эта система распространена на весь ГУЛАГ. С 1929 года начальник представительства УСЛОН в Москве, а в 1930-1931 годы начальник производственного отдела ГУЛАГа. Во время строительства Беломорско-Балтийского канала Френкель стал начальником работ, а затем начальником работ и помощником начальника канала.

"Человек большого властолюбия и гордости, он считает, что главное для начальника - это власть, абсолютная, незыблемая и безраздельная. **Если для власти нужно, чтоб тебя боялись, - пусть боятся**", - писали о нем в книге "Беломорско-Балтийский канал имени Сталина".



С 19.2.1934 начальник БАМЛага, строившего вторые пути Транссибирской магистрали. В мае 1938 году Френкель переведен на Дальний Восток начальником Управления железнодорожного строительства. 4.1.1940 возглавил созданное Главное управление лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД СССР. Френкель пробыл на этом посту более 7 лет и 28.4.1947 был освобожден от должности "по болезни" и уволен, из органов. Спокойно почти 15 лет прожил в Москве, получая генеральскую пенсию.

Общее количество занятых на строительстве железной дороги Сталинград-Саратов-Вольск



После прорыва немецко – фашистских войск к большой излучине Дона ГКО резко сократил сроки ввода дороги в действие – 1 октября. 6 июля предписано обеспечить ввод линии Иловля –Петров Вал ещё на месяц раньше, а когда бои начались на территории Сталинградской области, было приказано открыть движение в августе 1942 г. К середине июля путь укладывали одновременно восемь колонн. В сутки входило в строй восемь километров пути. Под землей размещались станции, разъезды, склады с горючим.

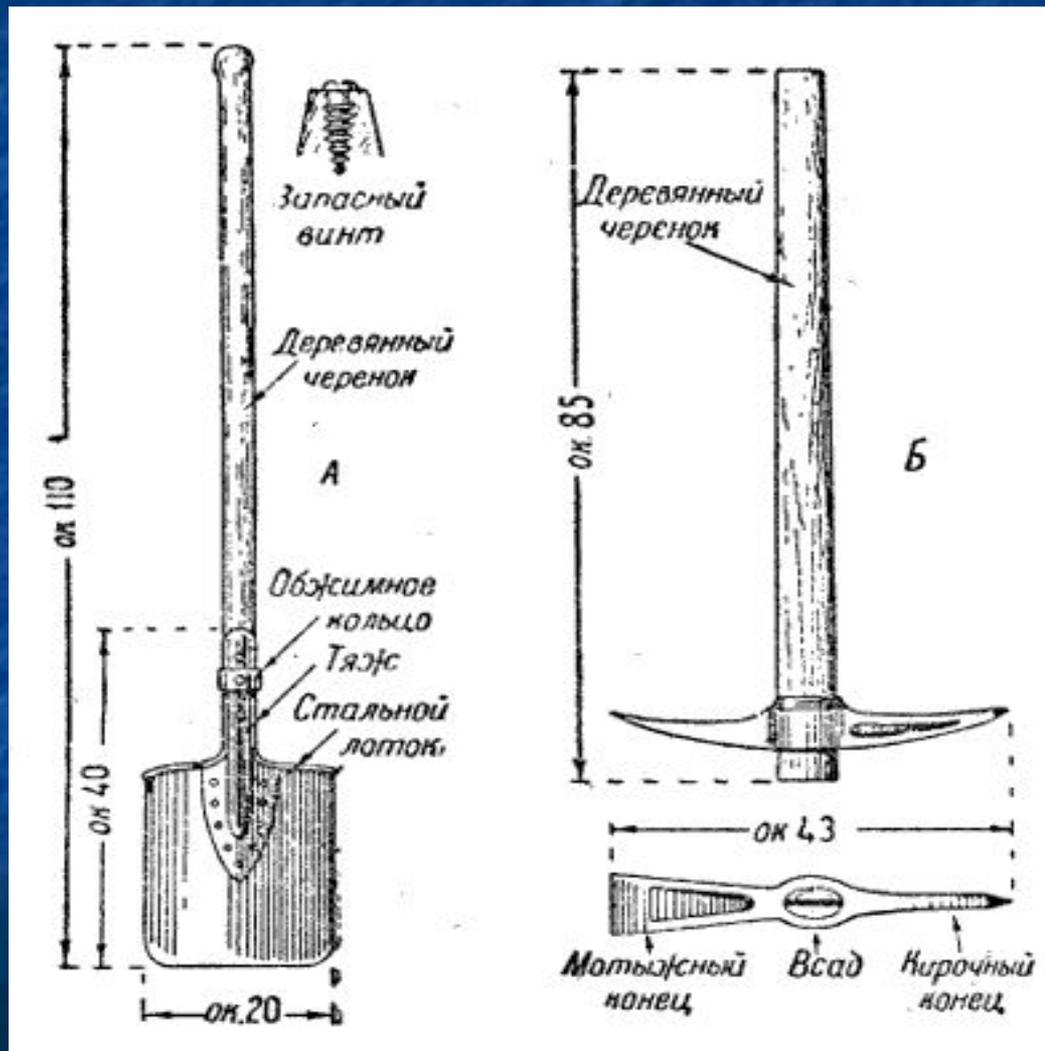
Строительство моста через приток р. Иловли. Лето 1942 г.



