

Опалев М. Н.

ЗАВОЛЖСКИЙ ТЫЛ СТАЛИНГРАДА: ЗНАЧЕНИЕ ЛЕВОГО БЕРЕГА ВОЛГИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2008/6-1/61.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2008. № 6 (13): в 2-х ч. Ч. I. С. 163-170. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2008/6-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

рии праздников «8-е марта» и «23-е февраля», активизируется иногда чрезвычайно агрессивная реклама сугубо «мужских» или «женских» товаров и услуг, где поднимаются темы противопоставления и/или доминирования полов.

Представленные пять подходов, с помощью которых современные исследователи изучают гендерные конфликты, конечно, не охватывают все многообразие исследовательских возможностей конфликтологии. Тем не менее каждый из них дает возможность создать целостное представление о гендерных конфликтах современного общества. Однако хотелось бы отметить необоснованную, на наш взгляд, не востребованность искусствоведческого подхода, который способен значительно обогатить науку о конфликтах в целом и гендерную конфликтологию в частности. Это не только представленность гендерной проблематики в художественной литературе, но и в живописи, музыке, фотографии, кино и других видах искусств.

Список литературы

- Андреева Н. И.** Гендерная культура в современном российском обществе // «Мужское» в традиционном и современном обществе. - М., 2003. - С. 12-14.
- Арбатова М.** В России права женщин нарушены по всем статьям: Интервью О. Трухан // Ставропольская правда. – 2004. – 10 июля.
- Балабанов С. С.** Гендерный срез отечественной науки // Социология. - 2005. - № 1. - С. 29-34.
- Бем С.** Линзы гендера: трансформация взглядов на проблему неравенства полов / Пер. с англ. – М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2004.
- Валенцова М. М.** Оппозиция мужской / женский в славянской культуре // «Мужское» в традиционном и современном обществе. - М., 2003. - С. 21-23.
- Закирова В. М.** Выживет ли российская семья в условиях гендерного конфликта: развод и домашнее насилие как факторы деформации семейных отношений: региональный аспект // Электронный журнал «Полемика». - 2002. - Выпуск 14. - <http://www.irex.ru>
- Клецина И. С.** Гендерная идентичность и права человека: психологический аспект. Права человека и проблемы идентичности в России и в современном мире / Под ред. О. Ю. Малиновой и А. Ю. Сунгурова. – СПб.: Норма, 2005. - С. 167 – 184.
- Литературный энциклопедический словарь.** - М., 1987. - С. 165.
- Луков В. А., Кириллина В. Н.** Гендерный конфликт: система понятий // Гуманитарные науки: теория и методология. - 2005. - № 1. - С. 87.
- Пушкарь Г. А.** Типология и поэтика женской прозы: гендерный аспект (на материале рассказов Т. Толстой, Л. Петрушевской, Л. Улицкой): Диссертация на соискание ученой степени кандидата филологических наук. – Ставрополь, 2007.
- Тартаковская И. Н.** В «Ну, вот, мораль поменялась...»: медийный гендерный дискурс // Социологические исследования. - 2003. - № 2. - С. 87-96.
- Цой Л. Н.** Практическая конфликтология. - М., 2001. - Книга первая.
www.gender-az.org

ЗАВОЛЖСКИЙ ТЫЛ СТАЛИНГРАДА: ЗНАЧЕНИЕ ЛЕВОГО БЕРЕГА ВОЛГИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Опалев М. Н.

*Волжский политехнический институт
- филиал Волгоградского государственного технического университета*

В настоящее время на территории, носящей в географической и исторической литературе название «Заволжье», «Левобережье Нижней Волги» расположен ряд районов двух областей – Астраханской и Волгоградской.

С 1936 г., с момента образования Сталинградской области (включавшей в себя до 1944 г. и астраханские земли) за Волгой располагалось 10 её районов: Быковский, Кайсацкий, Николаевский, Ленинский, Среднеахтубинский, Краснослободский, Пролейский (райцентр – с. Луговая Пролейка), Эльтонский (центр – с. Житкур), Владимировский (ныне Ахтубинский), Харабалинский районы [Районы Сталинградского края 1936: 4-5, 6-7, 16-17, 24-27, 33, 38, 42-43, 46, 49]. Суровый засушливый климат, ровная, как стол, полынная полупустыня с группой соленых озер обусловили с XVII в. специфику размещения славянского населения в этом крае. Практически все русские и украинские населенные пункты размещались в пойме Волги и на берегах её проток, таких, как р. Ахтуба. Эти села и хутора строились под крутыми обрывами коренных берегов и в окружении прибрежных дубовых и тополевых рощ с целью смягчить воздействие знойных или морозных иссушающих ветров.

По Всесоюзной переписи 1939 г. на левобережье Нижней Волги, на пространстве в 36 тыс. кв. км проживало 267 287 человек в 2414 населенных пунктах, что составляло 19,15% от всего сельского населения Сталинградской области. Численно преобладало славянское население, однако бок о бок с ними жили представители многих других национальностей [Группировка населенных ... 1939: Ф. 686, Оп. 5, Д. 79, Л. 1-6].

Господствующей отраслью народного хозяйства на Левобережье вплоть до постройки в 1961 г. Сталинградской ГЭС и индустриального г. Волжский являлось сельское хозяйство: выращивание высококаче-

ственного зерна, бахчеводство, фруктовые сады и овощные плантации в речных долинах. Степь служила огромным пастбищем для стад коров, лошадей и отар овец. В Сталинградском Заволжье по хозяйственной переписи 1938 г. как на коллективных, так и на частных подворьях находилось 40 тыс. голов лошадей (или 22,34% от общеобластного поголовья), 186,7 тыс. голов крупного рогатого скота, 368 тыс. овец (18 и 30% областного поголовья соответственно), а также 7900 неприхотливых верблюдов [Сталинградская область 1939: 52-65].

