Борьба с налётами фашисткой авиации на западные районы Казахстана. Участие Западного Казахстана в Великой Отечественной войне 1941-1954 годов.

Дополнительный материал для проведения бесед и информирования, посвященный 70-летию Великой Победы. Исин А. Е. КГКП «ЭСТК». Павлодарская область.

С выходом немецко-фашистских войск к Сталинграду западные районы Казахстана превратились в прифронтовую зону. Бывший заместитель командующего Юго-Восточным (Сталинградского) фронтом по тылу генерал-полковник Н. П. Анисимов отмечал, что «размеры тылового района Сталинградского фронта в отведенных границах достигали по ширине 500 и по глубине до 600 км». Это означало, что в него входила и территория Западно-Казахстанской и Гурьевской обл. до р. Урал.

В населенных пунктах вплоть до Уральска, но в основном вдоль железной дороги Астрахань - Урбах (у г. Пушкино Саратовской обл.) разместились фронтовые курсы младших лейтенантов, аэродромы, части материально-технического снабжения, ремонтные мастерские, различные склады и госпитали. В частности, на ст. Джаныбек разместился фронтовой артиллерийский склад. На этой и других железнодорожных станциях, разъездах, а иногда и между ними выгружалась значительная часть войск и всех видов довольствия. Все это перегружалось в автомашины и отправлялось к Волге и потом на передний; край, на ее правый берег. Не утратила магистраль и транзитного значения. По ней продолжались перевозки в Астрахань и обратно разных грузов, в первую очередь кавказской нефти, поступавшей морем из Баку. Транзитное значение дороги Астрахань - Урбах возросло после завершения в августе 1942 г. строительства железнодорожных путей между Астраханью и Кизляром, что в какой-то мере компенсировало утрату прямого железнодорожного сообщения центра страны с Северным Кавказом и Закавказьем. Над западными районами республики прошли воздушные линии связи Москвы с Закавказьем, с действующими на Кавказе и Черном море войсками и силами флота. Эту линию с конца 1941 г. обслуживали летчики гражданской авиации. Из-за большой протяженности маршрута - в оба конца около 5 800 км - в Гурьеве была создана промежуточная база, на которой находилось звено из шести машин ПС-40. Экипажи звена почти ежедневно, как эстафету, везли почту Генерального штаба и других отправителей, доставленную из Москвы, дальше, на Красноводск и Тбилиси.

Летом 1942 г. были резко усилены коммуникации и объекты связи Западного Казахстана. Подразделения управления военно-восстановительных работ подполковника Н. Н. Хлистунова, военные и гражданские связисты и мобилизованное население прилегающих районов протянули из Уральска новые телефонно-телеграфные линии на Куйбышев, Саратов, Сталинград, Гурьев, Соль-Илецк и Оренбург.

Резко возросло значение Гурьева и как морского и речного порта, крупной железнодорожной станции и как начального пункта нефтепровода. Сюда морем направлялась часть потока эвакуировавшегося населения, промышленного оборудования и ценного имущества. Только в 1941 г. в. концу сентября через Гурьев проследовало 185 тыс. жителей Украины и Северного Кавказа. В Гурьев же осенью 1942 г. из Астрахани перебазировались 100 судов нефтеналивного флота. Пришлось срочно расширить морской порт, углубить рейд, проложить нефтепровод от острова Большого Пешного до Гурьева. Тогда же в устье Урала прибыли канонерские лодки «Громов», «Киров», «Руднев», «Щорс», «Федосеенко» и некоторые другие корабли и суда Сталинградской военно-морской базы. С их прибытием состав Гурьевской военно-морской базы резко возрос.

В связи с приближением линии фронта 12 августа 1942 г. в западных районах Гурьевской и Западно-Казахстанской областях введено военное положение. В сентябре, после первых налетов вражеской авиации, в Гурьеве и Уральске и населенных пунктах западнее их было объявлено угрожаемое положение. Специальным постановлением Совнаркома СССР областные центры стали пунктами противовоздушной обороны (ПВО).

Основная часть борьбы с военно-воздушными силами Германии в районе Сталинграда легла на авиационные части Юго-Западного, Донского, Сталинградского фронтов и авиации дальнего действия. Решающую роль в отражении налетов вражеских самолетов на западные районы Казахстана сыграли дивизии и полки 8-й воздушной армий размещавшиеся в трех районах авиационного базирования между Волгой и железной дорогой Урбах - Астрахань. Часть из них использовала полевые аэродромы, построенные на казахстанской земле. Авиаторы 8-й воздушной армии не только прикрывали от ударов с воздуха войска нашего переднего края, их ближние тылы, но и бомбили немецкую авиацию на ее аэродромах. Все же полностью закрыть дорогу на восток немецким бомбардировщикам 8-я воздушная не могла: противник превосходил ее по количеству самолетов в начале битвы в 2,5 раза. Только к 19 ноября 1942 г. соотношение сравнялось, а к началу контрнаступления советские войска имели 1350 боевых самолетов против 1216 немецко-фашистских.

