

**Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение г. Астрахани**

**«Средняя общеобразовательная школа №39»**

# **Исследовательская работа**

**на тему:**

**«Тыл в помощь фронту»**

**Работу выполнила:**

Фирсова Анастасия

учащаяся 3Г класса

**Руководитель:**

Оселедько Екатерина Валерьевна

г. Астрахань 2022г.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение</b>	3
<b>Глава I. Экономика во время ВОВ Астраханской области</b>	4
<b>Глава II. Строительство железной дороги Кизляр -Астрахань</b>	5
<b>Глава III. Боевые подвиги</b>	7
<b>Глава IV. Животные в помощь фронту</b>	8
<b>Заключение</b>	9
<b>Список литературы</b>	10

## ВВЕДЕНИЕ

В апреле 2022 года на классном часу учащиеся 3Г класса МБОУг. Астрахани «СОШ №39», узнали о том, что Астраханская область в годы Великой Отечественной войны была одним из ключевых поставщиков продовольствия для фронта и стратегически важным транспортным узлом. Астраханцы принимали активное участие в Сталинградской битве, в боях на Орловско-Курском направлении и в сражении на Курской дуге. Тысячи астраханцев прославили свой край военными и трудовыми подвигами. Мне стало интересно, и я решила узнать подробнее.

Данная исследовательская работа называется «Тыл в помощь фронту». Она посвящена предприятиям, людям и даже животным Астраханской области, которые помогали фронту.

**Цель работы** - рассказать о тружениках тыла, ветеранах войны Астраханской области, которые принимали участие в строительстве железной дороги. В данной работе пытаюсь решить взаимосвязанные **задачи**. Во-первых, осветить события военной истории 1941-1942 годов. Во-вторых, описать людей с их практическими действиями, участвовавших в событиях.

Данная проблема в настоящее время актуальна, так как мы должны всегда помнить о том, что рядом с нами живут пожилые люди, которые в те грозные военные годы ценой своих невероятных усилий, а некоторые и ценой своей жизни приближали победу, мы должны быть всегда благодарны ветеранам войны и труда, труженикам тыла.

## ГЛАВА I. ЭКОНОМИКА ВО ВРЕМЯ ВОВ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Великая Отечественная война против гитлеровской Германии была самой тяжелой и самой жестокой из всех войн, пережитых нашей Родиной. Вся страна поднялась на борьбу с фашистами.

Из истории мы знаем о том, что начальный период Великой Отечественной войны был очень трудным и сложным. Многие города были захвачены фашистами, они быстро продвигались к берегам Волги и в сторону Северного Кавказа с целью овладения нефтеносными районами.

Астраханская область являлась крупным транспортным узлом на стыке водных и железнодорожных путей. В Астраханском порту для отправки по всей стране перегружалось продовольствие, сырьё для предприятий, нефть.

В регион эвакуировались предприятия из других регионов: например, одесская табачная фабрика, Перекопский химический завод из Крыма, гомельский овчинно-шубный завод. Производство на них налаживалось в кратчайшие сроки, местные жители проходили всеобщее обучение. Женщины и подростки осваивали рабочие профессии. Местная промышленность перешла на военные рельсы. На судовой верфи имени Кирова производили аэросани и тральщики, судоремонтные заводы переориентировали на выпуск авиабомб, мин, снарядов и гранат. На Морском судостроительном заводе производили подводные лодки, бронированные катера, снаряды, в медицинском институте — горючие смеси.

Развитое сельское хозяйство и пищевая промышленность сделали округ одним из ключевых поставщиков продовольствия для фронта. Многочисленные рыбозаводы выпускали рыбные сухари и хлопья, муку, крупы, консервы в стекле. Астраханцы также обеспечивали страну хлебом и овощами. На всех предприятиях велись производственные соревнования, государственные планы перевыполнялись, в уборке урожая участвовало всё трудоспособное население.

В Астрахани действовал комитет по оказанию помощи раненым бойцам. В первые два года войны в округе создали более 80 госпиталей и приемных пунктов, половина из них располагалась в окружном центре. Под госпитали отдавали лучшие здания и направляли туда лучших медиков. Учебные заведения и заводы брали шефство над ранеными и помогали за ними ухаживать. Более тысячи человек регулярно сдавали кровь. Как утверждают краеведы, некоторые отдавали раненым свою кровь более 50 раз.

## ГЛАВА II. СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИЗЛЯР-АСТРАХАНЬ

Немалый вклад в победу внесли астраханские железнодорожники, построившие стратегически важные железные дороги Владимировка — Сталинград и Кизляр — Астрахань. Работы велись в 1941 и 1942 годах в тяжёлых условиях и без необходимого оборудования. Большинство строителей были женщинами. В 1943 году был возведён временный железнодорожный мост через Волгу.

