DOI: 10.17117/na.2015.11.05.080

<http://ucom.ru/doc/na.2015.11.05.080.pdf>

Поступила (Received): 28.11.2015

Шишлакова Е., Шмигельская В., Жильцова Ю. Дорога мужества – дорога славы

Sheshlakova E., Shmigelskaya V., Zhiltsova Yu.
The road of courage – the road of glory

17 июля 1943 года линия Старый Оскол-Ржава была сдана в эксплуатацию. Задание Государственного комитета обороны было выполнено за 32 дня. На магистрали, получившей название «Дорога мужества», была достигнута самая высокая (2-3 километра) среднесуточная производительность за весь период Великой Отечественной войны

Ключевые слова: война, дорога, мужество, мемориал

17 July 1943 line Stary Oskol-Rusty was put into operation. The job of the State defense Committee was performed for 32 days. On the highway, dubbed "the Road of courage", was the highest achieved (2-3 km) average daily performance for the entire period of the great Patriotic war

Key words: war, road, courage, memorial

Шишлакова Екатерина Михайловна
Педагог
Образовательный комплекс "Лицей №3"
г. Старый Оскол, м-н Лебединец, 35 А

Shishlakova Ekaterina Mikhailovna
Teacher
Educational complex "Lyceum №3"
Stary Oskol, m-n Lebedynets, 35 A

Шмигельская Вера Ивановна
Педагог
Образовательный комплекс "Лицей №3"
г. Старый Оскол, м-н Лебединец, 35 А

Shmigelskaya Vera Ivanovna
Teacher
Educational complex "Lyceum №3"
Stary Oskol, m-n Lebedynets, 35 A

Жильцова Юлия Александровна
Педагог
Образовательный комплекс "Лицей №3"
г. Старый Оскол, м-н Лебединец, 35 А

Zhiltsova Yulia Aleksandrovna
Teacher
Educational complex "Lyceum №3"
Stary Oskol, m-n Lebedynets, 35 A

Решение о строительстве железнодорожной линии Старый Оскол – Ржава (протяженностью 95 километров) было принято по инициативе Командования Воронежского фронта 8 июня 1943 года. Острая потребность в этой дороге была вызвана тем, что Воронежский фронт, готовясь к боям на Курской дуге, не имел своих железнодорожных коммуникаций для перевозки военных грузов. Пропускная способность железной дороги Центрального фронта Касторная-Курск не обеспечивала потребности двух фронтов.

К началу лета 1943 года в штабе Воронежского фронта уже знали: враг спешно наращивает силы, готовит наступление с целью окружить и уничтожить советские войска, находившиеся на Курском выступе, и повернуть ход войны в

свою пользу. Гонит к фронту танки и пушки, боеприпасы и живую силу. Доставляют их сразу по трем железным дорогам: Киев-Конотоп-Льгов, Брянск-Орел-Поныри и Харьков-Белгород.

В распоряжении советских войск была только железнодорожная линия Касторная-Курск. Одна на два фронта – Воронежский и Центральный, на восемь армий. Командующий Воронежским фронтом Н.Ф. Ватутин докладывал в Государственный Комитет Обороны: противник главный удар, вероятнее всего, нанесет по войскам Воронежского фронта. А подвоз нового пополнения и боеприпасов замедлился. 8 июня 1943 года Комитет Обороны по предложению Военного Совета Воронежского фронта и Курского обкома партии, облисполкома принял постановление: построить железную дорогу Старый Оскол-Ржава к 15 августа. ЗА ДВА МЕСЯЦА! Такое и в мирное время осуществить не просто, а в срок третьем... Но, пораздумав, выход нашли, подняли из архивов материалы исследований. Еще до войны намеревались построить в связи с освоением месторождений Курской магнитной аномалии дорогу в этом направлении. Теперь это здорово пригодились.

Нужные для этого рельсы, шпалы нашлись у Острогожска, где фашисты еще в 1942 году хотели построить ветку. НЕ УСПЕЛИ! Специалисты продолжили изучение местности, по которой пройдет дорога. От Старого Оскола, Бобровых Дворов, Скородного, Великомихайловки, Прохоровки, Ивни и – совсем издалека – от Щигров, из-под Курска и Воронежа двинулись к трассе будущей дороги людские потоки с лопатами, кирками, носилками, тачками, с маленькими узелками, в которых немного еды и белья. Женщины, старики, подростки. К началу строительства прибыло 25 тысяч человек, и число их продолжало расти. Колонны из различных районов продолжали прибывать.