Условия труда

Подконвойные строители получали ежедневно паек в зависимости от выполнения нормы выработки от 400 (менее 50% нормы) до 800 (125% и выше) граммов хлеба, 10 г. подболточной муки, 400 г. картофеля и овощей, 60 г. рыбы, 20 мяса, 12 жиров и 10 г. сахара. *За перевыполняющих нормы на 100% и более норма выдачи пайка увеличивалась на 25-30%.*

Использовался преимущественно ручной инструмент



Заклѹчѣнные строители шли на работу под усиленным конвоем, бригадами по 50 человек в каждой. Рабочий день определялся лишь временем выполнения поставленной начальником задачи и фактически не нормировался.



Интерьер барака. Приволжский ИТЛ. 1943 г.



Из дневника вольнонаемного десятника
стройки Кодрянского З.И.:

«**27.03.1942 г.** Судьба играет человеком. Ещё позавчера я чувствовал себя человеком. Сегодня я голоден и совсем другое чувство. Делаешься всё более похожим на животное, ибо думаешь только о еде, о том, чтоб такое съесть. Перспективы общие неясны, мои — тем более. В воздухе весна, в ногах мокро, начало таять, а обувь не годится. Что день грядущий мне готовит? Единственное желание — дожить до конца войны и увидеться с семьёй, и чтоб все были живы и здоровы.»

Укладка рельсов. Приволжский ИТЛ. Иловля-Саратов. 1942 г.



Начиная с 22 июля 1942 г., строители работали под непрерывными атаками вражеской авиации, затрачивая много сил на восстановление уже построенных участков и неся при этом большие потери.

После захвата противником правого берега Дона в районе Клетской начались артиллерийские обстрелы района станции Иловля. Кроме того, над строительными участками с немецких самолётов сбрасывались листовки с обращением к осуждённым не выполнять требования начальников, организовывать вооружённые восстания. Часть заключенных, враждебно настроенных к Советской власти поддалась этим призывам.

Из дневника десятника стройки, вольнонаемного Кодрянского З.И.:

«**22.08.1942.** Перенёс боевое крещение. Днём, когда мы были на трассе, налетело 4 немецких самолёта, и началось представление. Я лежал в овраге в турецком валу и ждал, когда на меня упадёт осколок зенитного снаряда или бомбы. Одна бомба упала с одной стороны вала, вторая — с другой, а я был посередине. Одному нашему бойцу оторвало голову, и его вчера же похоронили. Как представитель техперсонала провожал его тело на кладбище ближайшего хутора. Жутковато было смотреть на окровавленное колесо телеги...»



Но не только страхом перед расстрелами можно объяснить активность строителей железной дороги. Нельзя сбрасывать со счетов фактор героического труда многих заключённых, осознание ими своего долга перед висящей на волоске судьбой Родины. Издавалась многотиражная газета "Сталинская магистраль" (начальник политотдела В.Е. Перегудов, майор ГБ.) Организовывалось стахановское движение.



Заклученные Приволжского ИТЛ на строительстве железной дороги.