Ее строительство организовали по принципу народной стройки военного времени с активным привлечением местного населения. Она строилась, в основном, трудящимися восточных улусов Калмыкии: «... Приволжского, Долбанского, Уланхольского, Лаганского, Черноземельского и Юстинского улусов, а также на северном участке - трудящимися Астраханского округа, на южном участке за пределами Калмыкии – трудящимися ближайших районов Орджоникидзевского края и Дагестана. Железная дорога от Астрахани до Кизляра проходила в сложной природно-географической, безводной, малонаселенной и экономически неразвитой зоне. 80 % протяженности этой магистрали (280 км.) от поселка Трусово, пригорода города Астрахани, до границы с Дагестаном

75 лет назад введена в строй железная дорога, о которой почти никто не слышал, но которая сыграла важнейшую роль в исходе Сталинградской битвы, а значит, и войны в целом. 356 км. шпал было проложено в нечеловеческих условиях в невероятные сроки - за 9 месяцев, руками, спинами, жилами исключительно женщин, стариков и детей: все мужское население было на фронте. Дорога Астрахань-Кизляр - фронтовая дорога жизни, строительство которой было зашифровано под кодом НКПС N 8. Только спустя 70 лет о скромном подвиге стариков и детей вспомнили, организовали Поезд памяти. Стали искать свидетельства, но уже не найти ничего, не сохранилось ни одной рукавицы или брезентового сапога, мотыги, платка - все унесло время и занесло песками. Но мы едем в маленькое, богом забытое село Караванное и там находим ветеранов. Ольга Толстова и Анфиса Козаченко, Евгения Сологубова и Евгения Жилова. Двое из них лежачие больные. В маленьких Басах еще 6 ударниц: Мария и Александра Бихаловы, Анна Вороненкова, Мария Богатырева, Нина Быкова, Анна Смагина.

- В 1941-м окончил 5-й класс, началась война. Школу закрыли, мужчины отправились на фронт, а жены, старики и дети на строительство железной дороги. Я попал во второй этап, в апреле 1942-го, в бригаду на станции Басы. Там дали мне арбу с двумя колесами и коня Аризала. Грунт подвозили к земляному полотну, где прокладывали основание для укладки шпал. Все время хотелось есть. В день баланда и 200 граммов хлеба. Его уже не ешь, а сосешь, чтобы надолго хватило вкуса во рту, - рассказывает ветеран Петр Четырев.

4 августа 1942 года был открыт путь из Кизляра в Астрахань. Начались регулярные налеты фашистской авиации. Разрушалась трасса, погибали люди, горели нефтеналивные бочки. Но тем не менее в точно установленные сроки был вбит последний костыль, и по железной дороге пошел первый эшелон из 45 вагонов в Сталинград - горючее, военная техника, продукты питания. Маленькие, да и взрослые калмыки первый поезд встречали, открыв рты. Смотрели на паровоз как на чудо, ведь прежде никогда не видели. Немцы, судя по всему, проворонили строительство магистрали. Трудно было поверить, что глубоко в степи горстки людей сооружают насыпи и прокладывают пути. Зато обнаружив уже практически готовую дорогу, немцы стали ее бомбить. Во время налета 13 сентября 1942 года погибли все, кто находился на стройке. В живых осталась одна 17-летняя Катя Коняева. Она одна пробыла в степи трое суток. И немного не дожила до юбилейной медали.

Немцы бомбили интенсивно, устраивали диверсии, мы работали как на передовой. Меня дважды засыпало землей, откопали путевые рабочие, - вспоминает Петр Четырев. - Это была настоящая линия фронта.

Люди работы не боялись, им было страшно, когда на них с неба обрушивался огненный шквал. Фашисты усиленно бомбили железную дорогу.. Так, например, 15 августа 1942 г. четыре бомбардировщика бомбили станцию Улан Хол железной дороги Кизляр-Астрахань, сбросили до 80 бомб, разрушили несколько звеньев дороги. Имеются людские жертвы. В этот же день три бомбардировщика бомбили станцию Зензели, подожгли 6 железнодорожных цистерн с нефтью... »

Из выше сказанного мы делаем вывод о том, что строительство железной дороги было начато и велось в очень трудных условиях, работали женщины, старики и подростки.

### ГЛАВА III. БОЕВЫЕ ПОДВИГИ.

Регулярным бомбардировкам подвергались Волго-Каспийский канал, плес реки Волги от устья до Саратова. Летом 1942 года линия фронта проходила всего в сотне километров от Астрахани, и вражеская авиация бомбила окружной центр и грузовые суда. Многие работники флота тогда совершали подвиги ради доставки военно-стратегических грузов. Например, теплоход «Память товарища Войкова» был атакован фашистами, одна из трёх барж загорелась, однако благодаря действиям капитана и команды пожар был потушен. Десять человек были награждены значками «Почетный работник В конце августа 1942 года фашистские войска начали продвижение на Астрахань. Их задерживала 34-я гвардейская стрелковая дивизия из Москвы. Для обороны Астрахани была сформирована 28-я армия под командованием генерал-лейтенанта Василия Герасименко. Сотни астраханцев в рядах 28-й армии вели ожесточённые бои в условиях недостатка воды. Также армия защищала эвакуируемый с пастбищ скот. 28 декабря 1942 года советские войска перешли от обороны к наступлению. Солдаты и командиры 28-й армии прошли от калмыцких степей до Берлина, приняв участие в Берлинской операции. Два астраханских стрелковых полка и одна стрелковая дивизия даже получили наименования Берлинских за проявленный в боях героизм. Из Берлина участники 28-й армии перешли на Пражское направление и 9 мая завершили боевые действия на реке Эльбе.

