

**МУНИЦИПАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ЗЕНЗЕВАТСКАЯ СРЕДНЯЯ ШКОЛА»
ОЛЬХОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
(МКОУ «Зензеватская СШ»)**

Муниципальный этап Всероссийского конкурса
исследовательских краеведческих работ обучающихся
«Отечество»

Зензеватка в годы Великой Отечественной войны

Исследовательская работа в номинации
военная история

Шмаковой Дианы Руслановны, ученицы 11 класса
МКОУ «Зензеватская СШ»

Руководитель
Краинская Наталья Степановна,
методист по ВР
МКОУ «Зензеватская СШ»

Зензеватка
2023

Введение

В нашей школе уже несколько лет идёт сбор материала об истории села в годы Великой Отечественной войны. Мы, выполняя эту исследовательскую работу, задались вопросом, какое место в строительстве Волжской рокады отводилось селу Зензеватка?

Мы обратили внимание, на то что в архивных данных есть некоторое несоответствие местонахождения основного места дислокации Сталинградского ИТЛ . Также выявилось несоответствие архивных данных названия станции, место действия важных исторических событий, с описаниями очевидцев, местных жителей, которые имели отношение к строительству или материальному обеспечению рокады.

Возникло желание разобраться в этой проблеме, выяснить, почему так произошло, восстановить историческую справедливость.

Гипотеза. Предположение, что отсутствие названия села и станции «Зензеватка» в архивных данных связано с определёнными обстоятельствами военного времени, подтолкнуло нас на более глубокое изучение материала из различных источников.

Актуальность данного исследования в том, что оно помогает оценить важность происходивших событий в селе во время ВОВ, вклад односельчан - строителей рокады и просто труженников тыла. По достоинству раскрывает героические страницы истории села, вклад в победу Сталинградской битвы.

Объект исследования – строительство Волжской рокады.

Предмет исследования – архивные документы относящиеся к строительству Волжской рокады, статьи и книги об этом событии, воспоминания долгожителей села, рукописи жителей села участников строительства рокады, их семейные архивы, газетные статьи о них.

Цель: исследовать историю села Зензеватка в истории строительства Волжской рокады, показать вклад её жителей в Победу в ВОВ, использовать эти данные в освещении исторических событий в СМИ.

Задачи.

1. Изучить доступные архивные материалы в Интернете о строительстве Волжской рокады.
2. Опросить долгожителей села очевидцев данных событий.
3. Проанализировать и сопоставить факты на основе изученных и собранных материалов.
4. Обобщить все полученные в ходе исследования материалы, предположить, по различным отрывочным воспоминаниям, как именно происходили события и где они происходили.
5. Описать по воспоминаниям односельчан исторические факты, относящиеся к периоду ВОВ в жизни села.

Зензеватка в годы Великой Отечественной войны.

Победа в Великой Отечественной войне ковалась не только на передовой, но и в каждом населенном пункте нашей страны. Данное исследование раскрывает страницы жизни села Зензеватка в годы войны. Его вклад в Сталинградскую победу.

Вспоминает 96-летняя жительница нашего села, труженица тыла Хальпина(в девичестве Маслова) Нина Фоминична, которой на начало войны было 15 лет: «Лето 41-го... В этот первый военный год пшеницы было море, приходилось трудиться и день и ночь. В полях и на фермах работали женщины и подростки. Женщины вязали снопы, а младшие ребяташки сбрасывали их в кучи для дозревания и просушивания». Складов под зерно не было. Зерно лежало прямо на улицах в буртах. С 1942 по 1943 г. в Зензеватке был организован глубинный пункт. Директором был Ломейко.

И только в 1943 году был организован Зензеватский хлебоприемный пункт. Директором его стал, вернувшийся с фронта по ранению Пивоваров Григорий Романович.



В 1944 году построен первый склад, где хранилась мука, пшено,рис.

Когда началась война с Украины гнали скотину на север старики. Ночевали по домам нашим. Просили нас девчат доить коров.

В сторону Сталинграда шли пешком солдаты, что то везли на подводах. Сами никто не ехал. Шли дожди. Они заходили по домам и ложились мокрые спать вповалку. А оттуда шли раненые, в основном шли ночью. Мама постоянно кормила их.

В апреле 1942года началось строительство железной дороги. Для села это оказалось очень большим событием...»

1942 год. Враг развивает наступление на Сталинград. Перерезаны все железные дороги к городу по правому берегу Волги. Стратегической необходимостью стало наличие прифронтовой железнодорожной линии, которая смогла бы обеспечить транспортировку войск и подвоз грузов.

Главнейшей задачей стал поиск путей для обеспечения Сталинградского фронта боеприпасами, оружием, продовольствием.

Было принято решение о необходимости строительства железной дороги по правому берегу Волги.

История создания Волжской рокады началась за полгода до первых выстрелов Сталинградской битвы. 19 января 1942 г. народный комиссар путей сообщения СССР Л.М. Каганович по поручению председателя Государственного комитета обороны СССР Иосифа Виссарионовича Сталина представил проект железной дороги Сталинград-Саратов-Сызрань.



Лазарь Моисеевич Каганович Народный комиссар путей сообщений СССР в 1935- 1937, 1938-1942 и 1943-1944 гг

Рокаду предполагалось проложить по густонаселенным районам Сталинградской области и бывшей республики немцев Поволжья. К этому времени немцев из Поволжья уже выселили, однако рядом с опустошенными селами стояли нетронутые русские поселения. Проектировщики рассчитывали на то, что местные жители обеспечат обслуживание будущей железной дороги, будущих станций, разъездов, мостов и перегонов. Пустые села могли быть использованы под жилье для строителей.

Тогда же, в феврале, прошли первые изыскательные экспедиции в местах предполагаемого строительства железной дороги.

Начальник областного управления НКВД А.И. Воронин вместе с А.С. Чуяновым провели аэроразведку и убедились, что рокаду следует пролагать по уже существующей автомобильной трассе Сталинград-Камышин. Эти пути были утрамбованы, а близость Волги позволяла быстро получать грузы по реке и перебрасывать их на рельсы.



Алексей Семёнович Чуянов

Однако к северу от Камышина сложный рельеф местности затруднял дальнейшее железнодорожное строительство. Стало понятно, что строить дорогу просто вдоль Волги не получится.

После этого инженер-полковник Гвоздѣвский Фѣдор Алексеевич (автор довоенного проекта Байкало-Амурской магистрали), обратился к варианту строительства дороги по долине реки Иловли. Изыскательные экспедиции на данном маршруте предполагаемого строительства прошли в феврале-марте 1942 года.



Гвоздѣвский Фѣдор Алексеевич

Проведенные экспедиции и детальное знакомство с местностью, по которой предстояло пройти новой железнодорожной артерии, позволили выбрать оптимальный на тот момент времени маршрут. Железную дорогу решили строить от станции Иловля вдоль одноименной реки до пересечения с веткой Камышин – Тамбов. Дальше дорога должна была пройти на Багаевку и по уже существующему автомобильному грейдеру (грунтовая дорога) – на Саратов.

Эта железнодорожная магистраль получила название «Волжская рокада», т. е. дорога, идущая вдоль линии фронта.



116

РАСРЕШЕНО

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
СССР
19. Января 1942 г.
№ 5182
г. Москва

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ
товарищу С Т А Л И Н У.

О строительстве железнодорожной линии
Сталинград-Саратов-Сызрань.

По Вашему поручению докладываю:
Железнодорожная линия Сталинград-Саратов-Сызрань может быть построена по западному берегу Волги в расстоянии 10-40 км от реки по следующему направлению:
Сталинград - ст. Гумрак - по водоразделу рек Волги и Иловля до пересечения с существующей линией Балазов - Камыши на перегоне Камыши - Давыдово - по долине реки Иловля до водораздела рек Иловля и Карамыя с дальнейшим спуском по долине реки Карамыя до Саратова.
От Саратова линия на протяжении первых 60 км пойдет непосредственно вдоль берега Волги до устья реки Терешки и далее отклоняясь до 40 км от берега Волги следует по долине реки Терешки на протяжении около 200 км до водораздела рек Терешки и Сызрани до примыкания к существующей линии Пенза-Лубимов.
Общая длина линии определяется в 750 км с распределением по участкам:

Сталинград - Камыши	-	210 км
Камыши - Саратов	-	220 км
Саратов - Сызрань	-	320 км.

