**Роль железнодорожных коммуникаций в победе на Курской дуге**

Гладкова Н.А.

 Паршина В.Л.

 Маршал Советского Союза Г.К.Жуков сказал, что где бы ни находился советский человек – на фронте, в тылу страны, в тылу врага, в фашистских лагерях, - всюду и везде он делал все от него зависящее, чтобы приблизить час победы. И никому не удастся преуменьшить значение военного и трудового подвига советского народа в Великой Отечественной войне!

 Немаловажное значение в победу на Курской Дуге внесла работа железнодорожного транспорта.

 Подготовка к предстоящим боям требовала максимального напряжения в работе железнодорожного транспорта. Железные дороги являлись главным средством перегруппировок и передвижений войск, подвоза им боевой техники и вооружения.

 Большое значение для улучшения работы железнодорожного транспорта имели принимаемые в это время меры по укреплению трудовой дисциплины и организованности на железных дорогах страны. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 года железные дороги переводились на военное положение. Все рабочие и служащие объявлялись мобилизованными и закреплялись для работы на железнодорожном транспорте на время войны. На них распространялись все законы Красной Армии.

 Из под Сталинграда, где закончились бои, вскоре в район Курского выступа было доставлено 894 эшелона с войсками, боевой техникой и вооружением. В ведении находилось 100 тысяч вагонов с войсками и грузами для армий под Курском. Перевозились целые армии с тылами и частями усиления и даже фронты в полном составе. Все перемещения осуществлялись при активности немецко-фашистской авиации, наносившей удары с воздуха, главным образом по крупным узлам железных дорог. Для их обороны советское командование привлекло крупные силы авиационных частей Ряжско-Тамбоского, Воронежско-Борисоглебского, Харьковского и Тульского дивизионных районов ПВО, которые взаимодействовали с истребительной авиацией и зенитной артиллерией фронтов. Наиболее ответственные задачи выполняли части Воронежско-Борисоглебского района ПВО, командующий генерал-майор Васильков Н.К. и 101-й истребительной авиационной дивизии ПВО, командир полковник Костенко А.Т., силами которых обеспечивалась оборона важнейших объектов коммуникаций непосредственно на Курском выступе. На ряду с защитой крупных железнодорожных узлов организовывалась оборона небольших станций, разъездов, мостов с помощью зенитных орудий среднего и малого калибров.

 40 бронепоездов выделялись для сопровождения эшелонов, прикрытия станций погрузки и выгрузки. Они в короткое время, маневрируя на основных магистралях, могли изменить место стоянки и внезапно появиться на той или иной станции.

 В истребительной авиации за каждым авиаполком закреплялся определённый железнодорожный объект или участок дороги. Полностью обезопасить железнодорожные перевозки было просто невозможно. Только в мае на участок железной дороги между Валуйками и Старым Осколом вражеская авиация совершила 34 налёта, в которых участвовали сотни самолётов. Постоянными стали массированные налёты на курский железнодорожный узел. Железнодорожники, работая под бомбёжками, проявляли мужество и выдержку.

 На перегоне Заосколье – Молчаново воинский эшелон, который вела бригада валуйского машиниста Цимбала, дважды был обстрелян вражеским самолётом, пробившем на паровозе сухопарный колпак. Железнодорожники сами устранили неисправность и своевременно привели состав к месту назначения. Другая бригада валуйских железнодорожников во главе с машинистом Скрябиным, когда в паровоз угодила зажигательная бомба, проявила хладнокровие, затушила возникший пожар и доставила эшелон на станцию назначения по графику.

 Главный кондуктор станции Старый Оскол Дятлов А.С. сопровождал эшелон с боеприпасами. Во время налёта вражеской авиации в составе возник пожар. Сам Дятлов был ранен осколком. Превозмогая боль, он отцепил горящие вагоны и организовал их тушение. Эшелон был спасён.