Астраханцы принимали активное участие в Сталинградской битве, в боях на Орловско-Курском направлении и в сражении на Курской дуге. Тысячи астраханцев прославили свой край военными и трудовыми подвигами. Среди них — лётчик Степан Здоровцев, 28 июня 1941 года протаранивший вражеский бомбардировщик и ставший одним из первых Героев Советского Союза; Павел Смирнов, экипаж которого в ходе Сталинградской битвы погиб в подожжённом немцами танке, отказавшись сдаваться в плен; участники обороны Дома Павлова в Сталинграде, длившейся 58 дней, — Фаизрахман Рамазанов, Иван Свиринов и Евгений Мясников; военный хирург Леон Слывко, который прооперировал более двух тысяч фронтовиков.

## ГЛАВА IV. ЖИВОТНЫЕ В ПОМОЩЬ ФРОНТУ

В победу наших войск над фашистами внесли свою лепту служебные собаки, о подвигах которых написано немало воспоминаний. Однако на фронте «воевали» и другие животные, известно об участии в Великой Отечественной войне боевых верблюдов, осликов, оленей. Эти копытные были незаменимыми помощниками нашим бойцам.

Во время боев под Сталинградом в Астрахани была сформирована 28-я резервная армия, и встал вопрос о транспортировке ее пушек. Свободной грузовой техники и даже лошадей не оказалось, и командование приняло решение использовать верблюдов. Обучить животных выполнять поставленные задачи бойцам помогли местные мальчишки-пастухи. В итоге верблюды научились возить полевую кухню и, главное – тяжелейшие орудия. На практике эти животные оказались почти вдвое выносливее лошадей.

Во время боев под Сталинградом вместе с нашими бойцами полегло немало «горбатых помощников». Так, например, когда 771-й артиллерийский полк оборонял реку Маныч, на пути у него оказалась отступавшая в сторону Ростова танковая немецкая группировка. В результате короткого, но кровопролитного боя погибло более 90% верблюдов.

Стоит отметить, что советские бойцы все-таки старались по возможности оберегать верблюдов, и если те погибали, переживали их смерть так же, как и гибель своих боевых товарищей.

Были случаи, когда солдаты героически спасали своим верблюдам жизнь. Однако из 350 астраханских животных выжить в войну удалось буквально единицам.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Во всех войнах России наш астраханский народ вместе с другими народами вставал на защиту Родины. Наши предки героически сражались и в Отечественной войне 1812 года, и в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Они приближали победу на фронтах и в тылу.

С первых дней войны труженики Астрахани свою жизнь полностью подчинили задачам обороны страны. Люди, которые не видели и не знали, как строить железную дорогу, стали сами прокладывать рельсы и шпалы. Строители, в числе которых были и наши земляки – ветераны войны и труда работали и строили железную дорогу

Все железнодорожное полотно от Кизляра до Астрахани было проложено досрочно .

Об этом надо помнить. «Огромное человеческое спасибо!» Ветеранам за победу, за мир и счастье на земле!

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баерхаев Т. «Информация о строительстве военно-стратегической дороги «Астрахань-Кизляр» в 1941-1943 гг.»
2. Берикова О. Статья «По дороге жизни». Газета «Искра» № 27, 28 июля 2012 г.
3. Владимирова А. Статья «Стройка оборонного значения», Газета «Искра» № 29, 3 сентября 2011 г.
4. Катаева А. Статья «Поезд памяти мчал в юность военных лет», газета «Искра» № 27, 28 июля 2012 г.
5. Кичиков М.Л. «Во имя победы над фашизмом!» Калмыцкое книжное издательство, Элиста, 1970 г.
6. Интервью, воспоминания Бадмаевой Цаган Баировны, Бадма-Халгаевой Анны Андреевны, Дорджиева Ивана Болдыревича, Дорджиевой Анны Болдыревны.
7. **Война: Астраханская область 1941–1945 гг** <https://regnum.ru/news/2989530.html>
8. **Астрахань. Страницы Великой Отечественной.**  
<https://karhu53.livejournal.com/25090459.html?ysclid=l42mbtdy5o>
9. **Животные, принимавшие участие в Великой Отечественной войне**  
<http://moyapobeda.ru/zhiivotnye-prinimavshie-uchastie-v-velikoj-otechestvennoj-vojne.html>