Одним из немногих рабочих поселков был Нижний Баскунчак. Там находилось предприятие стратегического значения – Баскунчакский соляной трест («Бассоль»). Кроме добычи поваренной соли и алебаstra, промышленность была представлена лишь судоремонтным заводом в р.п. Красная Слобода, расположенном против центра Сталинграда, а также локомотивным депо на станции Верхний Баскунчак, обслуживающей однопутную магистраль Астрахань – Саратов Рязано-Уральской железной дороги [Районы Сталинградского края 1936: 6-7].

В это же самое время в связи с массовой подготовкой летчиков и десантников для Красной Армии было необходимо наращивать отечественное производство шелковых тканей для изготовления парашютов. И в 1930-е гг. в колхозах Волго-Ахтубинской поймы возрождаются забытые со времен Петра I и Екатерины II традиции шелководства. Многие колхозы «добровольно» взяли на себя обязательства за получение в 1940 г. 500 кг коконов из одного килограмма грены (яичек шелкопрядов). Организовывались бригады по откорму тутовниковыми или дубовыми листьями шелколичных гусениц. Отличившиеся в сдаче шелковых коконов селяне награждались как денежными премиями (от 75 до 200 руб.), так и промышленными товарами [Колхозная Ахтуба 1940: 18 янв., 21 янв., 20 июн., 22 сент.].

Форсированное строительство социализма, как во всей стране в целом, так и в рассматриваемом регионе было сопряжено с крупными социальными изменениями. Народное образование сделало за 1920-е – 1930-е гг. большой шаг вперед – в 1938/1939 учебном году каждый пятый(!) житель Сталинградского Заволжья грыз гранит науки за школьной партией. Всего 51863 учащихся в 304 школах. Задачу подготовки профессиональных кадров в образовании и сельском хозяйстве решали: педагогическое училище в с. Ленинск с 343 учащимися и зоотехникум в с. Быково на 221 учащегося [Сталинградская область 1939: 92-99].

Однако при всех поступательных шагах развития народного хозяйства в крае в предвоенные годы серьезным препятствием к освоению его богатейших природных ресурсов являлось слабое развитие сухопутных путей сообщения и линий связи. Через Волгу от Саратова до Астрахани не существовало ни одного капитального мостового перехода, автодороги были исключительно грунтовыми и в распутицу в степи из-за глинистых почв становились непроезжими.

В период осеннего и весеннего ледохода по Волге транспортная связь между правым и левобережьем временно прекращалась. Новым стимулом экономического развития края должна была стать железнодорожная ветка Владимировка – Сталинград с паромной переправой, а впоследствии и капитальным мостом. В первую очередь проектируемая магистраль должна была сократить колоссальный перепробег грузов, отправляемых в зимнее время из Сталинграда в Астраханский округ области транзитом через Поворино – Саратов – Энгельс – Урбах – Баскунчак. Показательно сравнение расстояний от Сталинграда до Владимировки по реке и по железной дороге по состоянию на 1936 г. – 176 км в период навигации и 1308 км – зимой. Это явление давало перепробег грузов в 1132 км, равный расстоянию от Москвы до Архангельска [Районы Сталинградского края 1936: 6-7]. Решить проблему постройки железнодорожной ветки и паромной переправы для поездов удалось лишь в экстремальной обстановке начавшейся Великой Отечественной войны.

Мирную жизнь заволжских сел, которые по праву назывались «всесоюзным огородом», как и жизнь всей нашей страны, трагически оборвала война. Уже 22 июня 1941 г. была объявлена мобилизация по 14 военным округам, в том числе и по Северо-Кавказскому военному округу, к которому относилась и Сталинградская область [Усик 2006: 30].

30 июня 1941 г. вся полнота власти в Советском Союзе переходит к Государственному Комитету Оборона, председателем которого и одновременно Верховным Главнокомандующим стал И.В. Сталин. На местах и в областных центрах политика Комитета проводилась так называемыми Городскими Комитетами обороны. Сталинградский городской комитет обороны (СГКО - создан в октябре 1941 г.) возглавил первый секретарь областного комитета партии большевиков А. С. Чуюнов [Пищулина 2007: 15].

Когда гитлеровские армии захватили в ноябре 1941 г. Ростов-на-Дону и Донбасс и угрожали прорывом к Волге, решением Сталинградского городского комитета обороны развернулось массовое строительство укрепленных рубежей и резервных путей сообщения, в возведении которых участвовали десятки тысяч местных жителей. За Волгой и Ахтубой была построена однопутная железнодорожная магистраль Сталинград – Паромная – Владимировка длиной 180 км. Она связала Сталинград с заволжскими районами области; с Астраханью, Уралом и Сибирью через Баскунчакский узел Рязано-Уральской железной дороги.

Проектирование и строительство первой очереди велось с 29 сентября 1941 г. по решению ЦК ВКП(б) и СНК СССР во главе с опытными инженерами: Бондаренко М. Л., Бубчиковым И.О., Платовым В.И. На сооружении линии было занято мобилизованное местное население, преимущественно женщины и учащиеся до 25 тыс. чел. и до 3500 подвод ежедневно [Шилин 1993: 117 – 119].

Первоначальный срок сдачи линии в эксплуатацию - 10 ноября 1941 г. был перенесен по причине острого недостатка средств механизации земляных работ, своевременного распределения теплой спецодежды, частых обморожений и перебоев с питанием. По решению СГКО на строительство направлялись воинские

части городского гарнизона, рабочие и техника с предприятий Сталинграда, применялись взрывные работы. Строительство первой очереди линии с правобережными подходами со ст. Гумрак к Латошинской железнодорожной паромной переправе завершилось в ночь с 27 на 28 декабря 1941 г. прохождением пробного поезда весом 520 т [Ишин 2001: 45-46.]. Общий объем выполненных земляных работ с сентября 1941 по июнь 1942 г.г. составил 2 млн. куб. м (83 % плана) [Сталинградский городской 2003: 127, 172, 244, 258 - 262, 277 - 278, 351-352].