117

- 2 -

Наиболее сложными участками линии являются подход к Саратову на протяжении 30 км и участки пересечения водоразделов между Саратовом и Камышиным на подходах к Сызрани на общей длине около 100 км.
Объем земляных работ ориентировочно определяется в 20 тысяч куб. м на 1 километр, что составляет около 15 млн. куб. м.
Больших мостов отрезком от 60 до 200 метров - 6 штук, малых мостов около 800 штук.
Стоимость линии ориентировочно определяется в сумме около 500 млн. рублей. Первоочередные затраты для открытия движения при сооружении линии по облегченным техническим условиям ориентировочно впрямую в 300 млн. рублей.
Приложение - проект постановления и картон.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ *Л. Каганович* (Л. КАГАНОВИЧ)

Отпеч. 4 экз.
кх

113

РАСРЕШЕНО

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ № 1190
16.2.42

О строительстве железной дороги Сталинград-Саратов-Сызрань-Ульяновск.

Государственный Комитет Оборона ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Построить железную дорогу Сталинград-Саратов-Сызрань-Ульяновск по правому берегу р. Волги общим протяжением 900 км.
2. Проектирование и строительство линий возложить: от Сталинграда до Саратова, протяжением 430 км. - на НКВД; от Саратова до Ульяновска, протяжением 470 км. - на НКПС. К строительству железной дороги приступать немедленно и в течение ближайших месяцев начать в декабре 1942 года.
3. Разрешить НКПС и НКВД все строительные работы вести по облегченным техническим условиям, в том числе - устройство временных обходов с уклонами до 17‰, устройство деревянных мостов и труб, укладка неспрессованных шпал.

Финансирование работ производить без утвержденных проектных заданий, технических проектов и смет. Применять на строительстве коэффициент 1,30 к зарплате рабочих и инженерно-технических работников и наладчиков расходов 30%.

114

- 2 -

4. Обязать Наркомфин и Госплан СССР выделить на строительство железной дороги Сталинград-Ульяновск на 1942-й год 320 млн. рублей, из них НКПС - 170 млн. рублей и НКВД - 150 млн. рублей.
5. Разрешить НКПС и НКВД переброски на строительство линии необходимого количества строительных материалов, для чего обязать НКПС выделить в январе и феврале 1942 г. потребное количество подвижного состава.
6. Обязать Наркомвнешторг г. Москва импортировать для этой линии 1200 км рельс со скрепками.
7. Обязать НКПС и НКВД в недельный срок внести на утверждение Государственного Комитета Оборона предложения по обеспечению строительства железной дороги материалами, оборудованием, рабочими, продовольственными и промтоварными снабжением.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ *И. Сталин* (И. СТАЛИН)

В. Г. Гамин

Вопрос перед Сталинградом, Саратовом, Ульяновском, Куйбышевским, отделом НКВД, Кагановичу, Молотову, Голубову, Голубову, все, Орловскому - 4,5, Зельману - 4, Мельникову - 6

И.В. Сталин распорядился выделить на строительство 320 млн. рублей и незамедлительно приступить к работам, чтобы открыть движение поездов по

магистралами уже в декабре 1942 г. Для этого максимально упрощалось техническое задание (устройство временных обходов с уклонами 5-17%, строительство деревянных мостов и трубопровода, укладка непропитанных шпал и др.). Работы финансировались без утверждённых технических проектов и смет. Для стимулирования труда на строительстве применялся повышенный коэффициент 1,3 к заработной плате рабочих и инженерно-технических сотрудников. Из-за острой нехватки рельсов Народный комиссариат внешней торговли СССР обязали импортировать 1200 км рельсов.

Из книги «Волжская рокада. Трудовой подвиг народа»

...Головной участок рокады (Иловля-Петров Вал-Саратов)

Сталинградское руководство принимало все необходимые меры к выделению жилых, рабочих и складских помещений для Управления Волгожелдорстрой НКВД, снабжения рабочих строительным инвентарем и продуктами питания

Активно подключался Сталинградский городской комитет обороны, сосредоточивший в своих руках гражданскую и военную власть, и установивший строжайший порядок во всех населённых пунктах области...

Маршрут будущей Волжской рокады шел по берегам степных рек, это было важно, так как паровозы, являющиеся основной тягой на железной дороге, потребляли достаточно много воды. При этом сама местность: ее профиль и имеющаяся дорожная сеть позволяли строить дорогу быстрее и тратить меньше сил и времени на земляные работы.

Строительство новой дороги сразу же столкнулось с серьезными трудностями. Первая была климатической – весна 1942 года выдалась достаточно холодной и затяжной. На многих участках строительства снег сошел только во второй половине апреля, к 20 числам. В свою очередь это повлияло на сроки начала посевных кампаний. Это было важно, так как для строительства активно привлекались работники колхозов, но из-за поздно пришедшей весны они освободились только к десятому июня.

Второй, еще более важной проблемой, стал дефицит строительного материала. Железнодорожники сразу же столкнулись с нехваткой рельсов и шпал. Выходом из ситуации стало **демонтаж путей** с начавшегося в 1938 году активного строительства **БАМа**. По приказу ГКО (государственного комитета обороны) 180-километровую ветку, которую уже успели возвести на линии Бам-Тында, разобрали и перебросили под Сталинград для постройки новой дороги. Звенья пути и мостовые фермы с этого участка были доставлены для строительства Волжской рокады. Но этого хватало лишь для строительства перегона от **станции Иловля до станции Петров Вал**. Дополнительно рельсы **демантировались в западных регионах страны** в зоне боевых действий, их вывозили буквально из-под носа у наступающих гитлеровцев. **Этих вывезенных плетей хватило на участок от Петрова Вала до Саратова**. Дополнительно, для строительства дороги **1200 км рельсов** с креплениями привезли из США, в рамках реализации программы **ленд-лиза**

К строительству железной дороги были привлечены большие людские ресурсы. В 1942 г. в строительстве рокады приняли участие более ста тысяч советских граждан, в том числе заключенные ГУЛАГа, которые прибыли на стройку с Дальнего Востока вместе с демонтированными путями БАМа. На месте проведения работ было образовано два масштабных трудовых лагеря: Саратовский, который располагался в селе Умет, и Сталинградский — в селах Ольховского района, с наиболее крупным расположением в с. Ольховка (По нашим исследованиям в селе Зензеватка- прим. автора).

В мае 1942 г. на первом и важнейшем участке рокады Иловля–Петров Вал развернулась основная работа под руководством Управления Волгожелдорстрой. Куратором стройки от Сталинградского обкома ВКП(б) был Иван Петрович Бородин, Секретарь Сталинградского обкома ВКП(б) по строительству и стройматериалам, особоуполномоченный Сталинградского городского комитета обороны по строительству баррикад и мобилизации населения по Ерманскому району и городу в целом.