 В один из дней июля на станцию Старый Оскол прибыл очередной эшелон с танками, пушками и солдатами. Внезапно появившиеся вражеские самолёты начали бомбить станцию. Составитель поездов Андреев И.Г. с риском для жизни вывел эшелон за пределы станции, обеспечил его безопасную выгрузку.[1]

 Наибольшая нагрузка приходилась в основном на Московско-Курскую, Московско-Киевкую, Московско-Донбасскую и Юго-Восточную железные дороги. Объем перевозок с трудом, но всё же нарастал. В марте они принимали в среднем около 2,5 тысяч вагонов в сутки, а в апреле 2,9 тысяч, в мае – 3,3 тысяч вагонов. Накануне битвы выгрузка достигла 120 эшелонов или 6 тысяч вагонов в сутки. [2]

И все же возможности железнодорожной сети в пределах Воронежского фронта оказались недостаточными. Фронт своей железнодорожной коммуникации не имел и пользовался вместе с Центральным фронтом участком дороги Касторное – Курск, на котором ему в первое время выделялось всего три поезда в сутки. Фронт вынужден был использовать большое количество автомашин, перевозивших грузы за 250-300 километров.

 Войска Воронежского фронта могли бы самостоятельно обеспечиваться через станции Касторное и Валуйки, минуя Курск, если бы была железная дорога от Старого Оскола до Ржавы. И такую железнодорожную линию решено было построить.

 Государственный комитет обороны наметил начать её строительство 15 июня, а 15 августа по дороге предполагалось открыть движение. Выполнение этого задания возлагалось на управление военно-восстановительных работ Воронежского фронта, которым руководил генерал-майор Кабанов П.А. Начальником новостройки был утверждён командир 19-й железнодорожной бригады полковник Ткачев А.Н.

 Объем строительных работ был велик. Предстояло уложить 95 километров пути, построить железнодорожный мост через реку Донецкая Сеймица, ряд средних мостов, многочисленные вспомогательные сооружения. Положение осложнялось нехваткой шпал, рельсов, инструмента, столбов для линий связи, креплений и другого оборудования. К тому же немецко-фашистская авиация совершала на объекты новостройки частые налёты.

 Тем не менее строительство началось в установленный срок велось рекордными темпами. Вместе с воинами нескольких железнодорожных бригад и спецформирований НКПС, двумя тысячами солдат из запасных полков на стройку начали прибывать жители прифронтовых районов – женщины, подростки, старики. Они ехали на подводах и попутных грузовиках, шли пешком, неся в руках скромные узелки с продуктами и сменой белья. «Помню, - рассказывала одна из участниц строительства дороги В. Евсюкова, - нас, девчат и молодых женщин, с вещами и лопатами провожали родные… Рано утром по росе вышли пешком на место нашей работы. Путь не близкий: от Скородного до деревни Сазоновка – около 40 километров. Пришли на место и увидели бескрайнее поле поспевающей ржи, зелёной картошки, стелющейся по земле капусты». [3]

 Готовых проектов вначале не было, строили по указаниям инженеров, изыскание и проектирование началось одновременно со строительством и было закончено через две недели. Строилась линия однопутной, по облегченным техническим условиям. Рельсы укладывались старые, разных типов. К 15 июля все основные работы по новой железной дороге, которую назвали «дорогой мужества», были закончены. 20 июля по новой дороге двинулись к фронту составы с танками, боеприпасами, продовольствием. [4]

 О масштабах перевозок дают некоторое представление и такие цифры. Если в войска, участвовавшие в битве под Москвой, прибыло 219 эшелонов с артиллерией, танками и другим вооружением, а под Сталинградом – 981, то при подготовке и входе Курской битвы доставлено 1410 эшелонов.

 Глубокую благодарность и восхищение вызывают и поныне мужество и самоотверженный труд железнодорожников той трудной поры, с помощью населения сумевших не только восстановить железнодорожные коммуникации, но расширить их и организовать бесперебойное снабжение войск на Курской дуге.

Литература:

1. Звезда, 22 апреля 1975г. Валуйки.
2. И.В.Ковалев. Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны
3. ГАБО, ф. Р-1517,оп. 1, д. 47, л. 276.
4. А.Чиченков Белгородчина в Великой Отечественной войне 1341-1945гг.