

Помогая фронту: помощь местного населения в битве под Курском

Часть 2¹

Гриднев В. П.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация, valerijgridnev@yandex.ru

РЕФЕРАТ

Во второй части статьи на основе материалов центральных и региональных архивов, сборников документов партийных и советских органов прифронтовых областей, мемуаров, газет военного времени рассматривается организаторская деятельность ГКО, Военных советов, местных органов по мобилизации населения на строительство автогужевых дорог и поддержание их в надлежащем состоянии, строительство железной дороги Старый Оскол — Ржава, которая имела важное военное значение для Воронежского фронта, показан вклад жителей прифронтовых областей в дело победы советских войск на Курской дуге, их мужество и трудовой героизм.

Ключевые слова: битва, органы власти: ГКО, партийные и советские органы, Военные советы фронтов и армий; «Курская правда», «Курская правда на стройке», прифронтовые области, дорожное строительство, мужество и героизм

Helping the Front: Help of the Local Population in the Battle of Kursk. Part 2

Valery P. Gridnev

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEP), Saint-Petersburg, Russian Federation, valerijgridnev@yandex.ru

ABSTRACT

In the second part of article on the basis of materials of the central and regional archives, collections of documents of party and Soviet bodies of front-line areas, memoirs, newspapers of wartime organizing activity of the State committee of defense, the Councils of War, local bodies for mobilization of the population on construction of autocart roads and their maintenance in proper condition, construction of the railroad Stary Oskol — Rzhava which had important military value for the Voronezh front is considered, the contribution of residents of front-line areas to a victory of the Soviet troops on the Kursk Bulge, their courage and labor heroism is shown.

Keywords: battle, authorities: GKO, party and Soviet bodies, Military councils of fronts and armies; “Kursk truth”, “Kursk truth on building”, front areas, road construction, courage and heroism

К 75-летию Великой Победы

Наряду с ремонтом боевой техники и вооружения, со строительством оборонительных рубежей труженики прифронтовых областей участвовали в восстановлении и строительстве автогужевых и железных дорог в интересах фронта. О значимости этой задачи говорит тот факт, что только на территории Воронежского фронта протяженность грунтовых дорог составляла около 4 тыс. км². Поэтому в центре

¹ Продолжение. Начало см.: Управленческое консультирование. 2019. № 6. С. 131–139.

² ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2694. Д. 1. Л. 79.

внимания органов власти находился вопрос поддержания в проезжем состоянии автогужевых дорог. Свидетельством этого являются следующие данные: Курский обком ВКП(б) рассматривал этот вопрос только в апреле дважды, Курский областной Совет депутатов трудящихся в течение февраля-марта — также два раза, Орловский обком партии в июне-июле — два раза¹. Этой важной проблемой также занимались Воронежская и Харьковская партийные организации².

Партийные и советские органы вместе с командирами и заместителями командиров по политической части, выполняя решения партийных активов, пленумов, бюро, сессий, развернули большую политико-воспитательную работу по мобилизации местного населения на строительство и восстановление дорог.

В марте — апреле 1943 г., например, политработники Западного фронта провели с колхозниками общие собрания, лекции, доклады, беседы, где людям разъяснялась важность фронтовых дорог, особенно в условиях весенней распутицы³.

Тысячи колхозников и горожан откликнулись на призывы фронтовиков, партийных и советских органов. В Обоянском, Льговском, Пристенском и других районах Курской области были созданы комсомольско-молодежные бригады на фронтовых дорогах⁴. За ними закреплялись определенные участки дорог. Принимались обязательства, развертывалось социалистическое соревнование по поддержанию в образцовом состоянии дорог.

Люди работали, не жалея сил, здоровья, не считаясь с возрастом. Участие местного населения было массовым: свыше 1 тыс. человек работало, например, на дорогах в полосе 13-й Общевоинской армии Центрального фронта; около 1 тыс. комсомольцев и молодежи Фатежского района, 12 тыс. человек Михайловского и Золотухинского районов, около 15 тыс. трудящихся Курска ежедневно выходили на дорожные работы; более 10 тыс. комсомольцев Льговского района Курской области восстанавливали мост через реку Сейм⁵.

В целом населением Курской области (50 районов — авт.) с февраля по 1 августа 1943 г. было построено 495 км новых дорог, восстановлено 334 моста общей длиной 8108 погонных метров, в том числе построено вновь 218 мостов длиной 5132 погонных метров, отработано на дорогах 1792 тыс. чел.-дней⁶.

