

## ИСТОРИЯ

УДК 94 (4/9)

DOI: 10.21779/2542-0313-2021-36-3-7-15

**И.А. Суздальцева<sup>1</sup>, Н.Н. Гарунова<sup>2</sup>**

### **Кизлярский участок железной дороги в годы Великой Отечественной войны: к 80-летию начала «Спецстройки НКПС № 8»**

<sup>1</sup> *Дагестанский государственный педагогический университет; Россия, Республика Дагестан, 367010, г. Махачкала, ул. М. Ярагского, 57; s.iren.a2010@mail.ru;*

<sup>2</sup> *Дагестанский государственный университет; Россия, Республика Дагестан, 367000, г. Махачкала, ул. М. Гаджиева, 43а; garunovanina@mail.ru*

В статье рассматривается сооружение в годы Великой Отечественной войны железной дороги от Кизляра до Астрахани, известной как «Специальная стройка Народного комиссариата путей сообщения № 8». Дана характеристика строительству железной дороги, которая должна была обеспечить вывоз бакинской нефти по короткому пути. Акцентируется внимание на том факте, что строительство было организовано по принципу народной стройки военного времени с активным привлечением местного населения.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожное сообщение приобрело важное стратегическое значение. Из-за активизации военных действий на Северном Кавказе работа железнодорожников осложнилась и возникла острая необходимость в расширении сети железных дорог. Летом 1941 г. в связи со стремительным наступлением немецко-фашистских войск и выходом из строя железнодорожной линии, связывавшей нефтеносный район Баку с центром страны, ситуация ухудшилась. В августе 1941 г. правительство приняло решение о строительстве железнодорожной ветки Кизляр – Астрахань. Несмотря на сложные условия военного времени, ветка была построена быстро и начала действовать уже в августе 1942 г. Она сыграла важную роль в снабжении Сталинградского и Северо-Кавказского фронтов. Основная цель статьи – исследовать причины и обстоятельства строительства Кизлярского участка железной дороги, которая связала Астрахань с районами Кавказа и Закавказья и стала фронтовой «дорогой жизни» в период боёв за Сталинград.

Ключевые слова: *Дагестан, воспоминания, трудовая мобилизация, Кизлярский район, технические нормы, подвижной состав, Северо-Кавказский фронт.*

### **Введение**

Работы по организации железнодорожного сообщения через г. Кизляр планировались еще до войны. Железнодорожная станция Кизляр была открыта в 1915 г. Она была тупиковая. В 1921 г. В.И. Ленин предлагал вынести на обсуждение Совета народных комиссаров вопрос о возможности строительства железнодорожной ветки Кизляр – Старотеречная [1, с. 36–37]. К началу 1930-х гг. была построена тупиковая линия Червленная – Узловая – Кизляр длиной 86 км [1, с. 88]. Однако скорость перевозки коммерческих грузов здесь не превышала 15 км в час. Поэтому для ускорения движения планировалось до 1932 г. произвести капитальный ремонт железнодорожной ветки в г. Кизляр, перевести ее в высшую категорию и пустить вторую пару поездов. Кроме того, в середине 1930-х гг. было намечено строительство отдельной железнодорожной

ветки от г. Кизляра до Аграханского залива протяженностью 62 км и общей стоимостью 8 063 тыс. руб. [1, с. 95–96].

Начало Великой Отечественной войны существенно изменило роль железных дорог в военно-экономическом комплексе СССР. Уже летом 1941 г. движение большинства поездов перевели на военный график. Перед железнодорожниками были поставлены стратегические задачи: организация бесперебойной перевозки к линии фронта военных эшелонов и снабжение армии техникой, боеприпасами, продовольствием; обеспечение оборонной промышленности топливом и сырьем; эвакуация промышленных предприятий и мирного населения оккупированных территорий в восточные районы страны [12, с. 120].