Иван Петрович Бородин

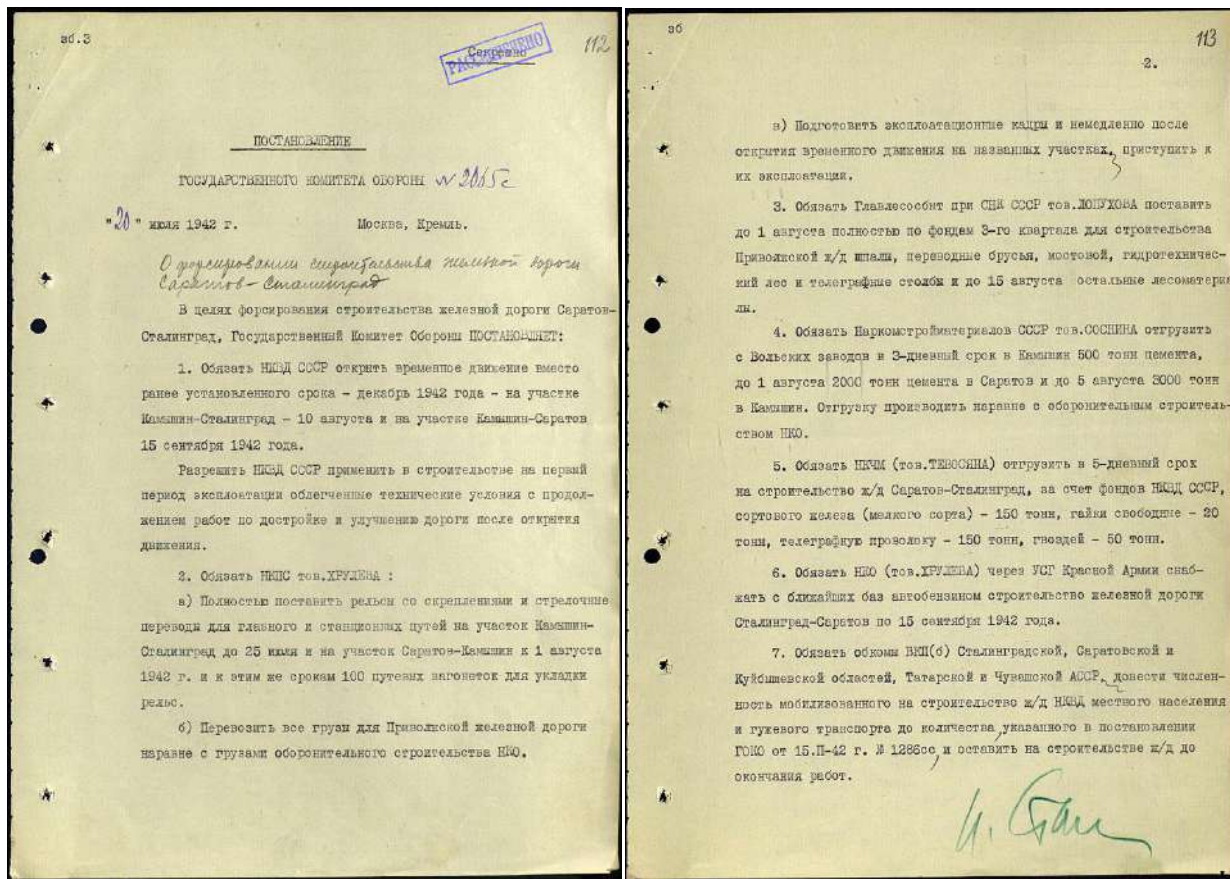
Согласно его докладу, к 31 мая от Сталинграда до Камышина одновременно работало 5 самостоятельных отделений, где было занято 23 тысячи 200 рабочих. Из них – 16 тысяч 548 бойцов 5-й сапёрной армии и 6 тысяч 657 заключённых Сталинградлага НКВД. Ощущалась нехватка техники: на стройке имелись всего лишь 21 трактор, 10 экскаваторов, 5 грейдеров и 30 мобильных электростанций. На подвозе материалов использовалось 293 автомобиля. Также мобилизовали три с половиной тысячи местных жителей и более двух тысяч лошадей с возницами и подводами (телегами).

С 11 сентября 1942 года оба лагеря объединили в Приволжский ИТЛ строгого режима. Он просуществовал до декабря 1944 года. По состоянию на 1 октября 1942 года в лагерях находилось 33 520 заключённых. Эти люди строили железную дорогу до Саратова.

Управление Приволжского ИТЛ размещалось сначала в Саратове, а затем - в городе Красноармейске (Саратовской области) Также действовал Камышинский проверочно-фильтрационный лагерь, где работали красноармейцы, вернувшиеся из плена или окружения. По современным подсчётам, ко времени основных работ летом-осенью 1942 г. общая численность трудившихся от Сталинграда до Саратова заключённых и штрафников приближалась к 65 тысячам человек...

Для создания всей железнодорожной магистрали Свияжск-Сталинград (это 976 километров) было задействовано более 70 тысяч заключённых.

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%.*



Строилась железная дорога в течение пяти месяцев. При этом вклад заключенных в строительство был большим, но не решающим. На ведение работ в массовом порядке мобилизовывались местные крестьяне. На строительстве работали десятки тысяч колхозников, большое количество женщин и подростков, которые вынесли на себе все тяготы этой работы. Также свой вклад вносили саперы 5-й саперной армии, специализированные строительные части со всего Советского Союза и вольнонаемные граждане. По воспоминаниям некоторых строителей, для возведения дороги использовался и труд немецких военнопленных.

Как же и где всех строителей размещали?

Местные должностные лица вспоминают, что в селе Ольховка располагались в основном неблагонадежные граждане, которых расселяли по домам местных жителей, в основном это были чеченцы и дагестанцы. Была организована комендантура, где они отмечались.

В селе Зензеватка был строительный батальон, состоящий в большей части из татар, они служили в инженерных войсках НКВД. Для усиления к

ним направили служащих Сапёрно-инженерные части 5-й армии их тоже селили в домах местных жителей. А на воротах каждого дома мелом писали, сколько разместили здесь человек. Вспоминает Хальпина Нина Фоминична: «...Старикова Варвара распределяла солдат по домам. У нас своих шестеро было и четверых солдат поселили...»

Алимпиева Раиса Антоновна вспоминает: «...По всем домам жили солдаты. На квартире у нас жили сержант Сашка Беда, с ним Гришка и Иван – украинцы. Мама говорила: «Ой, беда мне с вами, ребята!» А Сашка отвечал: «Так я и есть Беда!»

Мы вязали варежки и носки для солдат на фронт, в совет относили. (Совет был рядом с тем местом, где сейчас заброшенная совхозная баня.) Там же была и библиотека, там же и клуб.

В лесу, как идти на водокачку, были окопы зигзагом и землянки. Там жили солдаты и стояли зенитки. В старом саду (сейчас это улица Набережная и территория за асфальтом) была пекарня, маму приглашали печь хлеб для солдат...»

Напомним, - головной участок рокады это Иловля-Петров Вал-Саратов.

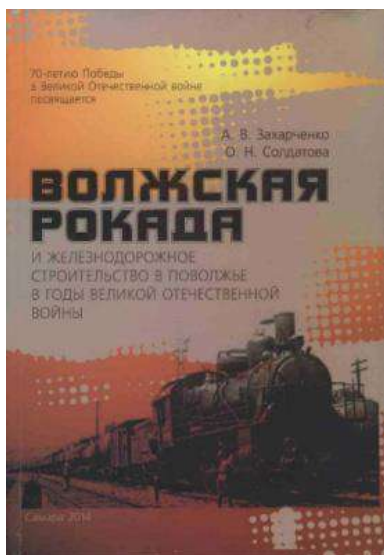
Из книги «Волжская рокада. Трудовой подвиг народа»

« ...К 31 мая от Сталинграда до Камышина одновременно работало 5 самостоятельных отделений, где было занято 23 тысячи 200 рабочих. Из них – 16 тысяч 548 бойцов 5-й сапёрной армии и 6 тысяч 657 заключённых Сталинградлага НКВД. Ощущалась нехватка техники: на стройке имелись всего лишь 21 трактор, 10 экскаваторов, 5 грейдеров и 30 мобильных электростанций. На подвозе материалов использовалось 293 автомобиля. Также мобилизовали три с половиной тысячи местных жителей и более двух тысяч лошадей с возницами и подводами (телегами)...

... Помимо железнодорожной трассы строителям предстояло установить 7 разъездов и 6 новых железнодорожных станций: Иловля-2 и Чернозубовка в Солодчинском районе, **Красная Котлубань и станция Ольховка в Ольховском районе**, а также станции Умёт и Петров Вал в Камышинском районе Сталинградской области»

Всем понятно, что **станция «Ольховка» в Ольховском районе никогда не существовала, а вот станция «Зензеватка» была построена. Вот эта неточность в архивных документах порождает ситуацию «белого пятна» в истории рокады, в истории села.**

Вероятно, село было настолько маленьким, что не было нанесено на довоенные карты. И **пользовались названием того населённого пункта, который был наиболее близок к месту событий и обозначался на картах.** Возможно, **сыграла роль секретности объекта.** Но, Зензеватка, во время войны, как и весь Ольховский район сыграли важную роль в строительстве рокады, в победе в Сталинградской битве.