7 августа 1942 года, на 103 день после начала земляных работ, от Сталинграда по участку Иловля – Петров Вал (136 км) пошёл первый поезд. 11 сентября 1942г. открылось движение и на 200-км участке от Петрова Вала до Саратова. Предельная скорость движения на паровозах серии Э на всех перегонах до окончания балластировки была установлена 30 км/ч.



Успеху строительства способствовало несколько факторов.

1. Инженеры находили резервы сокращения объёмов работ, в том числе устройством временных обходов. Так на участке Петров Вал – Саратов было построено 167 (против 188 по проекту) искусственных сооружений, объём земляных работ сокращён на 3 млн. кубометров.
2. Первоочередное развёртывание работ на трудоёмких участках трассы, сосредоточение там средств механизации и рабочей силы, ведение работ в таких местах круглосуточно.

Значение строительства рокады

- По участку Иловля – Петров Вал за август – сентябрь 1942 года удалось продвинуть на север свыше 200 эшелонов в составе 23 тыс. вагонов и 480 паровозов.



- На юг для Донского фронта по новой линии было пропущено 154 гружёных состава с количеством вагонов в отдельных поездах до 125 единиц. Было замкнуто стальное кольцо Поворино – Иловля – Петров Вал – Камышин – Балашов – Поворино, позволившее без задержек эвакуировать порожний подвижной состав.



Железнодорожники Волжской рокады переброской крупных армейских резервов обеспечили успех операции «Уран» на окружение и уничтожение 6-й немецкой армии Паулюса, а также отражение деблокирующего удара Манштейна.



- За самоотверженное и героическое выполнение своих обязанностей медалью "За оборону Сталинграда" было награждено 500 вольнонаемных и освободившихся строителей железной дороги и сотрудников лагерной охраны, из них 107 бойцов - стахановцев.



Из дневника вольнонаемного
десятника стройки Кодрянского З.
И.:

«...**26.11.1942.** Работаю на трассе.
Начались зимние дни, и я, как всегда,
мёрзну. Живу в землянке без окон и
жду лучших времён. Питание скверное.
Трижды в день баланда и днём кусок
селёдки, зато 800 г хлеба. Свожу концы
с концами, но от этого часто сводит
желудок.»

Основные причины смертности среди строителей дороги.

- Большинство заключённых умирали от туберкулёза и пеллагры. **Пеллагра** — заболевание, один из авитаминозов, который является следствием длительного неполноценного питания (недостаток витамина В3 и белков, в особенности содержащих незаменимую аминокислоту триптофан).

Симптомы пеллагры:

- поражение кожи (дерматит),
 - поражение желудочно-кишечного тракта (диарея),
 - поражение ЦНС (депрессия, энцефалопатия).
- Болезнь начинается с развития частого жидкого стула, иногда с появлением крови в кале. Поражение кожи может протекать с гиперпигментацией, образованием трещин в области коленных, локтевых сгибов.

- В январе 1943 г. из 40 тыс. заключённых лагеря умерло 1282 человек, 30% контингента не выводилась на работу в силу болезней, слабосильности и как «разутые и раздетые». Количество умерших на 1000 чел. лагнаселения равнялось 30.
- В значительной части вещевое довольствие по своей ветхости подлежало списанию.
- Неудовлетворительные жилищно-бытовые условия, антисанитария.



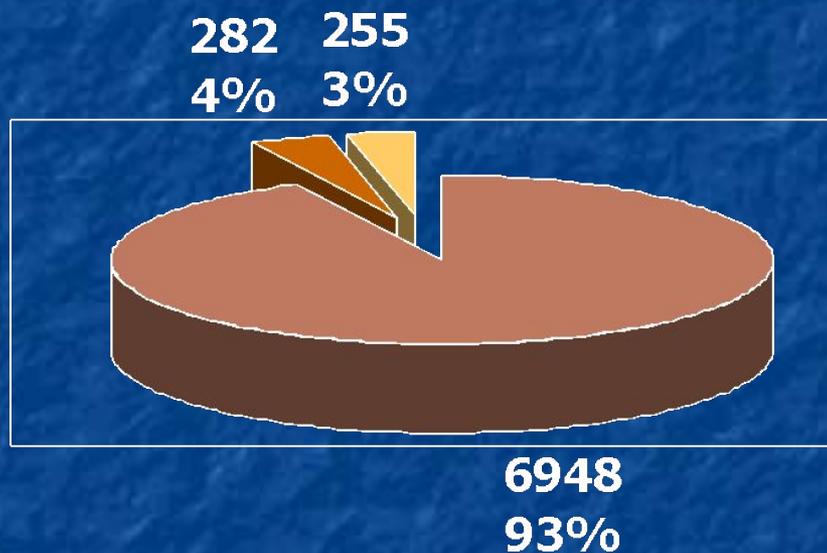
- В лазарете № 2 «...в декабре 1942 г. больной получал: мяса 35 грамм, жиров 1, овощей 9,5, сахара 1,3, молока 13,0. Стоимость пайка равнялась 1 р. 13 коп. В итоге 3-х месяцев недодача основных видов питания в абсолютном выражении составляла по одному лазарету № 2 3-го Отделения: крупы диетической 2800 кг., мяса разного 2600, жиров /за минусом растительного масла/ 1500 кг, молока 23600 литров, сахара 8500 кг/, овощей 66000 кг, соли 9600 и рыбы 11500 кг.