Работа по созданию системы местной противовоздушной обороны (МПВО) в западных районах республики была начата в первые дни войны. Решением бюро Уральского горкома партии от 27 июня 1941 г. были утверждены и состав штабов МПВО, и первые мероприятия по подготовке железнодорожного узла, пристани, промышленных предприятий и населения к противовоздушной обороне и устранению последствий возможных вражеских ударов с воздуха. Аналогичные меры были приняты и в других городах и районах Западного Казахстана. В областных центрах создавались постоянно действующие школы, а в остальных городах и крупных селах - круглосуточные курсы инструкторов противовоздушной и противохимической обороны (ПВХО). Через месяц-другой с помощью инструкторов в кружках и учебных группах курс ПВХО прошло практически все взрослое население, а старики и дети обучены правилам поведения при налетах авиации противника и пользования индивидуальными средствами защиты от отравляющих веществ. Тогда же, в первые месяцы войны, в городах, селах и аулах двух областей было создано 369 постов МПВО и 909 групп самозащиты на предприятиях и в жилых кварталах городов и сел, в которые вошли более 30 тыс. чел.

 Непосредственная угроза вражеских бомбовых ударов, возникшая в 1942 г., потребовала строже оценить сделанное, наверстать упущения, осуществить дополнительные меры. Штабы МПВО областей и районов были реорганизованы в городские и поселковые, что конкретизировало их задачи. Значительно расширилась сеть штабов МПВО в результате создания их и в рабочих поселках, не являвшихся административными центрами районов. В каждом таком штабе имелись необходимые службы связи и оповещения, светомаскировки; противопожарная, охраны порядка и безопасности, аварийно-восстановительная, медико-санитарная, противохимическая, ветеринарная, убежищ и укрытий. Совместно с городскими и районными военкоматами штабы МВПО создали специальные подразделения - по профилю своих служб. Вид подразделения - рота, взвод или отделение - определялся в зависимости от - величины населенного пункта, объема возлагавшихся на подразделения задач, а также наличных сил. При этом в городских штабах до четверти личного состава подразделений ПВО были переведены на казарменное положение. Повсеместно была введена вначале частичная, а затем и полная светомаскировка, проводились учения и проверки выполнения намеченных мероприятий и требований соответствующих, нормативных актов.

В местах скопления людей отрывались щели, а на предприятиях и в учреждениях строились новые убежища и дополнительные водоемы.

Своевременность проведенной работы подтвердилась очень скоро. 10 сентября 1942 г. в 15 час. 30 мин. вражеский самолет появился над Гурьевом и разбросал антисоветские листовки в районе рыбоконсервного комбината и его поселка. В два следующих дня немецкие бомбардировщики зажигательными бомбами сожгли более 38 тыс. га сенокосных угодий колхозов «Алгабас» и «Жана турмыс» Джаныбекского района Западно-Казахстанской области.

До конца месяца одиночные «юнкерсы» еще пять раз - 13, 20, 23 (дважды) и 24 сентября пытались выйти к Гурьеву, но всякий раз навстречу им поднимались наши истребители, и фашистские летчики разворачивались на обратный курс. 4 октября одному «юнкерсу» удалось дойти до поселка Ширина на юго-западных подступах к Гурьеву, но сброшенная им 100-килограммовая фугасная бомба взорвалась в километре от резервуаров с нефтью. Бесплодными для врага оказались и налеты 13 октября на ст. Карабатоно, в 36 км северо-восточнее Гурьева, и 9 ноября на пос. Таучик, центр Мангыстауского района на полуострове Мангышлак.

Гурьев, его морской и речной порты, промышленные предприятия и железнодорожный узел, - а также нефтепромыслы Казахстаннефтекомбината и населенные пункты Гурьевской обл. от налетов авиации противника фактически не пострадали. Не испытали бомбардировочных ударов также Уральск и большинство районов Западно-Казахстанской обл., хотя одиночные самолеты врага фиксировались в отдельные дни и здесь. Главная причина состояла в том, что немецкая авиация, сконцентрировавшая у Сталинграда около тысячи боевых самолетов, не смогла сколько-нибудь значительную часть их оторвать от выполнения задач непосредственной поддержки своих наземных войск и коротких ударов по объектам прифронтовой полосы. Среди последних оказалась железнодорожная магистраль Урбах - Астрахань, в том числе казахстанские станции Сайхин, Шунгай, Джаныбек и прилегающие к магистрали села и аулы.