В книге «Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны» А.В. Захарченко, О.Н. Солдатовой есть такие строки: «...Работы велись в условиях строгой секретности. Под видом строителей промышленной ветки для нового песчаного карьера в Саратов, Камышин, Бальцер (ныне город Красноармейск Саратовской области) с Дальнего Востока стали прибывать военно-строительные и сапёрные подразделения. Для усиления к ним направили служащих сапёрно-инженерных частей 5-й армии, ранее принимавших участие в возведении оборонительных сооружений в Сталинграде. Им запретили использовать традиционные воинские приветствия, не допускалось ношение формы и знаков различия»

Благодаря воспоминаниям жителей села и архивным данным, мы знаем, что происходило во время строительства рокады в Зензеватке. Здесь располагался один из крупных строительных пунктов.

Для заключённых под горой Бутковка (в настоящее время это место за ул. Комсомольской) строились бараки. Это место строго охранялось.



Интерьер барака. Приволжский ИТЛ. 1943 г.

В.И. Киреева - жительница села Зензеватка вспоминает, что они всегда раньше (до строительства рокады) с бабушкой ходили туда за водой, там был колодец, самый близкий к их дому, но солдаты их не пускали. Бабушка уговаривала солдат набрать воды.

В посёлке Октябрьском располагалась тюрьма, которая существовала ещё и после войны.

К сожалению, трагедия и подвиг подконвойных строителей, многие из которых были с клеймом «врагов народа», внесших значительный вклад в историческую Сталинградскую победу и в наши дни во многом остаётся «белым пятном». До сих пор многие материалы засекречены. У нас нет имен этих людей. Мы можем рассказать о труде в исправительно-трудовом лагере (кратко ИТЛ) используя только доступные архивные данные и воспоминания местных жителей.

Все строители рокады испытывали проблемы с питанием, поставками рабочей одежды и медикаментов.

Маиса Николаевна Галимова (проживает в Зензеватке на ул. Советской) вспоминает, что заключённые были плохо одеты. На них были короткие фуфаечки (*телогрейки – прим. автора*).



Строительство Волжской рокады 1942 год



Заклученные Приволжского ИТЛ на строительстве железной дороги.

Военное время накладывало серьезный отпечаток на работы. В момент строительства страна, находилась буквально на грани катастрофы. Под Сталинградом, без всяких преувеличений, решалась судьба войны.

В Зензеватку, где размещался штаб экспедиции, и вблизи которой строилась Волжская рокада, в июне приехал со своим штабом заместитель Верховного Главнокомандующего генерал армии Г.К.Жуков. Этому событию были очевидцы села Зензеватка.

Усачёва Ефросинья Ефимовна (Маслова в девичестве) доставляла продукты для строителей рокады. Её дочь Галимова Маиса Николаевна рассказывает со слов своей мамы, которая видела, как со стороны Октябрьского, (где располагался аэродром 16-ой воздушной Армии) по улице Советской на коне верхом ехал Жуков в сопровождении конных военных.



Г.К. Жуков.

Штаб находился в здании почты по улице Советской. (Почти напротив дома, где до сих пор живет семья Маисы Николаевны). По тем временам это был большой дом в двух уровнях, весь резной в деревянной вязи. С тесовой верандой, с мансардой, лестница внутри веранды с двумя пролётами была. Очень красивый. Во время войны почтой заведовала Салова



Мария Иосифовна. (05.05.1902-14.12.1986). В девичестве Герлин (Герлинг). (Её отец до революции владел мельницами, по деревенски их так и прозывали – Мельниковы, семья жила в достатке.)

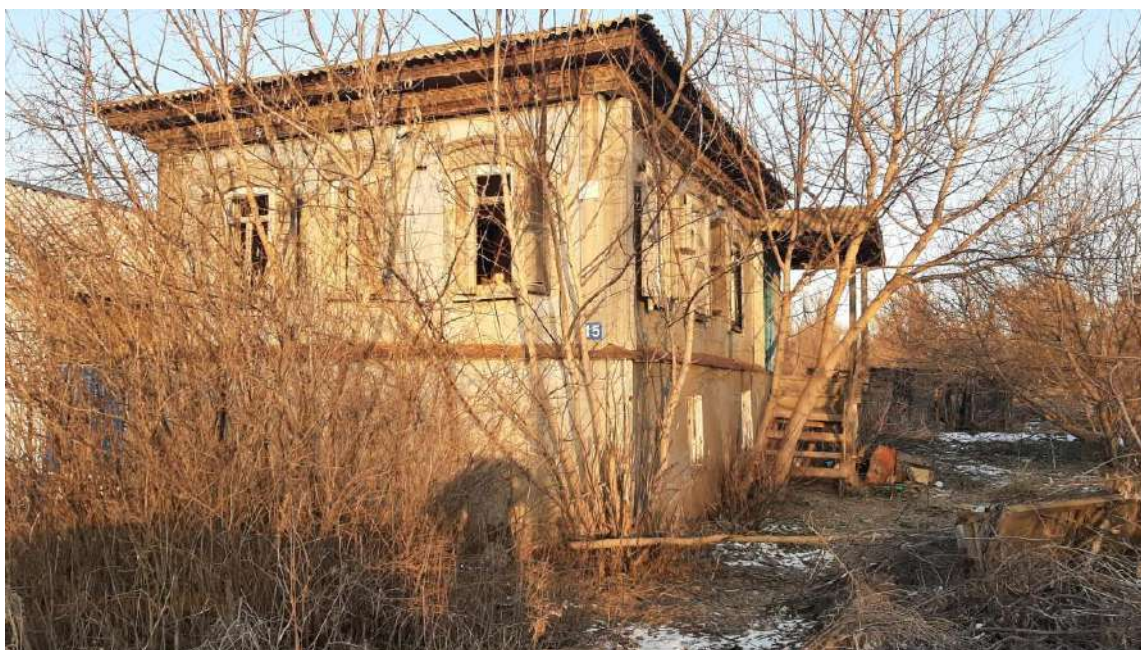
Она с тремя детьми жила во дворе (в летней кухне) и разносила почту. У Марии Иосифовны было образование 4 класса церковной школы, по тем временам это считалось хорошим образованием. В молодости Мария Иосифовна была первой пионервожатой в Зензеватской школе. Когда она умерла, от школы был пионерский отряд, который дежурил у её дома. На подушечке несли

награды. На могиле стоит красная звезда, которая показывает принадлежность к Красной Армии. Казалось бы, обычный сельский почтальон, которая ни одного дня не была на войне. Выводы напрашиваются сами собой.



Муж её - Салов Алексей Иванович (30.03.1893- 30.11.1963) был в партизанах. Вернувшись после войны, он стал начальником почты.

Этот дом семье подарила его сестра в 1933 году. И сейчас он стоит по адресу ул. Советская 15 (в старину эта улица называлась Ключёвка). Его купили какие-то приезжие у прежних хозяев, бросили и уехали. Это неприкосновенная частная собственность. А на деле – разрушающаяся история нашего села. Здесь можно было бы создать музей – памятник строителям Волжской рокады, воевавшим землякам, труженикам тыла.



В Зензеватке был достаточно сложный участок строительства.

- Была сделана выемка грунта горы Бутковка. Всё это делалось вручную. Землю возили с использованием тачек и грабарок. Использование строительной техники было крайне ограниченным. Гужевого скота было очень мало. Практически весь забрали на нужды фронта. Из архивных фотографий мы можем увидеть, как это происходило. Видимо, и расположение лагеря под горой диктовалось близостью к работе.

Разработка выемки грабарками на строительстве Волжской рокады



Отсыпка насыпи железнодорожного полотна тачками.



- Построен мост через речку Зензеватка. Она протекает в нескольких метрах от горы Бутковка. Сейчас река сильно обмелела, а в то время она была полноводной и сильно разливалась по весне. Для упрощения строительства и ускорения сроков, большинство построенных на Волжской рокаде мостов были изготовлены из дерева. Быки (опоры моста) строились углом, для того, чтобы предохранить мост во время ледохода.