С началом Великой Отечественной войны железные дороги на юге страны стали играть важную роль, так как они связывали центральные промышленные районы с нефтяными месторождениями Кавказа и Закавказья. Накануне войны на их долю приходилось 86,5 % добычи нефти, 65 % – природного газа, 56,5 % – марганцевой руды [13, с. 44].

Осенью 1941 г. немецко-фашистские войска прорвались на Северный Кавказ. Железнодорожная линия, связывавшая нефтеносный район Баку с центром страны, оказалась выведена из строя, фронт приблизился к границам Дагестана, возникла реальная угроза захвата нефтяных месторождений Каспия [3, с. 8]. В этих обстоятельствах 16 августа 1941 г. было принято совместное Постановление ЦК ВКП (б) и Совнаркома СССР «О военно-хозяйственном плане на IV квартал 1941 г. и на 1942 г.». Оно включало важное положение: «В целях усиления пропускной способности железных дорог в районах Поволжья... приступить в IV квартале 1941 г. к строительству железной дороги Кизляр – Астрахань, обеспечив открытие рабочего движения по этой дороге к 1 августа 1942 г.» [10, с. 46]. Этот проект стал известен под названием «Специальная стройка Народного комиссариата путей сообщения № 8 (Спецстройка НКПС № 8)» [4, с. 71].

Планировалось построить новую железнодорожную линию, соединяющую Рязано-Уральскую железную дорогу на станции Трусово (в 15 км к западу от станции Астрахань-1) и Орджоникидзевскую железную дорогу на линии Прохладная – Махачкала [6]. При этом за несколько месяцев предстояло развернуть широкий фронт работ, выполнить около 6 млн м<sup>3</sup> земельных работ и задействовать не менее 40 тыс. рабочих.

Огромные масштабы работ и скоростные методы строительства требовали активной организаторской и хозяйственной деятельности партийных и государственных органов, которые в порядке трудовой повинности привлекли к участию в различных процессах строительства десятки тысяч граждан.

Сооружение трассы было возложено на коллектив Украинского треста НКПС, эвакуированного из Киева. В Астрахани было создано новое управление строительства № 8. Начальником строительства был назначен Исаак Моисеевич Мушкатин – опытный железнодорожник и хороший организатор. Его заместителем по политчасти стал Черкасский, а главным инженером – Левин, который после смерти Мушкатина в декабре 1941 г. возглавил стройку [7].

### **Строительство и введение в строй Кизлярского участка железной дороги**

Строительство железной дороги велось на территории Кизлярского района Дагестана, Ставропольского края, Калмыкии и Астраханской области. Трасса прошла по Кизлярским пастбищам и степям Калмыкии. Здесь еще до войны начались изыскательские работы. По свидетельству начальника дистанции пути строительства железной дороги Кизляр – Астрахань М.А. Абакарова, «предполагалось построить дорогу от Бу-

дённовска (Ставрополье) до ст. Кочубей, в районе Черного Рынка, и далее на Элисту и Астрахань, связав таким образом Ставропольский край с Астраханской областью» [5, с. 106].

Железнодорожная магистраль была разделена на участки. Южный участок от Кизляра до Улан-Хола заняло управление строительства № 157. Укладку пути по земельному полотну со стороны г. Кизляра вел 115-й отдельный восстановительный батальон железнодорожных войск [14, с. 142].

На первом этапе железнодорожникам не удалось добиться особых успехов в строительстве из-за сложных условий военного времени, недостатка материальных ресурсов и квалифицированных рабочих. Поэтому Народному комиссариату путей сообщения (НКПС) были выделены дополнительные стройматериалы и оборудование и установлен диспетчерский контроль за их доставкой к месту строительства. Для ускорения работ Наркомат путей сообщения направил на стройку 47-ю бригаду железнодорожных войск под командованием полковника В.М. Галынина, 25-й отдельный мостовой батальон и специальные формирования НКВД – мостоотряд № 2 и мостопоезд № 49 [6]. Кроме того, на южном участке линии использовался путеукладчик системы В.И. Платова и круглосуточно действовала звеносборочная база. В зону строительства прибыл заместитель наркома путей сообщения И.Д. Гоциридзе, который с группой ответственных работников Наркомата путей сообщения координировал деятельность всех исполнителей и принимал оперативные меры по ускорению работ [4, с. 72].