Отсюда можно вывести заключение о количестве недоданных продуктов лазаретов, где находилось по 800 и 1000 больных в степени ухудшения питания...»

Истощенные зэки (оздоровительный пункт Приволжского ИТЛ). 1944.

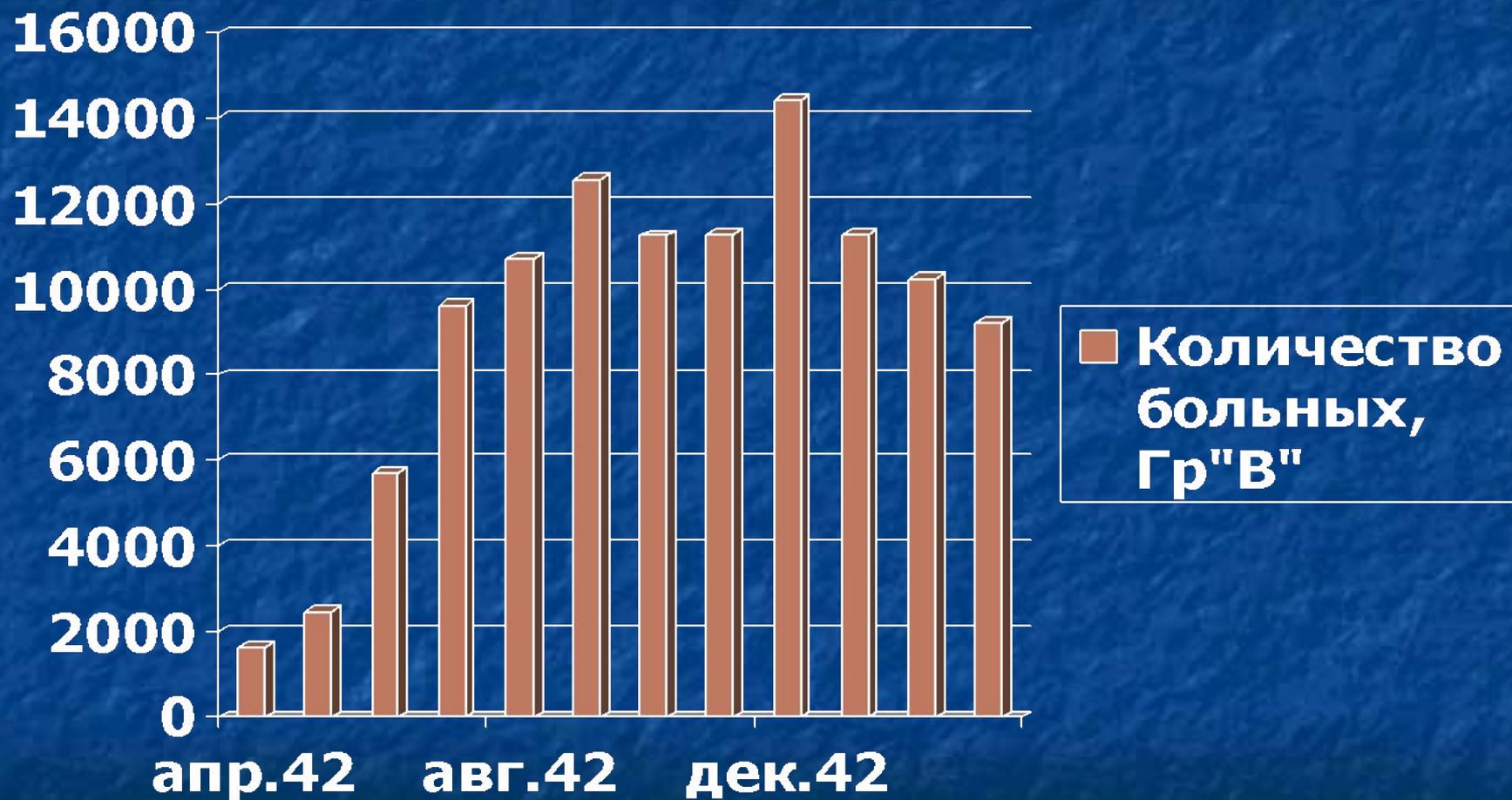


Смертность по основным типам болезней в Нижневолжском ИТЛ с апреля 1942 г. по март 1943 г.