Первый налет на эти станции и прилинейные поселки фашистская авиация совершила в ночь на 23 сентября 1942 г. На ст. Сайхин четыре «хейнкеля» сбросили пять бомб, а на втором заходе обстреляли из пулеметов эшелон с призывниками Урдинского района. Двое новобранцев были убиты, а пятеро ранены, не успев принять воинскую присягу и надеть форму солдата. Одновременно 12 «хейнкелей» подвергли бомбардировке ст. Шунгай. Из 30 сброшенных бомб взорвались только пять, остальные, как выяснилось впоследствии, имели взрыватели замедленного действия и должны были сработать в разное время. Но железнодорожники и местные жители заметили места падения бомб, воины извлекли их, вывезли за пределы поселения и взорвали. В ту же ночь враг нанес бомбовый удар и по пос. Урда - административному центру одноименного района. Две бомбы, сброшенные фашистскими летчиками, упали за пределами поселка и никакого ущерба не нанесли.

Самым тяжелым для сайхинцев оказался день 6 октября. Утром десяток воздушных пиратов обрушили на станцию 30 бомб. В результате прямых попаданий было разбито и сожжено 13 вагонов из эшелона, в котором из Сталинграда эвакуировались рабочие с семьями; 90 чел. погибли и 150 получили ранения. На следующий день воздушная тревога на станции и в поселке объявлялась дважды: в первый налет фашистские летчики подожгли и уничтожили эшелон цистерн с нефтью, а во второй разрушили несколько жилых домов и ранили несколько солдат из находившегося на станции воинского эшелона. Запомнился жителям Сайхина и день 11 октября, когда меченные крестами самолеты пять раз появлялись над станцией и поселком, каждый раз сбрасывая на него свой смертоносный груз.

Налетам авиации противника подвергались ст. Шунгай, разъезд № 358 (в 15 км южнее Шунгая), колхозы «Энбек», им. Ворошилова и Калинина, Урдинский лесхоз и другие хозяйства и села Урдинского района. В них были разрушены или повреждены здания школ, больниц, клубов. Только Шунгайский мясосовхоз этою района потерял материальных ценностей на сумму, превысившую 1,5 млн руб.

Сильно пострадала семья колхозницы Матрены Ивановны Коневой: прямое попадание бомбы в руины превратило дом, надворные постройки, уничтожило часть скота и птицу (общая стоимость ущерба 57,4 тыс. руб), под обломками дома погиб сын, а сама М. И. Конева стала инвалидом.

Во время одного из налетов под удар фашистских бомбардировщиков в районе станции попал эшелон с боеприпасами. От детонации и пожара стали рваться снаряды и гранаты. Чудовищный фейерверк продолжался несколько часов, и восстановителям пришлось потратить немало времени, чтобы растащить составы разрушенных вагонов и искореженные рельсы, восстановить насыпь и вновь пустить поезда. Однако часть снарядов и гранат, разбросанных взрывами, уцелела и была засыпана землей. Один из таких снарядов обнаружили только осенью 1986 г. Прибывшие по вызову саперы во главе с капитаном В. Спильником извлекли и обезвредили его. Самые сильные удары с воздуха враг нанес по станции и пос. Джаныбек - центру одноименного района.

Первый групповой налет на Джаныбек немецкие бомбардировщики совершили 3 октября. От осколков авиабомб погибли в тот день десять человек, столько же получили ранения. Сгорели цистерны с горючим, несколько пустых вагонов, склады с маслом и оружием, было разрушено здание районного отдела НКВД. 7 октября фашисты повторили налет на станцию, а 8-го бомбили ее дважды.

В райцентре в основном в первые дни октября были разрушены десятки жилых домов, почтовое отделение и радиоузел, мельница, здание пункта «Заготзерно»; пострадали имущество и Строения отделения госбанка, казахской и русской средних школ, райземотдела, потребсоюза и другйх организаций и учреждений. Общий ущерб превысил 1247 тыс. руб. В результате бомбардировок на ст. Джаныбек было заблокировано несколько эшелонов с грузами для Сталинграда. Чтобы отправить скопившиеся на станции поезда и предотвратить еще более тяжелые жертвы и потери при вполне вероятных последующих налетах противника, железнодорожники Джаныбека решили 9 октября объявить воскресником: восстановить пути и пропустить эшелоны в Сталинград и оттуда. На работу вышли не только путейцы, но и многие жители райцентра, в том числе домохозяйки и школьники.