Производилось усиление пути балластом, сооружение связи, водоснабжения, глубоководных причалов (ряжей) паромов и насыпей к ним.

Осенью 1941 г. через Заволжье прошла первая волна эвакуации мирного населения и народнохозяйственных ценностей из Украины, Белоруссии и Молдавии на восток. С началом войны Нижне-Волжское пароходство перевезло 220 тыс. эвакуированных, из них 123 тыс. чел. – в октябре - ноябре [Советский речной транспорт 1981: 84-85].

Наряду с организацией эвакуации мирного населения в Заволжье происходили трагические события, скрытые завесой секретности еще долгие 45 лет. Это ликвидация «витрины социализма», промышленно и культурно развитой Республики немцев Поволжья (АССР НП), кантоны (районы) которой располагались как на западном, так и на восточном берегах Волги. С целью предотвращения террористических актов по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 29 августа 1941 г. все этнические немцы (проживавшие на Волге со времен Екатерины II) подлежали насильственному переселению в Сибирь, на Алтай и в Среднюю Азию. Всего в ссылке оказалось 687 тыс. немцев, немалая доля их погибла от голода, холода и каторжного труда. После ликвидации Немецкой советской республики к Сталинградскому Заволжью отошли 4 кантона: Гмелинский, Палласовский, Старополтавский и Иловатский [Вашкау 1994: 47].

Эти вышеназванные территориальные единицы после выселения всех немцев стали заселяться беженцами из западных районов СССР и были переименованы в районы.

Мужеством и отвагой, жизнями красноармейцев и командиров план «Барбаросса» был сорван и похоронен в снегах Подмосковья и на неких берегах. «Планируя летнее наступление 1942 г., Гитлер намеревался прежде всего захватить Сталинград и Кавказ. Осуществление этих намерений, безусловно имело бы огромное значение, если бы немецкая армия смогла форсировать Волгу в районе Сталинграда и таким образом перерезать основную коммуникационную линию, идущую с севера на юг.» - свидетельствовал после войны бывший начальник генерального штаба вермахта К. Цейтцлер [Цейтцлер 1958: 153].

Военные действия развернулись на самой Волге еще до того, как враг прорвался непосредственно к Сталинграду. В ночь с 23 на 24 июля 1942 г. немецкие самолеты приступили к минированию фарватера реки. Мины были сброшены у села Горный Балыклей, Черный Яр, Горная Пролейка и т.д. К концу июля немцы поставили в общей сложности более 200 мин. Волга стала опасной для судоходства на протяжении 400 км. – от Камышина до Никольского Астраханской обл [Цибин 1993: 41].

Все это вело к большим потерям. По данным заместителя начальника УНКВД Сталинградской области только за период с 25 июля по 11 августа от бомбардировок и мин противника на Нижней Волге погибло 63 судна, в т.ч. 11 – с воинскими грузами, грузоподъемностью 132960 т. Вместе с ними погибли перевозимые ими 97090 т нефтепродуктов и 7434 т сухогрузов [Справка зам. начальника УНКВД 1942: АУФСБ ВО. Ф. 2. Оп. 68. № 11. Л. 144].

Одним из самых трагичных дней в тысячелетней истории России по праву считается день 23 августа 1942 г. В этот день сотни самолетов со свастикой во второй половине дня обрушили свой бомбовый груз на Сталинград. Город, вытянувшийся по правому берегу Волги на 70 км превратился в море огня. Только в этот день в городе погибли десятки тысяч человек. Когда стемнело, огненное зарево было видно за десятки километров от Волги, его наблюдали жители Эльтона, Ленинска и Капустиного Яра [Зефилов 2007: 284 - 286].

Днем 23 августа гитлеровские танки и мотопехота прорвались к северной окраине Сталинграда, к поселкам Рынок и Спартановка, там, где сегодня на правом берегу начинается плотина ГЭС. Сталинград стал городом-фронтом, а Среднеахтубинский и Ленинский районы Заволжья – прифронтовой полосой. Меньше километра водной глади разделяло село Погромное и позиции противника. Вечером 23 августа 1942 г. в Шадринский затон близ с. Среднее Погромное с правого берега были отведены и замаскированы большегрузные самоходные железнодорожные паромы «Вторая переправа» и «Иосиф Сталин», которые выполняли роль моста на магистрали Паромная – Сталинград – Владимировка [Плехов 1996: 74-76].

«...Все, что было завоевано вечером в жаркой борьбе, к утру оказывалось снова потерянным. А на противоположном низменном лесистом берегу реки нельзя было увидеть врага, незримо там были его батареи, его пехота, но он был там, он вел оттуда артиллерийский огонь, и каждую ночь сотни его лодок перевозили подкрепления через широкий поток в руины Сталинграда, и все начиналось сначала: ураганный огонь, пикирующие бомбардировщики, дым и чад, часами заслонявшие солнце. Но положение почти не изменялось, а боеспособность наших войск таяла, как масло на солнце.» [Самсонов 1983: 226] – вот как описывает значение левого берега Волги в Сталинградской битве в своей книге автор истории немецкой 14-й танковой дивизии Р. Грамс. В объективности ему трудно отказать.

«Для нас за Волгой земли нет! Мы стояли и будем стоять насмерть!» – эти слова, произнесенные осенью 1942 г. младшим лейтенантом, снайпером 284-й стрелковой дивизии 62-й армии Василием Григорьевичем

Зайцевым стали девизом всех защитников Сталинграда и своеобразным ответом на приказ Верховного Главнокомандующего под № 227 с призывом «Ни шагу назад!» [Самсонов 1983: 272].