Аналогичное сооружение моста через реку Терешка



- Была построена насосная станция на реке Иловля, проложен оттуда водопровод до станции, чтобы заправлять водой тепловозы. До сих пор в Зензеватке место расположения насосной станции называют старой водокачкой. От насосной станции сейчас остался только остров. По нему можно понять, что сделана она была из шлака – это то, что остаётся от сожженного угля в топках. На железных дорогах шлака было очень много, паровозы работали на угле, в паровозных топках жгли его тоннами, это был бесплатный строительный материал. Его смешивали с цементом и заливали в опалубку. Так возводились стены, быстро и с минимумом затрат.

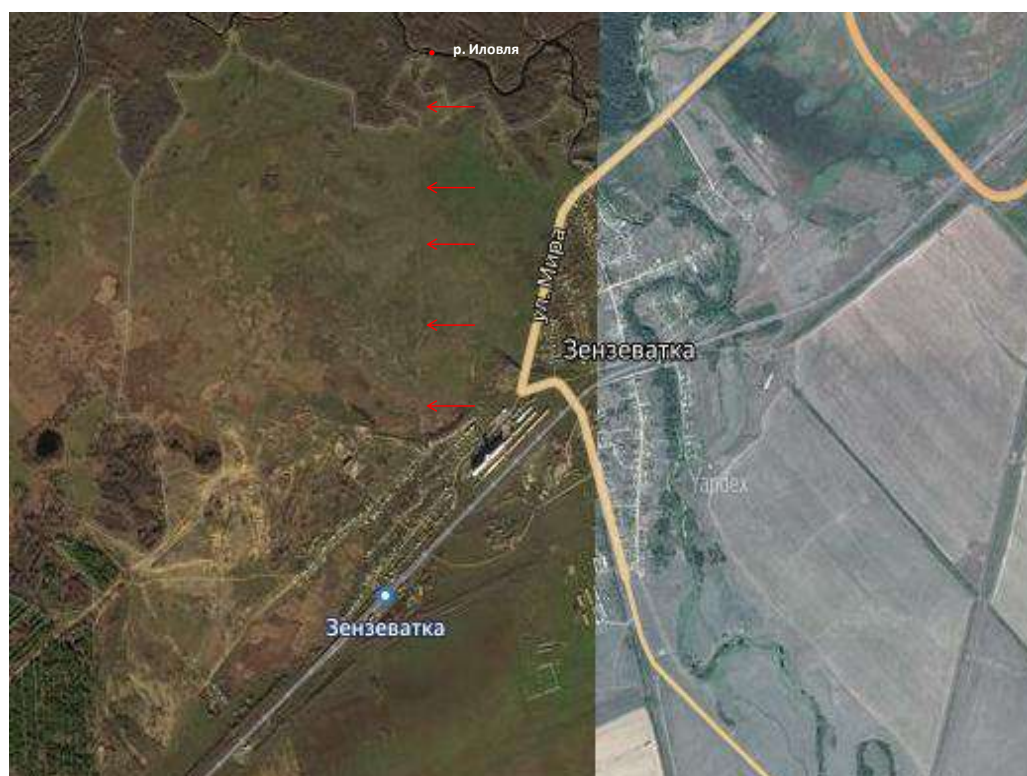
Со слов Хальпиной Н.Ф. на водокачке работали: Гунчиков Иван, Шалагуров Пётр, Новиков, Щербаков, Четвертнов .



Гунчиков Иван.

Гунаева Е.П. помнит, как она ещё ребёнком ходила туда с родителями в 1960-1965гг мыться. Заходили в помещение, где страшно гудели насосы, там была горячая вода и, можно было, как в бане купаться.

Если посмотреть снимки из космоса, до сих пор ещё видна эта водопроводная трасса.





Так происходила заправка тепловоза водой.

Строительство насосной станции защищали зенитки.

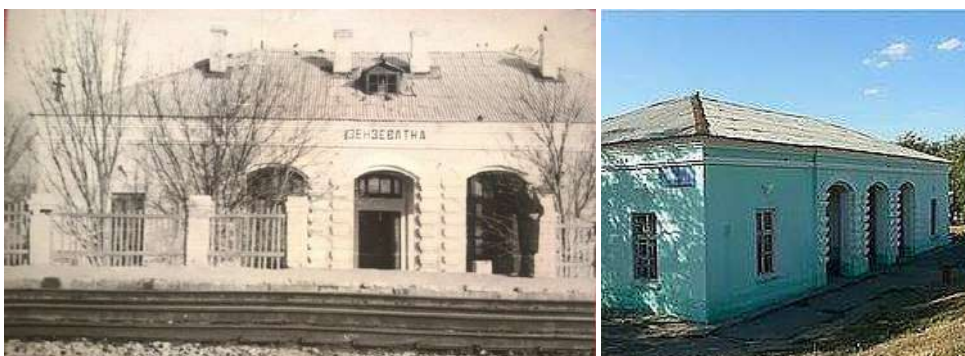
Вспоминает Хальпина Нина Фоминична (в девичестве Маслова) 1926 года рождения. (На фото слева. Справа сестра Рая)



«В старом саду стояла учебная часть, где обучали девушек – зенитчиц. Как только слышался гул немецкого самолёта, люди прятались, а девушки – зенитчицы стреляли прямой наводкой по фашистским самолётам. Как только погнали немцев из-под Сталинграда, так больше уже не залетали к нам бомбить, видно не до нас им было.

Первый вокзал в Зензеватке была построен в 1943 году. Это была обычная землянка»

Раиса Антоновна Алимпиева вспоминает: «Кирпичный вокзал строили после войны пленные немцы. Страшные шли, зубастые, высокие, рыжие».



Жители села вспоминают, что в землянке, которая располагалась на улице Центральная (в 50-ти метрах от горы Бутковка) жило начальство стройки. Она была добротно сделана. Была тёплой и сухой. Её долго использовали после войны. В 1959 году ней родилась и жила до пяти лет Велигданова Людмила Александровна – учитель начальных классов Зензеватской школы. Эту землянку дали под жильё её маме Котляровой Валентине Николаевне, т.к. она приехала после войны в село в качестве клубного работника. Советское государство всегда заботилось о культурном досуге людей. Даже, казалось бы, в немыслимых условиях войны были концерты.

Вот что вспоминает Алимпиева Раиса Антоновна: «...Когда строили во время войны железную дорогу, мы ходили на концерты к строителям. Досчатый пол, сцена накрыта типа как плащ палаткой, лампочка горела тускло-тускло. Работала от плохенького трактора – как от генератора. Без музыки показывали акробатические номера (этюды). Их не местные показывали, а приезжали сюда артисты - солдаты. И в это время началась бомбежка. А я с маленькой сестричкой на плече, она у меня уснула, бегом домой побежала. Бежали все, через мост, чуть не подушились там. Отец меня сильно ругал...».

Рельсы на дороге укладывались вручную. Практически сразу на землю, делая лишь небольшую подсыпку для выравнивания естественных перепадов земли или ям.



На строительстве Волжской рокады 1942г.

Вручную же занимались обустройством насыпи, где это было необходимо – овраги, строительство мостов. Каждому за смену нужно было вывезти на место работы 7 кубометров песка, глины, гравия. За сутки прокладывали 8 км, а иногда и до 10 км трассы!!! Такого не делал никто в мире, да ещё в условиях войны!!!



На строительстве Волжской рокады 1942г.

Для двух семей села Зензеватка при строительстве дороги обстоятельства сложились очень болезненно.

Вспоминает Хальпна Н.Ф.: «...Дома Евтюниных и Прохоровых оказались на месте прокладки пути, их разобрали. Семьям пришлось перебраться к родственникам.

Ежедневно вечером прилетал самолет - рама, летал по улице Советская и стрелял из пулемёта. Разбрасывал листовки. Он летал так низко, что видно было летчика. Летел и играл на губной гармошке. Улыбался, зубастый, страшный...».



Немецкий самолёт – «рама»

В Зензеватке на строительстве использовался всего один небольшой трактор. С наступлением тепла люди работали, кто сколько мог, не возвращаясь на ночь к месту жилья. Отдыхали и ели тут же, у насыпи.