Перед людьми была поставлена: ежедневно выполнять более 40 тысяч кубометров земляных работ и закончить укладку шпал и рельсов к концу июля. И работа закипела, стала расти узкая насыпь. Вдоль насыпи – на многие километры – живая цепь платков и косынок. Редко мелькнет заношенный картуз или мальчишеский чуб.

Женские руки строили эту дорогу. Трудились лопата к лопате. Землю относили к насыпи на носилках, перевозили тачками, тут же ее утрамбовывали. Бойцы железнодорожных войск укладывали шпалы, костылями пришивали к ним рельсы, строили мосты, технические здания.

Строители Осколянки (так звали стройку) опережали жесткий график. Но и война не ждала. К концу июня стало ясно: враг начнет наступление уже в июле. Значит, и дорога нужна не в августе, а в июле. Нужна, как воздух. Строители взяли обязательство: в два раза сократить сроки сооружения. В голой холмистой степи, опаленной ярким солнцем, под ливнем и зноем, под вой бомб, и свист осколков продолжали строительство дороги для фронта. Люди горели желанием помочь воинам разгромить ненавистного врага. 130 комсомольско-молодежных бригад боролись за переходящее Красное знамя обкома ВЛКСМ. Завоевала его старооскольская бригада, которую возглавляла Тамара Семенова. Знамя как символ трудового подвига экспонируется в Старооскольском краеведческом музее.

Работа кипела круглые сутки. Ее прерывали только на обед, короткий сон да еще во время налетов вражеских бомбардировщиков. За 32 дня работы было перемещено 800 тысяч кубических метров грунта, построено 56 различных сооружений, два пункта водоснабжения, восемь пунктов для остановок.

У села Заломного, в Березовом урочище, встретились колонны рабочих, которые шли навстречу друг другу. И 18 июля 1943 года паровоз ЭМ-737-62 с несколькими груженными вагонами провел от станции Старый Оскол до станции Сараевка машинист Василий Яковлевич Несмеян. Разысканный на Урале этот паровоз сейчас поставлен на вечную стоянку у Дворца культуры железнодорожников в городе Белгороде. А затем от Старого Оскола ко Ржаве регулярно пошли составы с боевой техникой, боеприпасами.

Новая линия разгрузила железнодорожную линию Касторная-Курск, Воронежский фронт получил самостоятельную железнодорожную коммуникацию. Ввод дороги ускорил доставку грузов к линии фронта на 24-48 часов, что значительно увеличило провозную способность железных дорог на Воронежском и Центральных фронтах во время Курской битвы и способствовало ее победоносному завершению.

В сооружении дороги участвовали железнодорожные войска и жители Курской и Белгородской областей».

За трудовой подвиг и мужество 368 строителей были награждены орденами и медалями, в том числе: машинист паровозного депо Воронеж-Курск

Е. Черноусов – орденом Трудового Красного Знамени, начальник депо

И. Жуков – орденом Знак Почета, начальнику депо Елец В.М. Медведеву посмертно было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Машинист депо Н.Ф. Афонин удостоен ордена Ленина, поездной мастер колонны № 12 Н.Я. Епанчин – звания Героя Социалистического Труда, начальник Старооскольской дистанции пути Н.М. Емельянов – ордена Ленина.

Прошли десятилетия. Осколянка продолжает нести службу. Тяжело громяхают по стальным рельсам составы с железной рудой, мелом, цементом. Бегут зеленые пассажирские поезда.

И люди, сидящие у вагонного окошка, видят на здании станции Гумны мемориальную доску, читают высеченные на ней памятные слова:

«Железнодорожный участок
Ржава-Сараевка-Старый Оскол
построен по решению Государственного
Комитета Обороны СССР за 32 дня
в июле 1943 года и сыграл важную роль
в разгроме немецко-фашистских полчищ
на Курской дуге.

К 65-летию Курской битвы, 9 июля 2008 года, в Старом Осколе состоялось торжественное открытие памятника-мемориала «Строителям железной дороги Старый Оскол – Ржава». Новый мемориал – еще одна дань памяти тем, кто приближал Великую победу в том страшном лихолетье.

Список используемых источников:

1. Никулов А.П. Староосколье в годы Великой Отечественной войны // Старый Оскол (исторические исследования Оскольского края). Старый Оскол, 1997.
2. Осыков Б.И. Дорога мужества (памятники боевой и трудовой славы к 40-летию победы).

© 2015, Шишлакова Е., Шмигельская В.,
Жильцова Ю.
Дорога мужества – дорога славы

© 2015, Sheshlakova E., Shmigelskaya V.,
Zhiltsova Yu.
The road of courage – the road of glory