Слова легендарного снайпера выражали в первую очередь моральную готовность русских солдат выстоять и победить, несмотря ни на что. В это же время боеспособность красноармейцев, окруженных врагом с трех сторон, стоявших насмерть на правом (западном) берегу Волги напрямую зависела от всесторонней помощи всей советской земли не захваченной фашистами. И помощь эта могла приходить только с восточного (левого) берега Волги, из Заволжья.

На всех этих переправах отважно действовали как военные моряки, так и гражданские речники. Перевозка подкрепления, боеприпасов, продовольствия, эвакуация раненых и гражданского населения производилась под артиллерийским огнем и бомбами врага и были вопросами жизни и смерти. Всего к 14 ноября 1942 г. из Сталинграда было эвакуировано в Заволжье, по подсчетам исследователя Т. А. Павловой, 348,8 тыс. человек, или 49,1 % населения, находившегося в нем по состоянию на 23 августа [Павлова 2005: 241].

В том числе не менее 280 тыс. человек было вывезено флотом Нижневолжского речного пароходства [Советский речной транспорт 1981: 219].

Огромную роль в обеспечении судоходной связи между правым и левыми берегами сыграла Волжская военная флотилия под командованием контр-адмирала Д. Д. Рогачева. Начиная с 23 августа, Волжской военной флотилии пришлось работать под непрерывным огнем противника.

Для уничтожения гитлеровских войск прорвавшихся к берегу Волги в районе Рынок - Латошинка - Акатовка с 24 августа 1942 г. по 30 января 1943 г. действует Северная группа кораблей Волжской военной флотилии под командованием капитан-лейтенанта 3-го ранга С.П. Лысенко с основной базой на р. Ахтуба в районе сел. Безродное, Киляковка и Средняя Ахтуба. Группа состояла из канонерских лодок «Усыскин» и «Чапаев», бронекатеров № 14, 23, 34, 51 и 54 и дивизиона тральщиков [Локтионов 1974: 51].

Канонерские лодки представляли из себя гражданские пароходы, построенные ещё до войны и вооруженные морской артиллерией. Эти лодки были оснащены орудиями калибра 100 мм, предназначенными для разрушения крупных целей в обороне противника. Канонерская лодка «Чапаев» (командир — старший лейтенант Н. И. Воронин, военком — политрук Н. А. Новоселов) базировалась у хутора Киляковка на р. Ахтуба. Канонерская лодка «Усыскин» (командир — капитан-лейтенант И. А. Кузнецов, военком — политрук А. П. Грищенко) 68 суток вела огонь от с. Безродное. Канонерские лодки имели свои корректировочные посты в боевых порядках наступавшей 124-й стрелковой бригады. Их возглавляли опытные артиллеристы лейтенанты Н. К. Телепаев и В. М. Загинайло. Флагманским артиллеристом СГК был Я. В. Небольсин, который разработал план боевого применения канонерских лодок на Ахтубе вместе с артиллерией частей группы полковника С.Ф. Горохова [Локтионов 1974: 67-68].

Героизм и подлинное мастерство показали саперы и понтонеры при оборудовании и содержании переправ через Волгу. На переправах работали 44-й и 107-й понтонно-мостовые, 119-й моторизованный инженерный, 326-й и 327-й армейские инженерные батальоны. Кроме переправ на Волге, в ходе Сталинградской оборонительной операции инженерные части содержали переправы на р. Ахтуба. В районе села Верхняя Ахтуба действовали два парома (30-т и 16-т) собранные подразделениями 44-го понтонно-мостового батальона. В районе села Средняя Ахтуба эксплуатировался наплавной мост на плотках грузоподъемностью 8 т. Здесь же был построен деревянный мост грузоподъемностью 60 т с разводной частью на баржах и собраны два перевозных парома под грузы 30 т и 16 т. Содержали эти переправы подразделения 47-го и 403-го понтонно-мостовых батальонов [Локтионов 1974: 67-68].

Параллельно с действием 15 переправ от различных пунктов Заволжья к Сталинграду, остальные 24 выше и ниже по реке доставляли крупные танковые, артиллерийские и стрелковые соединения в состав ударных группировок Донского и Сталинградского фронтов, пришедших в движение 19-20 ноября 1942 г. и закнувших кольцо окружения вокруг 22 вражеских дивизий.

Работа переправ от левого берега к сражающемуся Сталинграду в ноябре 1942 г. осложнилась прохождением осеннего ледохода, ставшего особенно густым 10-11 ноября. У защитников города кончались запасы боеприпасов, продовольствия, медикаментов, на правом берегу скапливалось значительное число раненых [Самсонов: 1983: 242 - 245].

Судоходство помимо продолжавшихся обстрелов противника осложнилось также ноябрьскими туманами, лишавшими видимость команды судов. Забивались мелким льдом кингстоны на бронекатерах, откуда поступала вода на охлаждение моторов, крупными льдинами переламывались деревянные плиты колесных пароходов. Это заставило красноармейцев начать переправу в Сталинград на рыбацких лодках с отталкиванием от льдин шестью. Мотористы катеров охлаждали моторы смоченным в ледяной воде тряпьем. Инженерные подразделения рубили в пойменных перелесках большие количества дубовых бревен, разделявали их на бруски для укрепления разбитых льдом пароходных колес. Переправы продолжали жить, хотя время одного перехода от берега до берега увеличилось в несколько раз.

Всего на волжских переправах в момент ледостава действовало 23 речных судна и 13 бронекатеров, которые не могли выполнить все задачи по перевозкам в Сталинграде, так как ледоход продолжал усиливаться, а продолжению навигации косвенно способствовал противник. После 23 ноября 1942 г. - завершения окружения группировки фашистов в Сталинграде, немецкие артиллеристы с целью препятствования скорейшей установке ледовых переправ обстреливали ледовые торосы из орудий и минометов, разрушая их, что позволяло кораблям и катерам продолжать тяжелое плавание [Плехов 1996: 188 – 192].