С 22 июля начались бомбежки. Искорёженные рельсы убирали, заменяли новыми. Людей хоронили в воронках от бомб. Ежедневно под бомбежками и от болезней погибало в среднем 24 человека строителей рокады. Но, как в мирные дни, шло соревнование между подразделениями. Результаты отмечались мелом на щитах. Это был настоящий военный фронт.



Вот как об этом времени вспоминает жительница села Валентина Ивановна Киреева:

«...В первый день бомбежки (примерно конец июля 1942 года) мы с сестрой собрали яблочки в подол и полезли их положить их на чердак. Мы жили на ул. Советской, дом был третий по счету от моста. Поднялся жуткий вой (гул самолётов). Папа кричит: «В погреб!!!» Сестра меня сбросила вниз и сама спрыгнула. Ей осколком пробило пиджак, но её не тронуло. Мы попытались выйти, но не смогли, дом покосило, дверь завалило ветками, крышу снесло и унесло, аж до

моста. Все лежали на полу. Когда сумели выйти, то увидели на месте погреба огромную воронку, а вокруг кухни было семь воронок, но небольших. Мы потом возили землю тележками, засыпали их. В землянке были куры, туда тоже было прямое попадание. Перья долго-долго сидели на земле. Телочек был привязан. Мы 13 осколков в нем насчитали.

На Бутковке брат Володя пас коров и видел как на нас падали бомбы. Думал, что нас больше нет. Жить уже в этом доме было нельзя, и мы перешли к папину дяде на ул. Северная. Она называлась Сарпинкой. Там вырыли огромное бомбоубежище накрытое бревнами в несколько слоев и все туда бежали (примерно, где Зоя Алексеевна Пономарёва сейчас живет).

Лагерь с баракком и другими постройками располагался ближе к горе. Его часто бомбили. После войны было много огромных воронок. В них скапливалась вода. Этой водой поливали плантации, которые после войны сажали на этой территории.

Столовая строителей железной дороги стояла под горой Бутковка, где озерца. Когда упала бомба прямо на столовую, погибли только кухонные работники. Братья пасли скотину на Бутковке и видели оторванные руки и ноги.

Но ни одна бомба не попала в мосты. Только один раз бомба попала в насыпь моста на спуске, там долго, даже после войны подсыпали землю, она все время осаживалась. Огромная бомба. Мы их называли пятитонки. Такие же бомбы попали во многие дворы.

После бомбёжки я заболела с испугу, малярия привязалась, никто не болеет, а меня трясет. К весне только выздоровела.

Во время войны папа – Свешников Иван Тимофеевич (13.09.1903 г.р.) был председателем сельского совета (приблизительно в 1942 году), а потом председателем колхоза им. Калинина (Северная улица), а ул. Советская - уже был колхоз имени Кагановича...»



Вспоминает Алимбиева Раиса Антоновна: «...Под Бутковкой располагался стройбат. Строителей было очень много. Когда шли по улице, всю её заполонили.

Был построен барак, столовая, туалет и другие хозяйственные постройки. Фашисты бросали фугасные бомбы на лагерь. Бомбили, пока всё не сгорало. Тех, кто

погиб при бомбёжке складывали в воронку и засыпали землёй. Помимо бомб сбрасывали листовки: «Бабы, не месите тесто, 25 числа не найдёте места» Строители были татары. Приходили, просили сварить мерзлую капусту, которую приносили с собой...»



Вспоминает Галимова Маиса Николаевна: «...Во время бомбёжки тётя Нюра Воронина бежала домой. Ей все кричали: «Ложись». Но она от страха продолжала бежать. Ей оторвало голову. И после этого она ещё продолжала бежать без головы...

...На горе Бутковка находился наблюдательный пункт. Стояла палатка. Маслов Александр Ефимович (капитан), служил начальником этого пункта - за самолётами наблюдал. Он командовал, что надо прятаться. Под горой стояли зенитки, которые стреляли по самолётам. Одного сбили, и летчик повис на дереве в Ларькином саду. (Это за домом Раисы Штановой, там тогда

жил Миронов Мирон Гаврилович.) Когда его схватили, он пытался передать что-то по рации. ...»

Из книги «Волжская рокада. Трудовой подвиг народа»

«...С 22 июля 1942 г. начались регулярные вражеские авианалёты на Иловлинский узел и южные перегоны сооружаемого участка рокады. Всего за период битвы авиация противника сбросила до 90 тысяч бомб на железные дороги Сталинградского направления. Днём в боевых условиях дорогу строили мобилизованные рабочие и заключённые, а ночью сапёры восстанавливали разбитые бомбами участки. В связи с прямой угрозой городу, Бюро Сталинградского обкома ВКП(б) и облисполкома приняло решение о форсировании работ по строительству участка Иловля-Петров Вал. Согласно его постановлению от 10 июля, 38 автомобилей переводились с вывоза хлеба на подвоз рельсов и шпал для строительных участков, а Иловлинский, Солдчинский, Ольховский, Даниловский, Балыклинский, Камышинский и Ждановский районы Сталинградской области обязывались оказывать максимальную помощь стройке в выделении тракторов и живого тягла на 10-15 дней. Также запрашивалась помощь у командующего Сталинградским военным округом в привлечении автомобильного полка к работам по подвозу материалов.

Не было предела героизму тружеников рокады, которые в самые сжатые сроки из рельсов БАМа построили рокаду, сыгравшую значительную роль в деле разгрома немецких войск под Сталинградом, где было положено начало конца фашистской Германии.

7 августа 1942 года, на 103-день после начала земляных работ, по проложенной ветке Иловля - Петров Вал пошли первые поезда. Поезда шли каждый час...»



Мемориальная доска на станции Петров Вал

Раиса Антоновна Алимпиева вспоминает: «...В августе пошли паровозы. Мы бегали за Бутковку, смотреть на поезда, которые привозили солдат. Махали им руками...»



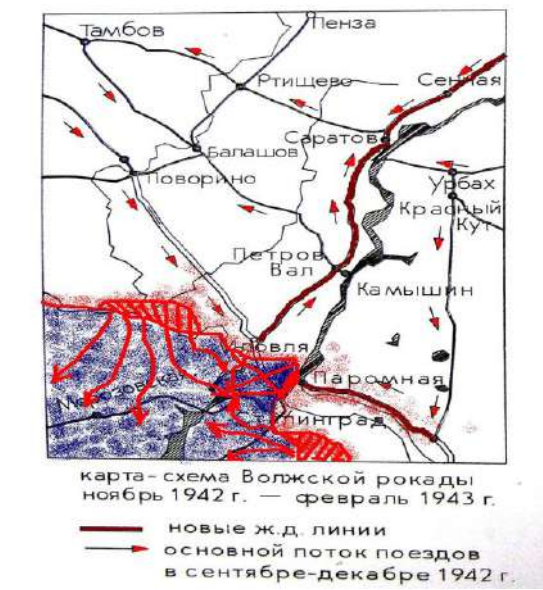
11 сентября открылось движение на участке Петров Вал – Саратов протяжённостью 340 км. Он был проложен и сдан в эксплуатацию в фантастически короткий срок (137 дней) в апреле - сентябре 1942г. Железнодорожникам удалось вывезти из города, к которому уже приближались фашисты, 600 паровозов и 26 тысяч вагонов с заводским оборудованием, ранеными, беженцами. Одновременно по этой дороге стали перебрасываться

резервы, что потом во многом обеспечило победоносный исход исторической Сталинградской битвы.



Поезд на новой железнодорожной линии Саратов – Сталинград, 1943 год.

Связать все железнодорожные магистрали Поволжья в единый узел удалось только в годы Великой Отечественной войны.



Валентина Ивановна Киреева вспоминает: «...В 1953 году делали новую дорогу уже с насыпью. Та, которая была проложена во время войны, находилась ближе, практически рядом с последним домом по улице Советской. Та, которая сейчас идёт, проходит слева от автомобильного моста, а рокада шла справа от него...»