Нужно было как можно быстрее ввести линию в действие, поэтому строительство организовали по принципу народной стройки военного времени с активным привлечением местного населения. На помощь железнодорожникам были направлены «трудомобилизованные» из Кизлярского района (Новониколаевка, Юрковка, Таловка, Первомайское) и других республик и областей, а также эвакуированные железнодорожники Южной и Северной Донецких дорог [5, с. 106]. Интересные сведения о строителях Кизлярской железнодорожной ветки в годы Великой Отечественной войны содержат опубликованные воспоминания участников событий. Так, М.А. Абакаров обратил внимание на участие в строительстве рабочих из Средней Азии. Он писал: «Нашей основной базой на этой линии был разъезд «54-й километр» под Черным Рынком. Здесь размещалось полторы тысячи рабочих – узбеков и туркмен, мобилизованных на трудовой фронт» [5, с. 107].

Самое активное участие в строительстве приняли жители Кизляра и Кизлярского района. По данным сотрудника Кизлярского краеведческого музея имени Багратиона Льва Серебрякова, на строительстве работало более 7 тыс. человек из 25 тыс. жителей города. В ноябре 1941 г. на стройку было направлено дополнительно 1 900 человек и 450 подвод [6]. 5 января 1942 г. бюро окружкома ВКП (б) и исполкома Кизлярского Окружного совета приняли решение о привлечении «в порядке трудовой гужевой повинности на строительство железной дороги Кизляр – Астрахань по Кизлярскому району 600 человек и 100 подвод» [9].

Первые 54 км Кизлярской железнодорожной линии построили к середине января 1942 г. [2, с. 18]. К марту 1942 г. благодаря усилиям тысяч строителей протяженность пути составила 70 км, и началось движение поездов до станции Кочубей.

В связи с напряженной обстановкой на Южном фронте необходимо было форсировать строительство, которое замедлилось из-за отсутствия шпал и креплений. По этому вопросу было принято специальное решение Государственного Комитета Обороны, на основании которого Нарком путей сообщения СССР А.В. Хрулёв издал приказ

№ С/412 от 03.06.1942 направить на строительство железной дороги Кизляр – Астрахань соответствующее количество материалов верхнего строения.

Кизлярский окружной Совет депутатов трудящихся 8 июня 1942 г. принял решение «в связи с заданием Государственного Комитета Оборона по форсированию строительства железной дороги Кизляр – Астрахань обязать директора лубзавода № 1 передать 400 погонных метров труб 8-му Железнодорожному строительству» [8].

В июле и августе 1942 г. железнодорожное строительство велось в нескольких десятках километров от фронта в сложных военных условиях: стройка постоянно подвергалась воздушным бомбардировкам и нападениям гитлеровских отрядов. Строители называли территорию, где велась железнодорожная линия, «гиблым местом»: вокруг были песчаные барханы и болота. М.А. Абакаров так описывал местность и условия строительства: «В песках – змеи, на болотах – полчища комаров. Летом – удручающая жара, а питьевой воды мало, камыш стоит на болотах в зеленой тине. Донимала нас малярия. Жили мы главным образом в землянках. Чтобы не привлекать к себе внимания фашистской авиации, по линии не ставили ни семафоров, ни стрелочных указателей, и сами старались проводить время под землей... По соседству в степи водились волки... Питались мы, конечно, плохо... Три раза в день – кукурузная каша. Только и разнообразия было, когда летом глушили рыбу в небольшой речке Серебряной» [5, с. 107].

В августе 1942 г. открылось движение поездов между городами Кизляр и Астрахань на участке протяженностью 348,6 км. Кроме того, здесь было одновременно построено более 100 искусственных мостов, прудов и других водоотливных сооружений, 24 станции и разъезды с общим объемом около 80 км станционных путей. Кроме того, строители с помощью московских связистов провели телеграфно-телефонную линию, соединившую Элисту, Астрахань, Сталинград, Москву и разъезды железной дороги [11, с. 6].