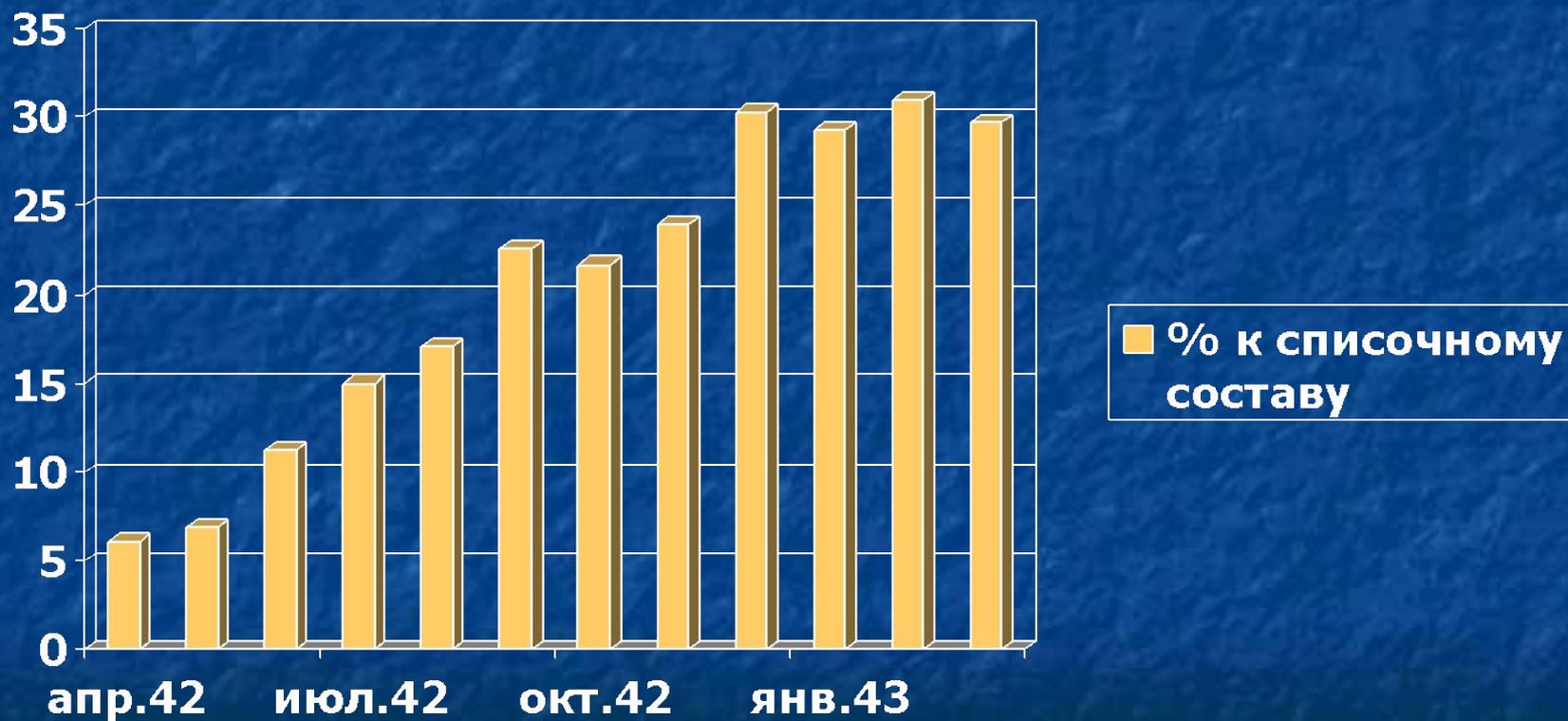


■ Пеллагра ■ Жел-кишечн. заболевания ■ Пневмония

Заболеваемость заключенных Нижневолжсклага с апреля 1942 по март 1943 гг.



Процент заболевших заключенных к списочному составу



Всего за время строительства
железной дороги