Вначале участок работал на вывоз из-под Сталинграда разгруженных составов. За август-сентябрь удалось эвакуировать из зоны боевых действий 480 паровозов и 23 тысячи вагонов, 30 в том числе, с заводским оборудованием, ранеными бойцами и беженцами. Эти составы вновь

загружались и отправлялись к Сталинграду с других направлений. Такая кольцевая схема движения значительно увеличила пропускную способность Сталинградского узла – с 16 пар поездов в сутки до 22 пар.

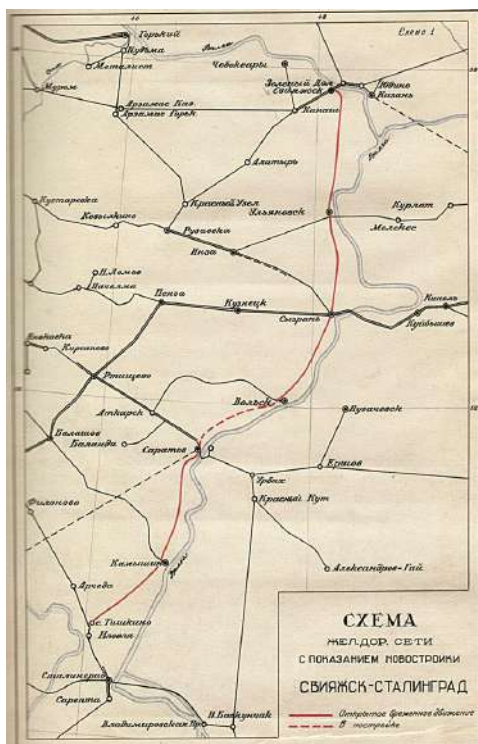
Только в июле и августе 1942 г. доставлено под Сталинград более 1000 поездов в количестве 60 тысяч вагонов. Перевозки осуществляли по железнодорожным линиям Поворино-Сталинград и Урбах-Ахтуба. По вступлении во временную эксплуатацию железнодорожного участка Петров Вал – Иловля для усиления продвижения эшелонов в район Сталинграда было организовано одностороннее кольцевое движение. Эшелоны следовали в район Сталинграда по маршруту Поворино-Арчеда Иловля. Порожняк после выгрузки возвращался по маршруту Иловля Петров Вал-Ильмень-Балашов.

Основные работы на следующем участке рокады, от станции Петров Вал до Саратова, заняли всего три с половиной месяца. Развёртывание сил началось в апреле 1942 г. Но поступление рабочих, гужевого и автомобильного транспорта затянулось до середины июня. Причинами задержки послужило бездорожье из-за аномально обильного выпадения дождей. **За период с мая по июль выдалось 47 дождливых дней, и грунтовые дороги превращались в непроходимые болота.** Строительство плохо снабжалось лесоматериалами, задерживались и поставки цемента. Несмотря на это, строители рокады совершили на участке настоящий трудовой подвиг, доведя среднюю суточную выработку по земляным работам до 35 тысяч кубометров, по деревянным мостам – до 30 погонных метров, по каменной кладке – до 200 кубометров.

Сразу же после открытия головной участок рокады заработал на доставке боевых резервов к Сталинграду. На станциях Камышин и Петров Вал создавался предвыгрузочный район, откуда прибывавшие воинские эшелоны подвозились к фронту скоростными составами – «боевыми летучками». «Летучка», состояла из 3-10 вагонов и паровоза, мчавшихся со срочным грузом, нередко под огнём противника

К концу сентября на юг только для Донского фронта железными дорогами было пропущено 154 гружёных состава. Машинисты проявляли чудеса мужества и героизма, проводя поезда под вражескими обстрелами. Часто приходилось вести эшелоны в ночное время без света и сигнализации. 370 сталинградских героев железнодорожников были награждены медалью «За оборону Сталинграда».

Новая железная дорога стала важной артерией, питающей советские войска в районе Сталинграда и на юге страны. По железной дороге перебрасывались резервы, боеприпасы и продовольствие. По ней же вглубь страны вывозили раненых, поврежденную технику, эвакуируемое оборудование и эвакуируемых граждан. Построенная дорога стала важной составной частью успешного проведения операции «Уран», до начала которой советские войска успели накопить достаточное количество войск и техники. Только за октябрь-ноябрь 1942 года по новой железной дороге к фронту было доставлено 6,6 тысяч вагонов с вооружением и боеприпасами.



В строительстве железной дороги принимали участие жители села Зензеватка: Савченко Дмитрий Семёнович, Стрыгин Егор Фёдорович, Николаиди Прокофий Николаевич. Его дочь Гунаева Евгения Прокофьевна больше 30 лет проработала сельским библиотекарем. Бережно сохранила историю своей семьи.



Савченко Дмитрий Семёнович



Партийный билет Прокофия Николаевича Николаиди.

Прокофий Николаевич награжден медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне», «100-летие со дня рождения В. И. Ленина», «За доблестный труд», «Ветеран труда».

Родился он в 1917 г. в крестьянской семье. в г. Артвин. Его воспитывала бабушка. Окончил семилетку, отучился в ФЗУ, учился в вечернем рабочем факультете. Работал на заводе, в типографии, пионервожатым, учителем, диспетчером овощной базы.

В 1941 был призван военкоматом в г. Новороссийск, проходил воинскую подготовку в отдельном инженерно-техническом батальоне 5-й Саперной Армии. В 1941 г. батальон начал свой боевой путь. Находясь на переднем крае, строили железобетонные дзоты, противотанковые рвы. Затем строили железную дорогу, проходящую через Себряково, Паницкую, Забурунный, Иловлинку. Так же, за кратчайшие сроки была построена и сдана в эксплуатацию железная дорога Саратов — Петров Вал — Иловля.



Работа строителей осложнялась частыми налетами вражеской авиации. Случалось по несколько воздушных атак в день, во время которых разрушалось железнодорожное полотно, сметались наземные постройки, сносились мосты. Приходилось быстро восстанавливать разрушенное.

После завершения строительства, батальон был направлен в Сталинград для участия в разгроме окруженной немецкой группировки войск в районе Сталинграда.

Прокофий Николаевич в своей автобиографии пишет: «За период Отечественной войны 1941-1945 годы был командиром взвода, заместителем старшего политрука, товарища Олешко. Командиром батальона был Шиллеров. Последнее время батальон был приписан ко 2-й Армии, где и находился до полного разгрома окруженной группировки врага. В 1944 году комиссовали по болезни, была сделана резекция желудка.

В 1944 судьба возвращает Прокофия Николаевича в Зензеватку, работает в совхозе «Сталинградский» в отдельном батальоне НКВД (в качестве кладовщика перевалочной базы при станции Зензеватка.)

Здесь он и находит своё счастье – знакомится с Сальниковой Надеждой Егоровной. В 1946 году они создают свою семью.

Из воспоминаний Сальниковой Надежды Егоровны (15.09. 1916 – 09.07.2003)



«...В 1941 году, моего первого мужа взяли на войну, где он погиб 14 января 1942 года. Я осталась с тремя детьми на руках. Надо было их поднимать. В 1943 году приехала в Зензеватку, где у меня жил брат Фёдор, в марте устроилась на станцию «Зензеватка» весовщиком, потом товарным кассиром. Весь груз проходил через мои руки. В сутки грузили по 250 и выгружали по 100 вагонов. На железной дороге всегда было много работы, что такое выходные – не знали. Брат уехал, нужно было где-то жить. Потихоньку вырыла большую яму напротив станции, поставила столбы. Конечно, со стройматериалом и помощниками тогда было туговато. Какое-то время по железной дороге шли горелые вагоны, те, которые попадали под бомбёжку. Из них можно было выбрать доски на землянку. Спасибо первому начальнику станции П.А. Чурсину, который подсказал и организовал помощь вдове с малыми детьми. С горем пополам землянка была построена. Соорудила себе стол, стулья, кровать, коридор из камыша. И пять лет прожила в землянке с детьми. Главное, была крыша над головой.



В 1946 году вышла замуж за Николаиди П.Н., он работал весовщиком, потом товарным кассиром. В 1948 году построили себе маленький домик, родили с ним ещё 3-х детей...»