Из-за сжатых сроков строительства на железнодорожной линии практически не было локомотивных и вагонных депо, служебных и жилых помещений для персонала. Станционные служащие и путейцы жили во временных землянках и кибитках. Дважды в неделю прибывал вагон с хлебом и минимальным набором продуктов, которые распределяли по карточкам. Вода также была привозная.

Трасса, построенная быстрыми темпами в военных условиях, сразу была введена в строй. Первое время она не соответствовала техническим нормам. По воспоминаниям работника железной дороги Я.Н. Кудрявцева, «на этом участке рельсы были уложены на шпалах без балласта, прямо на песке пустыни. Необходимые технические устройства отсутствовали, нормы не соблюдались, но и при этих условиях железнодорожники начали перебрасывать скопившиеся паровозы и вагоны с Кавказа на Астрахань» [5, с. 93]. По свидетельству М.А. Абакарова, «эшелоны двигались... со скоростью от пяти до пятнадцати километров в час, не более. Мостов не было, вместо них мы делали временные деревянные пакеты, но ни одной аварии с составами у нас не произошло» [5, с. 107].

### **Военно-стратегическое значение Кизлярского участка железной дороги**

В тяжелые дни обороны Кавказа, когда немецко-фашистские войска подошли близко к границам Дагестана, железнодорожная ветка Кизляр – Элиста – Астрахань стала единственным путем, связавшим напрямую Закавказье с центральными областями страны. Значение магистрали еще больше возросло в период жестоких боев 1942 г. и при подготовке резервов контрнаступления советских войск во время сражения за Сталинград.

Летом 1942 г., когда на оккупированной врагом территории оказалась значительная часть Орджоникидзевской железной дороги, участок Кизляр – Астрахань обеспечил связь Кавказа с центральными областями страны. Он открыл кратчайший путь для доставки нефтепродуктов, пополнения продовольствия и перевозки других грузов из Баку и Грозного, которые в отсутствие прямого железнодорожного сообщения приходилось доставлять паромом через Каспийское море в Красноводск, а затем окружным путем по Ашхабадской и Ташкентской дорогам в центральные районы страны.

Введение в эксплуатацию новой ветки способствовало восстановлению нормальной работы Орджоникидзевской железной дороги, а станция Кизляр стала важным железнодорожным пунктом.

Каждый день по новой трассе проходило до 10 поездов (450–500 вагонов) с горюче-смазочными нефтепродуктами, боевой техникой, вооружением и боеприпасами, продовольствием и войсками [2, с. 18]. По данным Ю.А. Харламовой, с начала августа до 1 ноября 1942 г. через Кизлярский участок прошел 291 поезд, в том числе 55 наливных, 99 сплотов паровозов, 144 сухогрузных поезда, 4 пассажирских, 9 военно-санитарных поездов. Всего было передано 9 тыс. товарных вагонов и 3100 цистерн, 323 пассажирских вагона и 1 921 паровоз. В это же время в Закавказье по железной дороге поступило более 4 300 вагонов с войсками и грузами снабжения. В первые дни по новому направлению воинские эшелоны двигались один за другим с интервалами 800–1200 м [15, с. 47–48].

Подвижной состав железной дороги серьезно страдал от авианалётов. Так, М.А. Абакаров вспоминал: «Пока фронт был близок и нас непрерывно бомбили, паровозы у нас большей частью ходили подбитые. Были паровозы без труб, были такие, у которых пробойны водяных баков забивались деревянными пробками» [5, с. 108]. В этих условиях Ставка Верховного Главнокомандующего поставила перед командованием Закавказского фронта задачу обеспечить бесперебойное движение по этой трассе всеми возможными средствами. Для обороны дороги были выделены 30-я и 110-я кавалерийские дивизии. Кроме того, по решению командования Закавказского фронта вдоль железной дороги оборону вели три дивизиона бронепоездов, усиленные пехотными десантами и подвижными отрядами [15, с. 48].