Так продолжалось до 16 декабря 1942 г., когда Волга наконец окончательно перемерзла от берега до берега, а окруженные гитлеровцы стали экономить на боеприпасах и не разрушали льды. Эти обстоятельства позволили наладить пешеходные и санные переправы на левый берег. С увеличением толщины льда с левого берега по настилам стали проезжать автомобили, танки и орудия.

Только канонерские лодки «Усыскин» и «Чапаев», оставаясь во льдах р. Ахтуба помогали артиллерией сухопутным войскам ликвидировать группировку противника, окруженную в районе заводов «Баррикады» и Тракторного. Последние залпы по врагу с канлодки «Усыскин» были даны 30 января, а с канлодки «Чапаев» - 31 января 1943 г. [Вьюненко 1957: 34, 86-91].

За период Сталинградской битвы затонуло большое количество не только нижеволжских судов, но и переброшенных на Нижнюю Волгу из других пароходств. При сопоставлении всех имеющихся данных за время Сталинградского сражения погибло и пострадало около 430 ед. волжского флота [Плехов 1996: 254 – 272].

Вся тяжесть восстановления поврежденных судов легла на Сталинградский судоремонтный завод в нижеволжском поселке Красная Слобода (директор Н.П. Заславский). Часть оборудования в сентябре 1942 г. была перевезена в колхоз им. Фрунзе и установлена в специально вырытых землянках и блиндажах (в 10 км от Волги, в лесу около оз. Нарезного). В декабре 1942 г. Краснослободский завод переехал в Булгаковский затон (в 70 км ниже Сталинграда). Несмотря на разрушения, завод продолжал действовать и только за сентябрь вернул в строй 11 речных судов и восемь воинских паромов [Заславский 1961: 114 – 117].

В состав как Нижневолжского пароходства, так и Волжской флотилии входили отряды водолазов, с задачей осуществления ремонтных работ под водой, устранения повреждений, подъема затонувших судов, все, что оказывалось на речном дне. Так, 14 августа 1942 г. противник потопил против Тракторного завода в р. Ахтуба деревянную баржу с автоматами ППШ. Группа водолазов с 35 приданными красноармейцами под командованием инженер-капитана В.П. Скобеева с 15 по 25 августа вручную разгрузила это судно, подняв на поверхность 10 тыс. пистолетов-пулеметов (1300 ящиков). Их просушили и передали в войска, а баржу тоже подняли и поставили на плав. Командующий 62-й армией генерал-лейтенант В.И. Чуйков был доволен: 10 тыс. бойцов получили весьма эффективное по тем временам автоматическое стрелковое оружие [Козлов 1978: 85].

Высокую оценку морякам и речникам — участникам битвы на Волге дал после войны командующий легендарной 62-й армией В.И. Чуйков: «О роли моряков флотилии, о их подвигах скажу кратко: если бы их не было, возможно, 62-я армия погибла бы без боеприпасов и без продовольствия и не выполнила своей задачи» [Локтионов 1974: 6].

На восточном берегу Волги, прикрытом пойменными лесами, находились огневые позиции артиллерии 62-й и 64-й армий. Артиллерийский заслон представлял собой орудия тяжелой гаубичной артиллерии и установки гвардейских реактивных минометов – всего 250 стволов калибром 76–152 мм [Хорошилов 1985: 173], сведенных в 9 полков [Сталинград 1995: 142-144, 156], которые открывали огонь на уничтожение атакующей вражеской пехоты и техники. Артиллеристы работали по сигналам наблюдателей с возвышенных точек левого берега, корректировщиков и разведчиков с правого берега. Поэтому армии Паулюса не удалось захватить все городские кварталы и пройти последние десятки метров до волжской воды. Атакующих гитлеровцев встречал вал огня и стали, созданный заволжскими батареями. И в наши дни в приречных волго-ахтубинских рощах можно увидеть заросшие укрытия для орудий и обвалившиеся землянки.

В соответствии с указаниями Ставки в октябре на левый берег Волги в систему обороны 2-го танкового корпуса перебрасывались с других фронтов три укрепленных района: 77-й, 118-й и 156-й. Для организации прочной защиты волжских островов в районе Сталинграда — Спорного, Зайцевского, Голодного и Сарпинского — Ставка в октябре 1942 г. направила из Московской зоны обороны Сталинградскому фронту артиллерийско-пулеметные батальоны [Брусин 1964: 113 -117].

Укрепленный район из окопов, траншей, огневых точек, минных полей был сооружен и на территории будущего Волжского – в прибрежной части сел Погромное и хутора Осадная Балка заняла оборону 300-я стрелковая дивизия (будущая 87-я гвардейская) [Краткая справка 1984: 7]. Наблюдательный пост 822-го артиллерийского полка 300-й стрелковой дивизии (оборона от села Рахинка до балки Осадная) находился на окраине села Безродное в трехэтажной паровой мельнице Даммера, что сохранилась до сих пор в 36-м квартале г. Волжский по ул. Советской. Это событие увековечено мемориальной доской на здании [Шабалов 1999: 172-176].

300-я стрелковая дивизия под командованием полковника И. М. Афонина не ограничивалась пассивной обороной берега. На кораблях Волжской военной флотилии высаживаются группы бойцов на захваченную противником территорию. 31 октября 1942 г. в захваченный врагом пос. Латошинка высадился десант 300-й стрелковой дивизии численностью около 1000 человек. Задачей десанта было оттянуть на себя резервы врага от Спартаквики, от Северной группы войск полковника Горохова. Столкнувшись с превосходящими силами противника и вступив в бой без поддержки артиллерии и авиации со стороны частей Донского фронта десантники понесли огромные потери. 1 ноября 1942 г. в операции по снятию десантников с правого берега на бронекатере № 34 погиб командующий Северной группы кораблей, капитан 3-го ранга С.П. Лысенко. Десантная группа не выполнила поставленной задачи по освобождению Латошинки, но до начала советского контрнаступления сковала части 14-го немецкого танкового корпуса, занимавшего этот район [Сталинград 1995: 183-184, 192].