Работали дружно, старательно и не сразу заметили приближение опасности. Фашистские самолеты появились над станцией и улицами поселка внезапно, обрушили на работавших град бомб и на бреющем полете обстреляли из пулеметов. На рельсах или вблизи от них погибли 40 человек.

Отчеты штабов МПВО, сверенные с документами штаба и частей Сталинградского корпусного района ПВО, позволяют сделать вывод; что всего на железнодорожные перегоны в пределах Казахстана части люфтваффе совершили около 20 налетов, на Шунгай - 24, Сайхин - 36, Джаныбек - около 40. При этом погибло, по неполным данным, не меней 300 мирных жителей и военнослужащих, примерно 250 чел. были ранены. Материальный ущерб - стоимость разрушенных домов, производственных и социально-бытовых сооружений и выведенного из строя оборудования и имущества - только по Джаныбекскому и Урдинскому районам составила 7161,7 тыс. руб.

Жертвы и потери оказались значительными, но не столь большими, как рассчитывал враг. Своевременная энергичная деятельность местных партийных комитетов, советских органов при активном участии общественных организаций и всех слоев населения позволила ослабить негативные последствия налетов.

Эффективными оказались меры так называемой пассивной обороны - эвакуация людей и материальных ценностей, а также строительство ложных объектов, отвлекавших внимание, силы и средства противника. Эвакуация была применена в Джаныбеке. Руководство райкома срочно определило села и аулы для размещения эвакуируемых коллективов и населения, порядок эвакуации. В Джаныбеке остались только райком партии, райисполком, военкомат, отдел НКВД и узел связи, но и они переехали из своих зданий на окраины поселка, в небольшие дома на улицах Степная и Революционная.

Всесторонность подготовки, четкость проведения эвакуации, возросшая дисциплина и чувство ответствентственности дали свои плоды: трудовые коллективы, члены семей их работников, основное имущество и документы были вывезены в течение одного дня. С помощью местных жителей разместили людей, приспособили выделенные помещения для оборудования и имущества и приступили к работе, хотя условия труда и жизни ухудшились почти у всех. Артель инвалидов «12 лет Октября» обосновалась в колхозе «Жана орнек», в 15 км от ст. Джаныбек. Многим рабочим-инвалидам спать и питаться приходилось в тех же помещениях, где и трудились, но никто не роптал: все понимали и временный характер трудностей, и крайнюю необходимость своевременного выпуска сапог и валенок для защитников Сталинграда. Все задания артель и на новом месте выполнила в срок. Школа разместилась в здании магазина колхоза «Ленин жолы». В одной комнате занимались одновременно несколько классов. Срывов уроков не было, а в свободное время и учащиеся, и учителя шили рукавицы, вязали носки для фронтовиков, выступали с концертами художественной самодеятельности перед ранеными подшефного госпиталя.

Стойко переносили трудности и лишения, беззаветно выполняли свой долг перед страной и ее защитниками все жители прифронтовых областей Казахстана. Особую благодарность заслужили те, кто остался на своем посту и фактически в фронтовых условиях работал на победу. Это в первую очередь коллектив связистов Джаныбекского узла связи во главе с начальником районной конторы М. В. Паршевым. Во время одного из налетов вражеская бомба взорвалась рядом со зданием узла связи. Все воздушные линии связи были порваны, аппараты вышли из строя, а телефонистки М. В. Мололкина и А. И. Корадова были контужены. Никто из связистов не покинул своего поста. Монтер М. Ф. Ломакин еще под огнем немецких самолетов срастил порванные провода, другие оперативно восстановили аппаратуру. После боев все работники узла связи были награждены медалями, а М. В. Паршев - орденом «Знак Почета».

В самых трудных условиях пришлось работать железнодорожникам. Достаточно сказать, что за 5 месяцев 1942 г., с июля по декабрь, на линии Урбах - Астрахань и Саратовском узле от фашистской авиации погибло 1393 и было ранено 1800 железнодорожников, повреждено более сотни паровозов и свыше трех тысяч вагонов. Военный совет Сталинградского фронта 8 октября 1942 г. принял специальное постановление о повышении живучести магистрали и обеспечении непрерывности движения поездов.