### **Заключение**

Годы Великой Отечественной войны стали серьезным испытанием для железнодорожного транспорта страны, который приобрёл важное военно-стратегическое значение и был переведен на военный график работы. Круглосуточная работа железнодорожников Дагестана осложнялась наличием лишь одной железнодорожной линии и созданием двух встречных потоков военных и народнохозяйственных грузов, которые двигались из центра страны в южные районы и обратно. Поэтому в августе 1941 г. правительство страны приняло решение о сооружении железнодорожной ветки Кизляр – Астрахань. Строительство началось в сентябре 1941 г. силами мобилизованного гражданского населения. Было проложено 348,6 км железнодорожных путей. Это была одна из самых масштабных строек в СССР периода Великой Отечественной войны. В августе 1942 г. началось железнодорожное сообщение между городами Кизляр и Астрахань. Введение новой линии железной дороги создало возможность для эвакуации товарных и пассажирских вагонов, цистерн и паровозов. Одновременно удалось наладить снабжение войск, оборонявших предгорья Кавказа, продовольствием, боевой техникой, боеприпасами и др. В наиболее напряженный период на фронте дорога сыграла исключительно важную роль. Построенная благодаря героическому, самоотверженному тру-

ду местного населения четырех южных регионов России (Калмыкия, Дагестан, Астраханская область и Ставропольский край) железная дорога от Кизляра до Астрахани имела исключительное стратегическое значение во время битвы за Сталинград.

### Литература

1. Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я. Транспорт и связь Дагестана (20–80-е годы). – Махачкала: Типография Дагестанского научного центра РАН, 1992. – 404 с.
2. Бабаев А.М. Строительство оборонительных рубежей в Дагестане в первый период Великой Отечественной войны (1941–1942 гг.) // Вестник Дагестанского государственного университета. – 2010. – Вып. 4. – С. 15–21.
3. Гарунова Н.Н., Суздальцева И.А. Роль дагестанцев в строительстве «Терского рубежа» на начальном этапе Великой Отечественной войны // Вестник Дагестанского государственного университета. Сер. 2: Гуманитарные науки. – 2020. – Т. 35, вып. 2. – С. 7–13.
4. Гарунова Н.Н. Стройка Народного комиссариата путей сообщения № 8 (О строительстве в годы Великой Отечественной войны железной дороги «Кизляр – Астрахань») // Гасырлар авазы. – Эхо веков (г. Казань). – 2012. – № 3–4. – С. 71–73.
5. Дагестан в годы Великой Отечественной войны. Воспоминания участников событий / ред. Г.Д. Даниялов. – Махачкала: Типография Дагестанского филиала АН СССР, 1962. – 496 с.
6. Кулакова М. Спецстройка № 8: линия из Кизляра в Астрахань // Gudok.ru. Звезда. – 2020. – № 143. – Режим доступа: <https://gudok.ru/zdr/173/?ID=1530507> (дата обращения: 20.05.2021).
7. Пашинин С.А. Линия Кизляр – Астрахань. Воспоминания // Дон 1942. – Режим доступа: <http://don1942.ru/statii/item/pashinin> (дата обращения: 20.05.2021).
8. Протокол № 104 от 8 июня 1942 г. заседания Кизлярского окружного Совета депутатов трудящихся // Об истории Кизлярского района. – Режим доступа: [http://www.kizlyar-rayon.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=492%3A2011-10-17-12-37-09&catid=42%3A2011-10-17-12-18-20&Itemid=20](http://www.kizlyar-rayon.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=492%3A2011-10-17-12-37-09&catid=42%3A2011-10-17-12-18-20&Itemid=20) (дата обращения: 20.05.2021).
9. Постановление бюро окружкома ВКП (б) и исполкома Кизлярского Окружного совета от 5 января 1942 г. // Об истории Кизлярского района. – Режим доступа: [http://www.kizlyar-rayon.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=492%3A2011-10-17-12-37-09&catid=42%3A2011-10-17-12-18-20&Itemid=20](http://www.kizlyar-rayon.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=492%3A2011-10-17-12-37-09&catid=42%3A2011-10-17-12-18-20&Itemid=20) (дата обращения: 20.05.2021).
10. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967 гг.) Сборник документов за 50 лет. Т. 3. 1941–1952. – М.: Политиздат, 1968. – 751 с.
11. Салаев Б.К. Дорога жизни и мужества Сталинграда // Строительство железной дороги Астрахань – Кизляр: роль и значение // Материалы региональной научно-практической конференции, посвященной 70-летию строительства железной дороги Астрахань – Кизляр. – Элиста, 2012. – С. 4–7.
12. Суздальцева И.А. Железная дорога Дагестана в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета технологии и дизайна. Сер. 2: Искусствоведение. Филологические науки. – 2020. – № 3. – С. 119–122.