В Волго - Ахтубинской пойме, хорошо покрытой кустарником и лесом, имеющей много озер и проток, создавались хорошие условия для скрытного передвижения войск от железной дороги к переправам через Волгу, хорошее укрытие для баз снабжения всем необходимым сражающихся армий: складов горючего, боеприпасов, медикаментов находящихся в тайниках под землей во многих местах.

В сентябре 1942 г., в хуторах Ямы под Красной Слободой размещался командный пункт Сталинградского фронта, который возглавлял маршал А. И. Еременко. После уничтожения хуторов Ямы артиллерией и авиацией противника штаб переместился далее на восток – в колхоз «Красный Сад» близ Средней Ахтубы. В блиндажах около поселка Сахарный Краснослободского района с 14 сентября разместился городской комитет обороны под руководством А. С. Чуянова, который управлял оттуда неокупированной частью Сталинградской области, организовывал работу тыла. Остальные партийно-государственные органы областной власти эвакуировались в поселок Николаевск [Пенкин 2003: 66-67].

В связи с приближением фронтов к Сталинграду решено на левом берегу Волги организовать резервный узел связи Наркомата связи СССР. Местом дислокации узла связи было избрано село Капустин Яр Владимировского района. В июне 1942 г. часть оборудования Сталинградского телеграфа и междугородной телефонной станции была демонтирована и перевезена в помещение начальной школы с. Капустин Яр. Как только фашистские самолеты 23 августа 1942 г. разрушили Сталинградский телеграф и междугородную телефонную станцию, был перерезан кабель, идущий через Волгу, Капустиноярский узел связи вступил в строй и через него держалась связь Сталинградского и Донского фронтов со Ставкой Верховного Главнокомандования. После разрушения Сталинграда и линейно-технический узел дислоцировался в Капустин Яр. Начальником его был Ф. Г. Пискунов, а главным инженером В. Я. Гайдаш. Руководство работой Капустиноярского узла связи было возложено на начальника Сталинградского телеграфа И. А. Федорова [Гудз 1999: 76-78].

Сражающиеся войска получали большое количество боеприпасов. За оборонительный период Сталинградской битвы расход боеприпасов (учитывая и потери при транспортировке) составил 7 610 тыс. снарядов и мин, 182 млн. патронов и около 2,3 млн. ручных гранат. Для их доставки фронтам потребовалось 4728 вагонов [Яковлев 1981:10]. И не менее половины этого количества было доставлено по новой ветке Владимировка – Паромная Рязано-Уральской железной дороги.

В дни великой битвы на Волге участок Паромная – Владимировка являлся единственной линией, подходящей непосредственно в ближайший тыл Сталинградского фронта. По этой дороге шли сотни эшелонов с боевой техникой, личным составом, продовольствием, горючим. Назад на восток шли поезда с ранеными, беженцами, заводским оборудованием. На участке от ст. Ахтуба до разъезда Заплавное осуществлялась выгрузка резервов, боеприпасов и техники [Болотов 2007: 68-69].

В небе Сталинграда фашистская авиация понесла по-настоящему невосполнимые потери. Ожесточенные воздушные бои велись и над приахтубинской степью. Перед 8-й воздушной армией генерал-майора авиации, Героя Советского Союза Т.Т. Хрюкина Ставка поставила особую задачу — закрыть вражеским самолетам дорогу на левый берег Волги. Т. Т. Хрюкин понимал важность этого приказа: левый, пологий берег реки переходил в ровную, бесконечную степь. Сюда подтягивались резервы из глубины страны, здесь находились тылы Сталинградского фронта. Укрыть подхитившие войска, технику, различное воинское снаряжение на открытой местности было почти невозможно. Понятно, все это могло стать легкой добычей немецкой авиации, если допустить ее прорыв в Заволжье.

Генерал Т. Т. Хрюкин решает создать группу летчиков специального назначения. В ее состав должны войти наиболее опытные летчики-истребители. Базироваться группа должна была на секретном, хорошо замаскированном аэродроме и из засады вылетать на перехват вражеских самолетов, направлявшихся в Заволжье. После получения этих указаний стала широко внедряться практика уничтожения бомбардировщиков противника из засад, устраивавшихся истребителями на наиболее вероятных направлениях их полетов. Район Верхне-Погромное, Верхняя Ахтуба и Ленинск объявлялся зоной истребления воздушного противника с постоянным патрулированием в нем истребителей воздушной армии [Командарм крылатых 2002: 34-36].

Нехватка истребителей и привлечение части зенитной артиллерии для борьбы с танками противника вынудили командование воздушной армии использовать для перехвата бомбардировщиков противника самолеты-штурмовики Ил-2. Это неожиданное решение оправдало себя. Задача по перехвату бомбардировщиков противника была поставлена сначала 226-й, а затем 206-й штурмовым авиационным дивизиям. 11 октября командир 505-го штурмового полка майор Л. К. Чумаченко заметил в воздухе 12 Ю-88, державших курс на станцию Эльтон. Прекратив учебные полеты, Чумаченко с одним из обучаемых набрал высоту 3000 м и прицельным огнем сбил один «Юнкерс». Бомбардировщик приземлился недалеко от аэродрома, а его экипаж был взят в плен подразделением роты связи [Зефиоров 2007: 365-366].

В небе Сталинградского Заволжья было совершено несколько воздушных таранов: 11 сентября 1942 г. в районе железнодорожной станции Джаныбек нагнал и таранил «Юнкерс» старший сержант Д. В. Гудков. От удара вражеский бомбардировщик развалился пополам и упал, два члена экипажа спустились на парашютах и были взяты в плен. За этот подвиг Гудков был награжден орденом Красного Знамени. 18 сентября в этом же районе, израсходовав боеприпасы, таранил бомбардировщик противника ударом в крыло старшина С. Ф. Танов. С отбитой консолью крыла «Юнкерс» пытался уйти, но в районе озера Эльтон развалился в воздухе и

рухнул на землю. Старшина Танов после тарана погиб, зацепившись стропами парашюта за свой падавший самолет [На грани возможного 1990: 320, 355].