Прокофий Николаевич прожил достойную жизнь, вырастил пятерых детей, которые, как и их отец трудились на благо страны. Умер в 1997 году, отметив свое 80-летие. Надежда

Егоровна пережила его на 6 лет, дожив до 87 лет.

Война – это всегда испытание человеческого духа и плоти. Молодое поколение никогда не слышали вой сирен, извещающих о воздушной тревоге, не голодали и не замерзали в окопах, не надрывались от нечеловеческих усилий. Для нас Великая Отечественная война – история, которая складывалась из миллионов жизней таких же советских граждан, как Николаиди Прокофий Николаевич. Из истории таких же посёлков как Зензеватка, маленьких, но внёсших значительный вклад в Победу. Это

история нашей Родины. наших родных и близких. Ее должен знать каждый уважающий себя человек.

Благодаря построенной Волжской рокаде, подвигу всего нашего советского народа, была одержана величайшая победа над врагом под стенами Сталинграда.

В подвиге, который совершал весь советский народ, приняли самое активное участие жители села Зензеватка. Им пришлось пережить ужасы бомбежек и тяжелый труд.

В 1995 году в нашем селе торжественно был открыт памятник односельчанам, погибшим в Великой Отечественной войне. К сожалению, в Зензеватке нет ни одного памятного знака о героических строителях рокады. Мы даже не знаем количество погибших, их имена и места захоронения. Возможно, мы ходим и ездим по костям. Да, многие из них были заключёнными, но это не отменяет тот подвиг, который они совершили.

Построенная в годы Великой Отечественной войны дорога, эксплуатируется и сегодня. По информации сайта РЖД, участок Саратов — Волгоград в наши дни является частью магистрального направления перевозок между Кузбассом и Азово-Черноморским регионом России. Ежедневно по данному участку перевозятся тысячи тонн самых разных грузов, а на российские курорты к Черному морю здесь проезжают тысячи туристов.

Заключение.

На основании проведенного нами исследования, можем ответить на поставленные вопросы:

- Почему станция называется «Зензеватка», а не «Ольховка», а расположение одного из крупных строительных пунктов находилось в селе Зензеватка, а не в Ольховке, как написано в архивных документах?

На довоенных картах нет села Зензеватка, но в непосредственной близости находится районный центр Ольховка, который отмечен на картах. Поэтому в план было внесено именно это название. Так появилось разночтение того, где находился Сталинградский ИТЛ.

Прокладывая дорогу и по факту строительства находясь в Зензеватке, станцию логично было назвать по населённому пункту, в котором она закладывалась, а не соседнего села Ольховка.

По проведённым в Ольховке опросам историков, долгожителей, работников Ольховского военкомата удалось выяснить, что в Ольховке проживали только неблагонадёжные граждане (в основном кавказской национальности), их никто не охранял, они расселены были по домам местных жителей.

Местонахождение многотысячной основной массы строителей рокады было логично расположить в непосредственной близости от строительства, особенно в сложных участках, а таким участком была Зензеватка.

В чём именно сложность участка дороги в Зензеватке?

- 1) Необходимо было выполнить выемку грунта горы Бутковка, а всё это делалось вручную – тачками и грабарками.

- 2) Необходимо было построить мост через речку Зензеватка опять же вручную. А в то время она была полноводной и сильно разливалась по весне.
- 3) Нужно было построить насосную станцию на реке Иловля, проложить оттуда водопровод примерно 3 км до станции, чтобы заправлять водой тепловозы.

В Зензеватке было удобно прокладывать дорогу в связи с тем, что в пяти метрах параллельно строящейся ж/д ветке шёл грейдер на Камышин, имевший ответвление на Ольховку, что обеспечивало удобство в доставке грузов, продовольствия, рабочей силы. В Ольховке действовал в это время госпиталь. По воспоминаниям жителей, раненые, которые могли самостоятельно передвигаться шли по этой дороге в этот госпиталь своим ходом - перевязанные, хромяющие, больные.

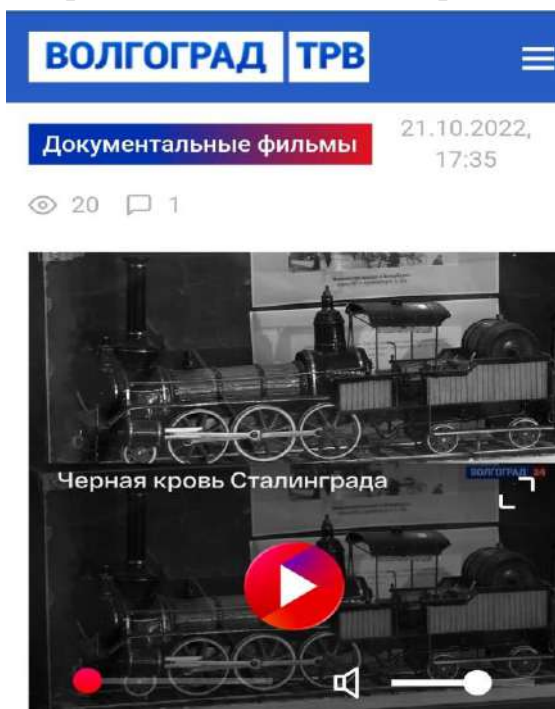
Относительно недалеко от села в сторону Октябрьского, располагался военный аэродром 16-ой воздушной Армии, что позволяло быстро добраться из Ставки до расположения ИТЛ и проконтролировать ход строительства.

Немаловажную роль играл факт, что Зензеватка находилась на относительно безопасном расстоянии от боевых действий, что позволяло расположить здесь крупное скопление строителей рокады.

Строительство рокады было засекречено, бойцам сапёрно-инженерных частей запретили использовать традиционные воинские приветствия, не допускалось ношение формы и знаков различия.

Многие факты о строительстве рокады, о большом вкладе в это строительство заключённых, служащих в НКВД бойцов и других строителях стали известны буквально 15 лет назад. А путаница в названии станций Ольховка и Зензеватка, сделала историю села во время строительства «белой страницей». Мы приоткрываем её для наших жителей.

Собранный нами материал был частично использован при создании документального фильма «Чёрная кровь Сталинграда» к 80-летию строительства Волжской рокады. («Национальные проекты России»)



Александр Гондарь - автор, он же ведущий в этом фильме. Первый раз фильм был показан на ГТРК «Волгоград – ТРВ» (на канале «Волгоград -24») 21 октября 2022 года. Его и сейчас можно посмотреть по данным ссылкам:

- 1) <https://smotrim.ru/video/2500786>
- 2) <https://volgograd-trv.ru/programmy/dokumentalnye-filmy/70969-chnernaja-krov-staljingrada-dokumentalnyj-film.html>

При подготовке работы были использованы фонды и Интернет-ресурсы:

- Государственного архива Российской Федерации, Ф. 9407;
- Государственного архива Волгоградской области, Ф. 71;
- Центра документации новейшей истории Волгоградской области, Ф. 113;
- <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/308954-iz-vystupleniya-pervogo-sekretarya-obkoma-partii-tov-chuyanova-na-xvii-plenume-stalingradskogo-gorkoma-partii-22-iyulya-1942-g>
- Фотоматериалы сайта: stalingrad.rusarchives.ru
- Фотографии не установленного автора и Российского государственного архива в г. Самаре
<https://stalingrad.rusarchives.ru/razdely/stroitelstvo-volzhskoj-rokady>
- Фадеев Д.И. Волжская Рокада – трудовой подвиг народа. / Под ред. к.и.н. Ильязовой Р.В. – Ульяновск, 2022. – 68 с.
<http://rokada73.ru/RokadaBook.pdf>
- Марина Караваева Неженцева «Железный путь сталинградской победы»
<https://proza.ru/2012/10/24/434>
- Фотографии с сайта stalingrad.rusarchives.ru
- Семейный архив Гунаевой Евгении Прокофьевны.
- Фотографии архива бывшего музея с. Зензеватка.
- <https://историческая-самара.рф/каталог/самарская-история/великая-отечественная-война/волжская-рокада.html>
- А.В. Захарченко, О.Н. Солдатова «Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны» Самара, 2014 <https://iriran.ru/news-2014-12-08>