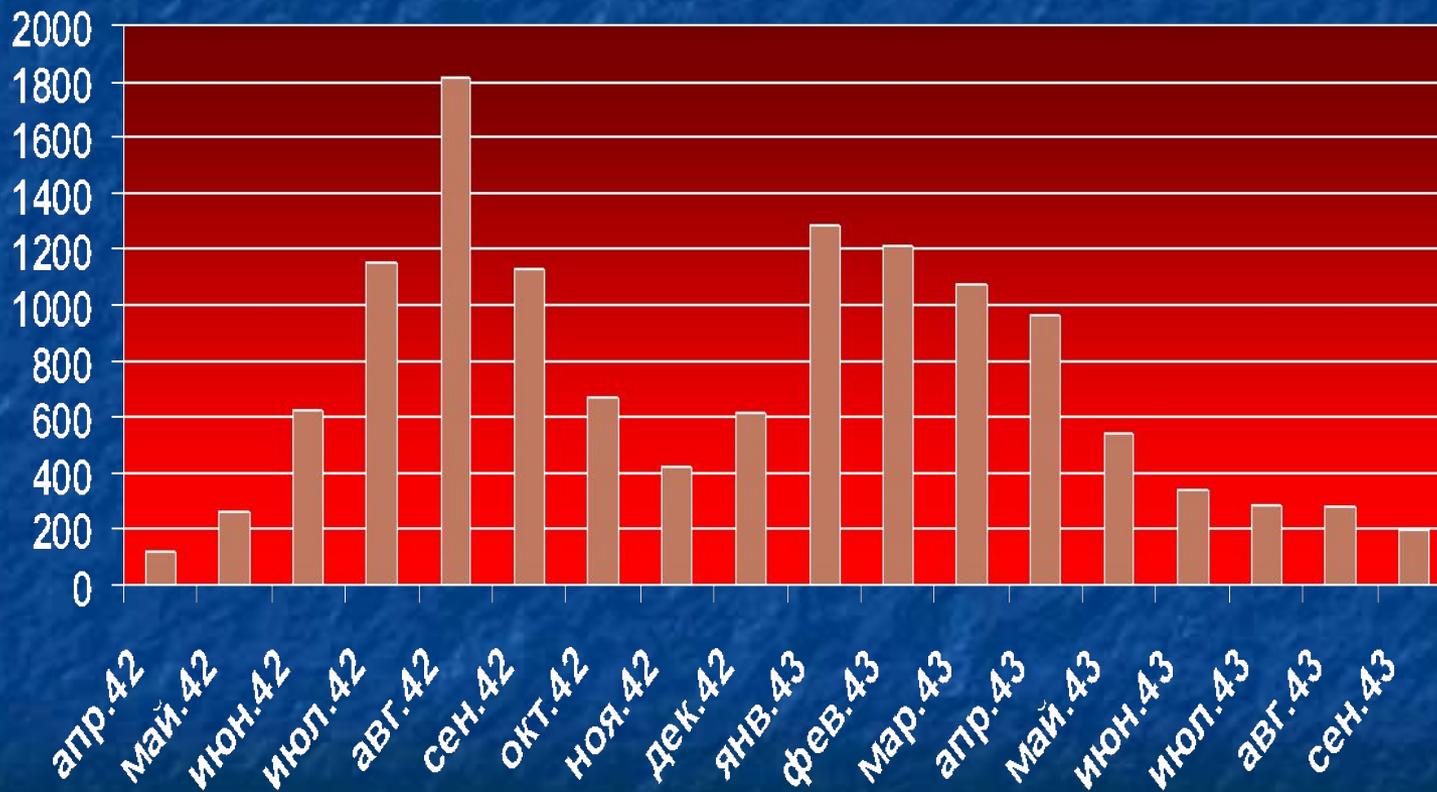
Иловля-Петров Вал-Саратов-Сызрань
с апреля 1942 г. по сентябрь 1943 г.
умерло и погибло

12 972

**заключенных и бойцов
строительных батальонов**

Таким образом, за время
активного
строительства рокады
в среднем ежедневно
погибали 24 человека.