За весь период битвы на Волге летчики 8-й воздушной сбили 1200 вражеских самолетов в воздухе и 470 на земле, потеряв при этом 1300 машин и 1036 пилотов. 1069 летчиков и техников были награждены орденами и медалями, пять авиадивизий и 15 авиаполков стали гвардейскими [Командарм крылатых 2002: 41].

Жестокой бомбардировке и обстрелу в период Сталинградской битвы подвергались и населенные пункты Левобережья. Немцы вели огонь невзирая на то, есть ли в них войска и военные объекты. Разрушали всё, пытаясь этим создать панику среди населения. Жители покидали свои дома и уходили в леса поймы, степные хутора, рыли там землянки и укрывались в них.

Восточный берег Волги в дни боев за Сталинград стал основным пунктом приема раненых и больных, доставляемых с фронта. Эвакуация с одного берега на другой проходила под непрерывным обстрелом врага, медперсонал все время нес потери. В зимнее время, во время ледостава, вывоз раненых и больных велся автомобильным и конным транспортом по льду. Часто на санях размещали по 2-3 раненых, а к саням привязывали одну за другой несколько лодок-волокуш, на которых укладывали других. За сутки такая упряжка совершала 2-3 рейса. Размещались медсанбаты в зданиях школ, сельсоветов, церквей, в брезентовых палатках и сельских домах. В сентябре 1942 г., когда фашистская авиация с особой жестокостью стала уничтожать раненых, в склонах к реке Ахтуба медики стали сооружать более безопасные подземные госпитали, оборудованные по типу штолен с перекрытиями, как например армейский госпиталь для легкораненых № 4184 размещавшийся близ села Капустин Яр в хуторе Токаревы Пески. Поступившие на левый берег раненые и больные распределялись по 130 госпиталям: стационарным и подвижным полевым, находившимся в Ленинске, Верхней и Средней Ахтубе, Заплавном, Эльтоне и других населенных пунктах. Усилиями людей в белых халатах в строй возвращалось свыше 70% бойцов получивших ранение [Щучкин 1995: 121 - 122].

Став ближайшим прифронтовым тылом и основой базирования войск Сталинградского фронта левый берег Волги сыграл важную роль, как в размещении вооружений, боеприпасов, развитии систем железнодорожных и автомобильных коммуникаций, так и в качестве госпитальной базы и основного района наземной дислокации ВВС. Можно уверенно сказать и то, что регион, в особенности Волго-Ахтубинская пойма, примыкавшая непосредственно к волжским переправам в Сталинград стала и рубежом активной обороны. Практически вся тяжелая и зенитная артиллерия армий Сталинградского фронта размещалась в Заволжье и вела меткий и сосредоточенный огонь по противнику на правом берегу, способствуя успеху советских солдат в уличных боях. Вместе с тем, решающее значение на исход битвы на Волге повлияла работа 40 переправ по переброске войскового пополнения и материальных средств борьбы, эвакуации раненых, мирных жителей и народнохозяйственных ценностей. При участии Северной (Ахтубинской) группы кораблей Волжской военной флотилии на вражескую территорию высаживаются десанты.

Не следует забывать, что имеющийся экономический потенциал региона (сельскохозяйственное производство и солепромыслы) не только не эвакуировался, но и продолжал работать на Победу за исключением ближайшей прифронтовой полосы, занятой войсками (п. Красная Слобода, с. Безродное и др., значительно разрушенных огнем противника).

Детальное исследование организации обороны на тыловых рубежах Сталинградского фронта в Заволжье за 65 лет, прошедшие после окончания битвы на Волге так и не было проведено. Гораздо лучше изучены вопросы действий Волжской военной флотилии и Нижневолжского речного пароходства по обеспечению переправ, базирования частей авиации и госпиталей действующей армии. Настоящим «белым пятном» в историографии Сталинградской битвы является изучение вклада крестьянства Нижнее Волги, в частности Заволжья в победу над врагом.

Осуществление комплексного исследования по истории военного Сталинградского Левобережья, продиктовано не просто чувством долга перед памятью погибших воинов, но и уважением к оставшимся в живых ветеранам. А также стремлением понять прошлое той многострадальной земли, на которой вырос молодой город-спутник Волгограда Волжский. Цветущий город, столица Заволжья должен помнить, кому он обязан своим мирным высоким небом.

Список литературы

- Болотов, Н. А.** Железнодорожники Нижнего Поволжья в годы Великой Отечественной войны: Монография / Н. А. Болотов, М. Н. Опалев. – Волгоград, 2007.
- Брусин, Г.** Оборона острова Зайцевого (Эпизод из битвы на Волге) / Г. Брусин, Г. Нехонов // Военно-исторический журнал. – 1964. - № 3. – С. 113-117.
- Гудз, М. И.** Вклад связистов в разгром немецко-фашистских войск под Сталинградом (по материалам музея истории войсковой части № 15644) / М. И. Гудз. // Сталинградская битва в истории России: Четвертые Юношеские чтения. 20 апреля 1999 года: Сб. докладов / Под. ред. М. М. Загорюлько, И. Я. Фроянова. – Волгоград; СПб., 1999. – С. 76-78.
- Вашкау, Н. Э.** Немцы в России: история и судьба: Учеб. пособие к спецкурсу / Н. Э. Вашкау. – Волгоград, 1994.
- Вьюненко, Н. П.** Военные флотилии в Великой Отечественной войне: краткий военно-историч. очерк / Н. П. Вьюненко, Р. Н. Мордвинов. – М., 1957.
- Горлов, В. П.** Инженерные войска в оборонительном сражении под Сталинградом / В. П. Горлов // Инженерные войска Советской Армии в важнейших операциях Великой Отечественной войны: Сб. статей. – М., 1958. - С. 97-110.

