## РЕЛЬСЫ, ПРИБЛИЖАВШИЕ ПОБЕДУ

Л.С.Гончарова

ействующей армии очень помогало население прифронтовых районов — сотни тысяч человек копали противотанковые рвы, восстанавливали мосты, чинили разбитые автомобильные трассы... А вот сооружение в тяжелейших условиях, вблизи от театра военных действий целой железной дороги — было событием необычным даже для того героического времени. По заданию Государственного Комитета Обороны (ГКО) всего за два месяца — с 15 июня по 15 авгус-- предстояло проложить трассу Старый Оскол — Ржава (Сараевка). А реально построена жизненно важная магистраль была за 32 дня.

Воронежский фронт, державший оборону на Курском выступе, не имел своей железнодорожной коммуникации. Линия Касторная-Курск-Льгов, которой ему приходилось пользоваться, находилась в полном ведении Центрального фронта и могла обеспечивать лишь его потребности. О требуемых объемах перевозок для фронтов говорят такие данные: если под Москвой в 1941 году было подвезено вооружения и боеприпасов в объеме 219 эшелонов, под Сталинградом с июля 1942 года по февраль 1943 года — 981 эшелон, то при подготовке к сражению на Курской дуге в зону боевых действий поступило

Начальник военных сообще-40-й армии полковник В.Н.Рыманов вспоминал, что в конце марта 1943 года остро встал вопрос о доставке грузов войскам, выдвинувшимся вдоль линии же-Курск-Солнлезной дороги цево - Ржава - Белгород. Тогда и началась проработка вопросов строительства рельсового пути Старый Оскол-Ржава. На работы по инженерным изысканиям ушло 22 дня, были составлены расчеты, но военный совет армии предложения по строительству дороги

1410 эшелонов.

отклонил — срок в три месяца армию не устраивал. Грузы продолжали подвозить автотранспортом на расстояние до 300 километров.

И тут вспомнили, что до войны был составлен проект строительства железной дороги для соединения Курской магнитной аномалии с Московско-Донбасской и Южной дорогами. Извлекли из курских архивов планы и расчеты. 6 июня 1943 года в штаб Воронежского фронта с материалами прибыл П.И.Доронин, первый секретарь Курского обкома ВКП(б). Вскоре была послана шифровка в Государственный Комитет Обороны. На следующий день было получено согласие Москвы.

Строительство было возложено на Управление восстановительных работ, обслуживавшее Воронежский фронт. Начальником строительства был назначен командир 19-й железнодорожной бригады полковник А.Н.Ткачев. На сооружение линии вместе с воинами-железнодорожниками и спецформированиями Наркомата путей сообщения прибыло около 25 тысяч жителей Курской области. Каждый район направил на строительство от 600 до 1000 человек. Они были разбиты на колонны, отряды и бригады. Юноши и девушки, начиная с возраста 14 лет, призывались по

Встреча участниц строительства легендарной дороги





Строительство ветки Оскол-Ржава

«комсомольской мобилизации».

Возникало немало сложностей технического характера. Рельсы поступали старых выпусков, разнотипные. Не хватало креплений, шпал, столбов для линий связи... На участки стройки вдоль трассы прибывали женщины, подростки, старики — пешком, на подводах и на попутных машинах, плохо одетые, полуголодные... За два месяца, установленных для строительства Государственным Комитетом Обороны, нужно было проложить пути длиной в 95 километров, построить 10 мостов.

На плечи гражданских строителей легли самые тяжелые земляные работы. Инженеры едва успевали прокладывать ось трассы. Лошадей и автомашин не хватало. О тракторах, кранах или транспортерах не было и речи. Сваи на строительстве мостов забивали копрами. Гражданские лица за работу оплату получали сдельно. Для победителей соревнований были учреждены два переходящих Красных Знамени. Не забывали и об отдыхе, насколько это было возможно. Проводились политические беседы и читки газет, демонстрировались фильмы, устраивались концерты художественной самодеятельности. Специальный самолет доставлял строителям газеты, журналы, для них издавалась газета «Курская правда на стройке».

Изменялись стратегические планы Верховного Главнокомандования, державшиеся в глубоком секрете, и эти изменения отражались на всех мероприятиях, проводившихся в стране. Вот и срок строительства дороги Старый Оскол—Ржава сократили до 35 суток. Таким образом, в среднем предстояло укла-

дывать почти три километра пути в сутки... Было разрешено даже использовать рельсы и шпалы со второго пути на участке Ржава—Белгород и Льгов—Готня. Более квалифицированные работы выполнялись в основном батальонами железнодорожных войск.

Почти сразу противник с воздуха обнаружил скопление людей и техники на строительстве. Последовали воздушные налеты. Командование фронта усилило противовоздушную оборону. Немцы забрасывали на трассу диверсионные группы для взрыва строящихся мостов и сложных участков пути. Но диверсантов удавалось во-

время обнаружить.

5 июля на рассвете строители услышали мощный орудийный гул, взрывы бомб. Дорога была нужна позарез. На стройку прибыло еще 4 тысячи человек. Враг тем временем перешел к массированным налетам. Но малоуспешно: эффективно работали наши зенитчики.

Строительство завершилось за 32 дня. Воронежский фронт получил важнейшую магистраль. В разгар боев на Курской дуге, с 16 июля 1943 года, началось пробное движение поездов, а вскоре на фронт пошли эшелоны с боевой техникой, боеприпасами и пополнением.

Было выполнено 800 тысяч кубометров земляных работ, построено 56 различных сооружений, 2 пункта водоснабжения, 8 пунктов для остановок. Таких темпов, сжатых сроков строительства железных дорог специалисты не знали. 306 военных железнодорожников, 376 рабочих, колхозников и служащих были награждены орденами и медалями.

В Белгороде у Дворца железнодорожников стоит паровоз серии ЭМ 737-62. На нем установлена памятная доска с текстом: «Этот паровоз в 1943 году одним из первых доставил войска и боевую технику на Курскую дугу по вновь построенному за 32 дня 90-километровому железнодорожному участку Старый Оскол—Сараевка».

На зданиях железнодорожных вокзалов городов Старого Оскола и Губкина в честь этого народного подвига также установлены мемориальные доски. В 1998 году по инициативе совета ветеранов войны и труда Белгорода в гимназии № 5 открылся музей строительства железной дороги Старый Оскол—Ржава (Сараевка).