13. Убушаев В.Б. Дорога Великой Победы: о значении строительства железной дороги Астрахань – Кизляр // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2012. – № 2 (31). – С. 44–47.

14. Убушаев В.Б. Дорога жизни для Сталинграда: о необходимости строительства железной дороги Астрахань – Кизляр // Вестник Института комплексных исследований аридных территорий. – 2011. – № 1 (22). – С. 139–143.

15. Харламова Ю.А. Подвиг советских железнодорожников в период битвы за Кавказ и в сражении за Сталинград // Транспортное право и безопасность. – 2018. – № 1 (25). – С. 145–151.

### References

1. Azimov M.M., Vagabov M.M., Mirzabekov M.Ya. Transport and communications of Dagestan (20–80s). – Makhachkala: Printing house of the Dagestan Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, 1992. – 404 p.

2. Babaev A.M. Construction of defensive lines in Dagestan during the first period of the Great Patriotic War (1941–1942) // Bulletin of the Dagestan State University. – 2010. – No. 4. – Pp. 15–21.

3. Garunova N.N., Suzdaltseva I.A. The role of the Dagestanis in the construction of the "Tersky frontier" at the initial stage of the Great Patriotic War // Bulletin of the Dagestan State University. Series 2: Humanities. – 2020. – Vol. 35, No. 2. – Pp. 7–13.

4. Garunova N.N. Construction of the People's Commissariat of Railways No. 8 (On the construction of the Kizlyar – Astrakhan railway during the Great Patriotic War) // "Gasyrlar avazy – echo of centuries". – 2012. – No. 3–4. – Pp. 71–73.

5. Dagestan during the Great Patriotic War. Memories of the participants in the events / Editor G.D. Daniyalov. Makhachkala: Printing house of the Dagestan branch of the USSR Academy of Sciences, 1962. – 496 p.

6. Kulakova M. Spetsstroyka number 8: the line from Kizlyar to Astrakhan // Gudok.ru. Star. No. 143. 06.08.2020. – URL access mode: <https://gudok.ru/zdr/173/?ID=1530507> (date of access: 20.05.2021)

7. Pashinin S.A. The Kizlyar-Astrakhan line. Memories // Don 1942. – URL access mode: <http://don1942.ru/statii/item/pashinin> (date of access: 20.05.2021)

8. Minutes No. 104 of June 8, 1942 meeting of the Kizlyar District Council of Working People's Deputies // About the history of the Kizlyar region. – URL access mode: [http://www.kizlyar-rayon.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=492%3A2011-10-17-12-37-09&catid=42%3A2011-10-17-12-18-20&Itemid=20](http://www.kizlyar-rayon.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=492%3A2011-10-17-12-37-09&catid=42%3A2011-10-17-12-18-20&Itemid=20) (date accessed: 20.05.2021)

9. Resolution of the Bureau of the District Committee of the All-Union Communist Party of Bolsheviks and the Executive Committee of the Kizlyar District Council dated January 5, 1942 // On the history of the Kizlyar District-access mode. – URL: [http://www.kizlyar-rayon.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=492%3A2011-10-17-12-37-09&catid=42%3A2011-10-17-12-18-20&Itemid=20](http://www.kizlyar-rayon.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=492%3A2011-10-17-12-37-09&catid=42%3A2011-10-17-12-18-20&Itemid=20) (date accessed: 20.05.21)

10. Decisions of the party and government on economic issues (1917–1967). Collection of documents for 50 years. T. 3. 1941–1952. – M.: Politizdat, 1968. – 751 p.