На случай разрушения станционных путей предписывалось строить обходные пути и линии связи. Кроме того, на всех станциях от Урбаха до Астрахани и от Верхнего Баскунчака до Паромной надлежало построить в земле и на удалении в 250-300 м от имевшихся или разрушенных зданий командные пункты. Для укрытия стрелочников, поездных и вагонных бригад, других железнодорожников и пассажиров прямо у путей следовало отрыть щели. Для ускорения восстановления постановление предписало более рационально разместить вдоль магистрали имеющиеся силы и средства механизации, заранее разработать проекты восстановления мостов, создать необходимые запасы рельсов, шпал и других материалов, разобрав на эти цели, в случае необходимости, второстепенные станционные пути и тупики.

Выполнение постановления Военного совета фронта легло на плечи работников Рязано-Уральской железной дороги и воинов 15-й железнодорожной бригады полковника В. В. Безвесильного, удостоенного в 1943 г. звания Героя Социалистического Труда.

Общими усилиями коллективов магистрали, личного состава железнодорожной бригады и населения прилегающих районов в короткие сроки были проложены обходные и удлинены станционные пути, построены новые разъезды и остановочные пункты. Эти меры дополнялись организацией движения поездов «пачками» вначале в одну сторону, потом в другую, выставлением наблюдателей на каждом километре пути. Огромный эффект дало нововведение командира 18-го батальона механизации железнодорожной бригады подполковника А. М. Авдохина, позже Героя Социалистического Труда. Его батальон обслуживал участок Урбах- Джаныбек, вдоль которого на удалении 300-350 м тянулась грунтовая дорога. Офицер решил использовать это соседство и, разделив участок на три части, наладил сопровождение поездов восстановительными «летучками» на автомашинах. Они двигались параллельно поезду от границы одного участка до другого. Там вахта передавалась следующей «летучке», а первая сопровождала встречный эшелон до своего исходного пункта.

При налете вражеских самолетов восстановители немедленно принимались за спасение людей, расцепляли горящие вагоны и цистерны, восстанавливали полотно железной дороги. Только за октябрь 1942 г. подвижные группы 15-й бригады спасли от пожара 561 цистерну с горюче-смазочными материалами, 102 вагона с боеприпасами, 403 - с продовольствием и 29 паровозов. Такой метод нашел широкое применение всюду, где в нем была необходимость и имелись соответствующие силы и средства.

Инициативу, личную отвагу и сплоченность не раз демонстрировали и многие гражданские железнодорожники, в том числе начальник ст. Шунгай Зайцев, дежурные по этой же станции Нуркатов, Стукалов, начальник ст. Сайхин А. Т. Тарасов, дежурные Быхало, Гордеев и Штонда, начальник ст. Джаныбек Ф. Т. Кащирин, дежурные И. А. Шмаков и П. Г. Стерликов. Приведем лишь один эпизод из хроники того времени. 30 декабря на ст. Джаныбек поступило сообщение о приближении фашистских бомбардировщиков. Дежуривший тогда П. Г. Стерликов оказался в нелегкой ситуации: на станции стояло всего два воинских эшелона, но их длина превышала протяженность станционных путей, и потому один эшелон закрывал выход другому. Дежурный не растерялся. Он отцепил несколько вагонов от одного из поездов, с помощью группы воинов вручную откатил их на другой путь и тем самым открыл главный путь. Эшелоны своевременно покинули станцию и избежали бомбежки. Хладнокровие и инициатива П. Г. Стерликова были отмечены начальником дороги.

Очень эффективно было и строительство ложных объектов, о чем свидетельствует одно из ноябрьских донесений командования 8-й воздушной армии штабу Сталинградского фронта. В нем сообщалось, что саперы с помощью местного населения построили ложные аэродромы у ст. Сайхин и колхоза «Конституция». За первую половину ноября авиация противника нанесла по ним по четыре бомбовых удара. Только на «аэродром» у Сайхина за один налет (3 ноября) немецкие самолеты сбросили 70 бомб.

Эвакуация людей и предприятий, маскировка объектов и полное затемнение населенных пунктов, создание ложных объектов и меры по восстановлению разрушенного - все это снижало объем ущерба от вражеских бомбардировок, ускоряло возрождение поврежденных зданий, сооружений и путей. Но предотвратить сами налеты или резко снизить их прицельность ни производственные коллективы, ни формирования МПВО не могли. Эта задача была по силам только регулярным подразделениям и частям противовоздушной обороны (ПВО).