Динамика смертности заключенных и бойцов строительных батальонов в Нижневолжском лагере ГУЛЖДС НКВД СССР (апрель 1942-сентябрь 1943 г.)



- Ось X – месяцы 1942-1943 гг.
- Ось Y – количество погибших

Меры по снижению заболеваемости и смертности в Нижневолжском лагере железнодорожного строительства:

- Организация подсобных сельхозучастков и рыболовецких артелей.
- Со второй половины февраля 1943 г. началась выдача недостающих продуктов в колонные каптерки. Витаминизация питания (хвойный настой).
- К маю 1943 г. была развернута сеть из 23 лазаретов, в которых получали курс лечения 4675 заключенных и 1120 бойцов строительных батальонов.
- Вакцинация лаграселения против холеры и брюшного тифа.
- Нормализация работы бань и дезкамер к апрелю 1943 г., ликвидация педикулеза.

- Выделение по линии ГУЛАГа на 1 кв. 1943 г. 15000 дополнительных пайков (1 паек = 18 г. крупы, 5 г. мяса, 15 г. рыбы и 3 гр. растительного масла) с нормой выдачи: от 100 до 110% нормы-1 паек; от 111 до 125 – 2 пайка, свыше 126% - 3 пайка.
- Продолжительность рабочего дня смены снизилась с октября 1942 г. по февраль 1943 г. с 12 часов до 8.
- По приказу Управления Приволжсклага от 18 апреля 1943 г. открывались пошивочные мастерские по реставрации трофейного обмундирования.
- По распоряжению Управления от 19 апреля 1943 г. строго нормировался рабочий день с соблюдением выходных, «...кроме работ по обеспечению безопасности движения поездов и погрузочно-разгрузочных работ...»

Руководители стройки были скорее прагматиками, а не живодерами. Они, прежде всего, решали крупные строительные задачи общегосударственного значения в военное время, в голой степи. В то же время, они заботились в меру сил и об устройстве подчиненных им в техническом отношении подневольных людей, хорошо понимая, что без минимально достаточных хозяйственно-бытовых условий для людей решить задачи строительства гораздо сложнее. И именно поэтому **смертность заключенных в августе 1943 г. по сравнению с августом 1942 г. снизилась более, чем в 6 раз.**

Зачем нам нужно помнить это???

1943 год – капитуляция лучшей армии вермахта на Волге; 1945 год, Красное знамя над поверженным рейхстагом... Все это было бы невозможно без титанической работы тыла СССР и его артерий – железных дорог, постоянно строившихся, несмотря на военные лишения.

Но есть и другая сторона правды, забывать о которой не вправе ни мы, ни наши потомки. Для сотен тысяч «з/к», задействованных на железнодорожных стройках сталинских времён, мерилом и ценой трудовых подвигов стали рабский труд, искалеченная судьба, а зачастую — собственная жизнь.



Помнить об этом нужно для того, чтобы свершился завет древних мудрецов: "Высшая справедливость на земле - воздать каждому своё". Чем основательнее мы разберемся в ушедших годах, тем легче будет нам предотвратить в будущем подобную трагедию.



Дорога же ещё очень долго будет служить людям.
Она имеет свои грузы, своих работников и
пассажиров, своё прошлое, свои истоки. Она
остаётся на теле Земли и перед лицом Вечности
неизгладимой вехой.

Как шрам...



При подготовке доклада были использованы фонды:

- Государственного архива Российской Федерации, Ф. 9407;
- Центра документации новейшей истории Волгоградской области, Ф. 113;
- Государственного архива Волгоградской области, Ф. 71;
- Интернет-ресурсы: www.krylenko.com
(Военный дневник Кодрянского З.И.)