11. Salaev B.K. The road of life and courage of Stalingrad // Construction of the Astrakhan – Kizlyar railway: role and significance. Materials of the regional scientific-practical conference dedicated to the 70th anniversary of the construction of the Astrakhan – Kizlyar railway. – Elista, 2012. – Pp. 4–7.

12. Suzdaltseva I.A. The railway of Dagestan during the Great Patriotic War (1941–1945) // Bulletin of the St. Petersburg State University of Technology and Design. Series 2: Art Criticism. Philological sciences. – 2020. – No. 3. – Pp. 119–122.

13. Ubushaev V.B. The Great Victory Road: on the significance of the construction of the Astrakhan – Kizlyar railway // Caspian region: politics, economics, culture. – 2012. – No. 2 (31). – Pp. 44–47.

14. Ubushaev V.B. The road of life for Stalingrad: on the need to build the Astrakhan – Kizlyar railway // Bulletin of the Institute for Comprehensive Research of Arid Territories. – 2011. – No. 1 (22). – Pp. 139–143.

15. Kharlamova Yu.A. The feat of Soviet railroad workers during the battle for the Caucasus and in the battle for Stalingrad // Transport law and security. – 2018. – No. 1 (25). – Pp. 145–151.

*Поступила в редакцию 17 мая 2021 г.*

UDC 94 (4/9)

DOI: 10.21779/2542-0313-2021-36-3-7–15

**Kizlyar Railway Section During the Great Patriotic War: to the 80th Anniversary of the Start of the "Special Construction Site No 8 of the People's Commissariat for Railways"**

***I.A. Suzdaltseva<sup>1</sup>, N.N. Garunova<sup>2</sup>***

<sup>1</sup> *Dagestan State Pedagogical University; Russia, Republic of Dagestan, 367010, Makhachkala, M. Yaragsky st., 57; s.iren.a2010@mail.ru;*

<sup>2</sup> *Dagestan State University; Russia, Republic of Dagestan, 367000, Makhachkala, M. Gadzhiev st., 43a; garunovanina@mail.ru*

The article dwells on the construction of a railway from Kizlyar to Astrakhan during the Great Patriotic War, known as "the construction of the People's Commissariat of Railways No. 8". A characteristic is given to the construction of the railway, which was supposed to ensure the export of Baku oil along a short route. Attention is focused on the fact that the construction was organized according to the principle of the people's construction in wartime with the active involvement of the local population.

During the Great Patriotic War, the railway communication acquired an important strategic importance. In connection with the intensification of hostilities in the North Caucasus, the work of railway workers became more complicated and there was an urgent need to expand the railway network. In the summer of 1941, in connection with the rapid advance of the German fascist troops and the failure of the railway line connecting the oil-bearing region of Baku with the center of the country, the situation worsened. In August 1941, the government decided to build the Kizlyar – Astrakhan railway line, which was being built at a fast pace, in strained wartime conditions, started operating in August 1942 and played a crucial role in supplying the Stalingrad and North Caucasian Fronts. The



main purpose of the article is to investigate the reasons and circumstances of the construction of the Kizlyar section of the railway, which connected Astrakhan with the regions of the Caucasus and Transcaucasia and became the front-line "road of life" during the battles for Stalingrad.

Keywords: *Dagestan, memories, labor mobilization, Kizlyar region, technical standards, rolling stock, North Caucasian front.*

*Received 17 May 2021*