Прикаспийские районы Гурьевской обл. до линии Яшкуль (80 км восточнее Элисты), Казталовка с 1 ноября входили в Астраханский дивизионный район ПВО. Северные районы Западно-Казахстанской обл. прикрывались силами Саратовско-Балашовского дивизионного района ПВО, западные районы этой же области (до 1 ноября и прикаспийские районы Гурьевской обл.) - частями Сталинградского корпусного района.

Наблюдение за воздушной обстановкой и оповещение сил ПВО и штабов МПВО о появлении вражеских самолетов осуществляли батальоны ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения и связи). Вдоль железной дороги Урбах-Астрахань от ст. Палласовка до Верхнего Баскунчака размещались посты наблюдателей 19-го отдельного батальона ВНОС, вдоль магистрали Урбах - Уральск и западнее р. Урал - 71-й батальон, в районе Гурьева, нефтепромыслов и по железной дороге до ст. Нугайты - 43-й, а от этой станции до Актюбинска - 44-й батальон ВНОС.

Посты наблюдателей своевременно обнаруживали вражеские машины и без задержки через свои ротные командно-наблюдательные пункты передавали сведения о их полете зенитчикам и летчикам-истребителям. Во всей массе документов штаба 9-го корпусного района ПВО (командующий полковник Е. А. Райнин, военком полковой комиссар Л. Н. Кудояров), его соединений и частей встретилось лишь единственное замечание о размещении постов 19-го батальона ВНОС.

На прикрытии железнодорожного участка Палласовка - Сталинград с начала битвы находились четыре зенитных артиллерийских дивизиона и 102-я истребительная авиационная дивизия ПВО. При такой ограниченности сил да противовоздушную оборону станций Джаныбек, Сайхин и Шунгай командование смогло выделить от двух до четырех зенитных орудий и не более взвода пулеметов на каждую. Включение в поезда специальных платформ и вагонов с одним-двумя Орудиями или пулеметами было недостаточным для прикрытия эшелонов на перегонах. Железнодорожники вынуждены были ограничить движение ночными часами, а днем держать составы на станциях, где имелось зенитное прикрытие, или маскировать их в низинах. В сентябре и первой декаде октября 1942 г. из других районов на железную дорогу Урбах - Верхний Баскунчак прибыли несколько отдельных зенитных артдивизионов, 7 зенитных бронепоездов и, наконец, 748-й зенитный артиллерийский полк. На командование и штаб полка было возложено руководство зенитно-артиллерийской группой, в которую вошли все названные части зенитной артиллерии и бронепоезда. Командование зенитно-артиллерийской группы, располагая значительными силами и средствами, смогло значительно усовершенствовать систему прикрытия магистрали. Каждая станция теперь прикрывалась огнем одной-двух зенитных батарей малого и среднего калибра, зенитным бронепоездом и одним-двумя зенитно-пулеметными взводами. Одна батарея малокалиберных орудий использовалась как кочующая: она периодически передвигалась с одной неохраняемой станции (или разъезда) на другую.

Подразделения 748-го зенитного артполка (его 4-й дивизион ст. лейтенанта Григорьева двумя батареями прикрывал ст. Джаныбек, а одной - ст. Шунгай) к концу 1942 г. сбили 11 самолетов противника46. Команда отдельного зенитного бронепоезда № 132 к началу 1943 г. сбила шесть самолетов противника над ст. Шунгай. Командир бронепоезда капитан Седлов за достигнутые успехи и добросовестное отношение к обязанностям объявил благодарность своему заместителю по политчасти политруку Н. Н. Ковалеву, командиру зенитно-пулеметного взвода лейтенанту А. Д. Шершуну, командирам орудийных и пулеметных расчетов старшине Г. И. Осинцеву, старшему сержанту М. К. Багову, мл. сержанту Г. С. Кравченко, бригадиру железнодорожной службы ст. сержанту Г. А. Гилеву, мастеру по приборам рядовому П. Н. Ермоле, машинисту паровоза Н. Д. Дмитриеву, номерам орудийных и пулеметных расчетов рядовым Д. Хабиеву и Е. А. Шевченко.

Зенитчики 122-го бронепоезда (командир капитан Журавлев, заместитель командира по политчасти ст. лейтенант М. Я. Кобринский), прикрывавшие ст. Сайхин, сбили два и подбили один самолет неприятеля. Их записали на боевой Счет взвода орудий среднего калибра лейтенанта С. Ф. Петрова, взвода орудий малого калибра лейтенанта Ковалева и зенитно-пулеметного взвода лейтенанта Журова.