- Группировка населенных пунктов Сталинградской области по видам и количеству жителей за 1939 г.** – Государственный архив Волгоградской обл. (ГАВО), Ф. 686, Оп. 5, Д.79, Л. 1-6.
- Заславский, Н. П.** Боевые будни заводского коллектива / Н. П. Заславский // Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961. – С. 114 – 117.
- Зефилов, М. В.** Свастика над Волгой. Люфтваффе против сталинской ПВО / М. В. Зефилов, Д. М. Дегтёв, Н. Н. Баженов. – М., 2007.
- Ишин, В. В.** Волго-Каспийский регион в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) / В. В. Ишин, И. И. Панин. – Астрахань, 2001.
- Козлов, В.** Аварийно-судоподъёмная служба на Волге (1942 - 1945 гг.) / В. Козлов, И. Данилин // Военно-исторический журнал. – 1978. - № 12. – С. 84-88.
- Колхозная Ахтуба.** – 1940. – 18 янв., 21 янв., 20 июня, 22 сент.
- Командарм крылатых: Генерал-полковник авиации Т. Т. Хрюкин** / Авт.-сост. В. С. Петров. – Волгоград, 2002.
- Краткая справка о боевом пути 87-й гвардейской Перекопской, орденов Красного Знамени и Суворова II-й степени стрелковой дивизии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.** / Под ред. гвардии подполковника в отст. Д. Шабалова. – М., 1984.
- Локтионов И. И.** Волжская военная флотилия / И. И. Локтионов. – М., 1974.
- На грани возможного. Легендарные подвиги советских воинов:** Сб. – М., 1990.
- Павлова, Т. А.** Засекреченная трагедия: гражданское население в Сталинградской битве: Монография / Павлова, Т. А. — Волгоград, 2005.
- Пенкин, А. А.** Родная земля ахтубинская. Из истории Среднеахтубинского района: документы, факты, предания / А. А. Пенкин. – Волгоград, 2003.
- Пищулина, С. Ю.** Сталинградский городской комитет обороны в 1941-1945 гг.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук / Пищулина Светлана Юрьевна. – Волгоград, 2007.
- Плехов, И. И.** В огне сталинградских переправ / И. И. Плехов, Хватов С. П., Захаров Г. И. – Волгоград, 1996.
- Районы Сталинградского края: статистический справочник.** - Сталинград, 1936.
- Самсонов, А. М.** Сталинградская битва / А. М. Самсонов. – М., 1983.
- Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне.** – М., 1981.
- Справка зам. начальника УНКВД Сталинградской области «О потерях волжского флота от бомбардировок и мин противника с 25 июля по 11 августа 1942 г.».** // Архив Управления ФСБ РФ по Волгоградской области. Ф. 2. Оп. 68. № 11. Л. 144.
- Сталинград. 1942-1943. Сталинградская битва в документах.** – М., 1995.
- Сталинградская область в цифрах: краткий статистический справочник.** - Сталинград, 1939.
- Сталинградский городской Комитет обороны в годы Великой Отечественной войны:** Документы и материалы. – Волгоград, 2003..
- Усик, Б. Г.** Народное ополчение Сталинграда / Б. Г. Усик. – Волгоград, 2006.
- Хорошилов, Г. Т.** К вопросу о боевом применении артиллерии в Сталинградской битве / Г. Т. Хорошилов // Исторический подвиг Сталинграда. – М., 1985. – С. 172 - 179.
- Цейтцлер, К.** Сталинградская битва / К. Цейтцлер // Роковые решения. - М., 1958. – С. 153.
- Цибин, В.** Волжские суда в Сталинградском сражении / В. Цибин // Волга. - 1993. – № 5-6 – С. 41.
- Шабалов, Д. М.** Десант в бессмертие / Д. М. Шабалов. – М., 1999.
- Шилин, Н. К.** На главном ходу. Волгоградские железнодорожники / Н. К. Шилин. – Волгоград, 1993.
- Щучкин, В. В.** Медицинские работники Сталинграда и области в годы Великой Отечественной войны / В. В. Щучкин, А. Ф. Воробьев. - Волгоград, 1995.
- Яковлев, Н. Д.** Об артиллерии и немного о себе / Н. Д. Яковлев – М., 1981.

МЕТАФИЗИЧЕСКОЕ НАЧАЛО В ТАНЦЕ

Осинцева Н. В.

Тюменский государственный архитектурно-строительный университет

Для понимания сущности танца следование за историей западноевропейского искусства, пожалуй, менее всего приблизит к истине. Вообще в истории искусства танец несправедливо расположен на периферии относительно живописи, скульптуры, музыки и театра. Между тем, в бытии танца прослеживается антропологически существенная разница в том, как танцуют - «для себя» или «для сцены». Когда танец становится средством создания и выражения художественного образа он превращается в искусство. В профессиональном искусстве сущность танца подчиняется лишь идее художественного образа, раскрытию публике замысла постановщика. В таком случае танец для зрителя представляет эмоции от воспринимаемых образов, которых он лишен в обыденной жизни. Область искусства формализует и рационализирует бытие танца, превращая его в антропологически производное событие. Там, где в танце засвечивается художественный образ, там танец перестает быть тем, чем он является по природе человека, и тогда танец превращается в очередное лицедейство искусства. Профессиональные танцовщики чувствуют привходящую в них радость, но, как правило, не от танцевания, а оттого, что радуются им. Отточенный язык телодвижений дает возможность опространствования любого настроения, но это будет образ настроения, маска, а не бытие. Дух радости, настроения, снизошедший на танцующего «для зрителя», остается земным, не делает человека легким, способным летать. Такое искусственное (во всех смыслах этого слова) бытие танца не может привести к