181-й отдельный зенитный бронепоезд (командир капитан И. И. Князев, заместитель командира по политчасти политрук Н. А. Башевой) прикрывал ст. Джаныбек и с 3 ноября 1942 г. по 28 января 1943 г. отразил налеты 16 самолетов противника. Ни один из них не был сбит, но и не смог приблизиться к объекту атаки. Залповый огонь трех 76-мм и двух 37-мм орудий, непрерывный огонь крупнокалиберного и двух строенных 7,62-мм пулеметов вынудили самолеты менять курс и„ сбросив бомбы вне цели, уходить на запад.

Всего же зенитчики, охранявшие три казахстанские станции, сбили 21 и подбили еще 3 фашистских самолета50. Хорошо поработали в небе нашей республики и истребительные авиационные части Сталинградского корпусного района ПВО.

 Официально Железную дорогу Урбах - Астрахань и прилегающие районы Казахстана 102-я истребительная авиационная дивизия ПВО прикрывала с 19 сентября 1942 г., но и раньше ее части привлекались для барражирования над отдельными участками магистрали. В дивизию входило три истребительных авиаполка - 629, 731 и 788-й. Числилось в них от 50 до 60 самолетов устаревших конструкций: И-15, И-16, И-153. Часть из них требовала ремонта из-за технической изношенности и повреждения в боях. Поэтому дивизия не смогла прикрывать железную дорогу на всем ее почти 800-километровом протяжении (с учетом линии Верхний Баскунчак - Паромная). Основные силы истребителей пришлось сосредоточить вблизи узловых станций - Эльтон, Верхний Баскунчак, Владимировка, Астрахань. Для прикрытия промежуточных станций и перегонов между ними эпизодически выбрасывались группы истребителей на полевые площадки у Палласовки, Сайхина, Харабали.

Недостаток сил наложил отпечаток и на характер боевых задач, поставленных перед летным составом. Они ограничивались тем, чтобы не допустить прицельного бомбометания вражеских самолетов, не увлекаясь преследованием уходящих от охраняемых объектов или поврежденных самолетов противника.

Летчики-истребители в нелегких условиях делали все, что могли, для разгрома врага. Заместитель командира 629-го истребительного авиаполка по политчасти батальонный комиссар М. Н. Абакумов среди отличившихся 15 октября 1942 г. на прикрытии ст. Джаныбек и Сайхин называет лейтенанта Федорова и мл. лейтенантов Райченкова и Филиппова. Две недели спустя он добавляет имена ст. лейтенанта Лысенко, на счету которого к тому времени было три сбитых немецких самолета, а также лейтенанта Кузнецова, уничтожившего четыре фашистских бомбардировщика. 29 октября вновь отличился Федоров. Вместе с Мительниковым и Райченковым он в районе ст. Шунгай встретил семь бомбардировщиков противника. Решительной атакой их строй был нарушен, два «юнкерса» с дымящимися моторами пошли со снижением на запад. Остальные, сбросив груз вне цели, последовали за ними. Бдительность, инициативу и творчество проявляли также лейтенанты И. М. Мальченко, мл. лейтенант В. Н. Прозу Меньшиков и другие; летчики полка.

Несколько раз в документах части упоминается мл. лейтенант Л. И. Ершов. Однажды в районе ст. Сайхин молодой летчик встретился с «Юнкерсом-88» и без колебаний атаковал его, но противник увел свою машину из-под огня. Сбить «юнкерса» не удалось и при повторной атаке. Ершов не сразу заметил, что вражеский верхний стрелок успел вогнать целую пулеметную очередь в носовую часть и фюзеляж «ястребка». Пришлось сделать вынужденную посадку. Вражеский самолет, видимо, тоже был подбит и с пикированием ушел на запад. К концу 1942 г. на счету молодого коммуниста значилось пять самолетов противника, сбитых им лично и три в групповых боях.

По рассказам старожилов ст. Джаныбек и колхоза «Алгабас», в небе над ними 11 сентября произошел воздушный бой. Советский летчик, видимо, не имел патронов, пошел на таран. Фашистский самолет развалился, а его экипаж был на земле захвачен в плен. Наш летчик остался жив, опустившись на парашюте. Его имени никто из очевидцев не знал. Так без имени героя и автор этих строк вместе с преподавателем Уральского пединститута П. Р. Букаткиным передали их рассказ о подвиге спустя 23 года. Публикация заинтересовала юных следопытов из кзыл-ординской средней школы № 5 и работников Урдинского историко-революционного музея. Независимо друг от друга они установили, что героем, таранившим фашистского «юнкерса» в уральском небе, был сержант Дмитрий Васильевич Гудков. Разыскали и его самого, в ту пору уже полковника в отставке. Вот что он рассказал. В тот раз на перехват немецкого самолета он вылетел в паре со ст. сержантом Шлыковым. Когда расстояние до фашиста стало возрастать, забеспокоился, как бы не упустить его. Открыл огонь с дальней дистанции и жал на гашетки, пока не израсходовал все снаряды и патроны. «Пушка и два пулемета замолкли,- писал Д. В. Гудков - И тут я заметил, что медленно, но все же верно приближаюсь к фашистскому стервятнику. Подходить к нему на близкое расстояние, тем более на равных скоростях, было нецелесообразно: воздушные стрелки, верхний и нижний, имели полный боекомплект, сбили бы меня в одно мгновение. Решил обмануть врага и имитировал уход вниз резким пикированием. Экипаж «Ю-88» меня явно потерял - начал рыскать по курсу. В это время, увеличив скорость, я пристроился под его крыло. Какое-то мгновение выбирал вариант удара. Решил бить носом своего «Яка». Не раздумывая больше ни секунды, резко беру ручку управления на себя, выскакиваю из-под правой плоскости вражеского самолета и левым разворотом врезаюсь в него. Успел заметить последние показания приборов: высота - 5 000, скорость - 500… и тут же потерял сознание». Спасло летчика то, что фонарь кабины не был закрыт. После столкновения его выбросило из кабины.

В подразделениях этой части служило немало сынов и дочерей. Казахстана. В приказе командира полка о награждении авиационно-технических специалистов, отличившихся при выполнении боевых заданий, названы и они. Например, сержант Жаксыбек Нысанбаев служил мастером по вооружению в 1-й авиаэскадрилье и к концу декабря обеспечил безотказную работу закреплённых за ним самолетов Ла-5 и ЛаГГ-3, совершивших 140 боевых вылетов. До призыва в армию он жил и работал в колхозе «Тегистик» Павлодарской обл. Авиамотористом 3-й эскадрильи работала комсомолка из пос. Джетыгара Кустанайской обл. мл. сержант Анна Константиновна Малявина. По 110 боевых вылетов сделали самолеты, которые обслуживала А. К. Малявина. Столько же боевых вылетов обеспечил авиамеханик рядовой Алексей Федорович Булгаков, призванный из Алма-Аты. Добрых слов заслуживают также авиамеханик Федор Александрович Пьяченко из Павлодара, мастера по авиавооружению Василий Антонович Горбунов из Алма-Аты и Зинаида Ильинична Чуркина из Петропавловска.

Насыщение противовоздушной обороны оперативного тылового района Сталинградского фронта новыми силами и средствами, повышение боевого мастерства и активности личного состава всех частей и подразделений, ПВО заставили вражескую авиацию отказаться от групповых дневных налетов. От бомбометания с пикирования и малых высот она перешла к бомбардировке с больших высот и, как правило, только в ночное время. С первых чисел ноября в журналах боевых действий частей ПВО все чаще фиксировалось появление лишь самолетов-разведчиков, которые при подъеме советских истребителей сразу же уходили восвояси. К примеру, за декабрь в журнале боевых действий 102-й истребительной авиадивизии отмечена всего одна попытка бомбардировки ст. Сайхин. Там же отмечено: 9 декабря «Юнкерс-88» сбросил на подходах к ней две бомбы, которые никакого ущерба не принесли и один воздушный бой (18 декабря над перегоном Джаныбек - Шунгай), в итоге которого «сбитых самолетов противника и своих потерь не было». В январе 1943 г., когда наземные войска добивали окруженную группировку противника, налеты вражеской авиации на железную дорогу Урбах- Астрахань и прилегающие районы Казахской ССР прекратились. С 26 февраля 1943 г. распоряжением Главного Управления МПВО СССР в Уральске, а несколько позже в Гурьеве, Джаныбекском и Урдинском районах режим светомаскировки был отменен.

Итак, деятельность войск ПВО, местных партийных комитетов и советских органов западных районов Казахстана, формирований МПВО и всего многонационального населения позволила быстро восстановить разрушения от бомбардировочных ударов противника по коммуникациям. Усилиями истребительных авиачастей, зенитчиков и других воинов ПВО налеты вражеской авиации были сведены к минимуму, а потом и вовсе прекращены. За вторую половину 1942 г. в район Сталинграда железнодорожники подвезли 3269 эшелонов с войсками и 1052 - с боеприпасами, горючим, продовольствием и другими, грузами. Благодаря; этому фронт фактически не испытывал перебоев ни в снабжении, ни в получении подкреплений, ни в ремонте поврежденной техники, ни в своевременном лечении раненых.