Огромной заслугой трудящихся Курской области явилось участие в строительстве очень важной для того времени железнодорожной линии Старый Оскол — Ржава протяженностью 95 км. Дело в том, что по существу у Воронежского фронта не было собственной железнодорожной коммуникации, поэтому Военный совет фронта обратился с письмом в ГКО, где обосновал необходимость ее строительства. ГКО, рассмотрев ходатайство Военного совета фронта, 8 июня принял постановление о строительстве железной дороги, установив срок работ с 15 июня по 15 августа 1943 г., обязав Курский обком ВКП(б) и облисполком мобилизовать на все время строительства 20 тыс. человек и 1 тыс. подвод⁷.

¹ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 43. Д. 1119. Л. 2; Д. 1125. Л. 94; Д. 1448. Л. 78–84, 197, 199; Государственный архив Курской области (далее: ГАКО). Ф. Р-3322. Оп. 22. Д. 7. Л. 85–86; О содержании дорог в проезжем состоянии // Курская правда. 1943. 20 февраля.

² РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 43. Д. 271. Л. 150, 180. Харьковщина в годы Великой Отечественной войны. Июнь 1941–1943 гг.: Сб. док. и материалов. Харьков : Прапор, 1965. С. 331.

³ ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2526. Д. 319. Л. 131.

⁴ Государственный архив общественно-политической истории Курской области (далее: ГАОПИКО). Ф. 1. Оп. 27. Д. 1056. Л. 186–187.

⁵ ЦАМО РФ. Ф. 226. Оп. 335. Д. 5. Л. 86; ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 1056. Л. 186, 187.

⁶ Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза, 1941–1945 гг. : Сб. док. и материалов: в 2 т. Курск : Кн. изд-во, 1962. Т. 2. С. 110.

⁷ Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза, 1941–1945 гг. : Сб. док. и материалов: в 2 т. Курск: Кн. изд-во, 1962. Т. 2. С. 69–70.

Курский обком партии и исполком облсовета депутатов трудящихся специальным постановлением от 14 июня 1943 г. определили конкретные задачи партийным, советским и хозяйственным органам в связи со строительством железной дороги:

- 1) мобилизовать на все время строительства 20 тыс. человек, 1 тыс. подвод и инструмент из районов области;
- 2) из мобилизуемых создать в каждом районе строительную колонну во главе со вторым секретарем РК ВКП(б), в каждой колонне организовать отряды по 100 человек, райкомам партии утвердить на бюро начальников отрядов и их заместителей по политчасти;
- 3) обкому ВЛКСМ мобилизовать на строительство четыре тысячи комсомольцев, создав из них комсомольские рабочие отряды;
- 4) отделу кадров обкома партии с целью ускорения мобилизации населения на стройку командировать в районы ответственных работников области, направить на строительство 15 человек — работников политотделов железнодорожного транспорта — на руководящие должности;
- 5) газете «Курская правда» организовать выездную редакцию для выпуска боевых листовок;
- 6) райкомам ВКП(б) организовать в колоннах и отрядах партийно-комсомольские группы, поставив их главной задачей организацию социалистического соревнования за досрочное окончание строительства, создать в колоннах агитколлективы;
- 7) учредить переходящее Красное знамя обкома партии и исполкома облсовета депутатов трудящихся за высокие показатели работы и перевыполнение заданий по строительству, переходящее Красное знамя вручат району, который первым полностью и в срок приступит к строительству железной дороги;
- 8) просить Военный совет Воронежского фронта выделить необходимые средства прикрытия строительства от воздушного нападения фашистской авиации, а также автотранспорт, необходимый для перевозок продуктов питания в количестве 15 машин и 30 походных кухонь.

Постановление предусматривало организацию общественного питания и торговли товарами широкого потребления, медицинское обслуживание рабочих, обеспечение их газетами, журналами и литературой, культурное обслуживание, для чего выделялись кинопередвижка и театральные коллективы.

Органам связи ставилась задача наладить радиотелефонную связь для оперативного руководства ходом строительства.

В заключительной части постановления отмечалось, что, учитывая исключительную важность строительства этой железнодорожной линии и установленные ГКО сроки, бюро обкома партии и облисполком депутатов трудящихся возлагают персональную ответственность за проведение мобилизации до 17 июня и успешную организацию работ на строительстве на первых секретарей РК ВКП(б) и председателей исполкомов райсоветов. Для руководства людьми области и оказания помощи военному командованию направлялся секретарь обкома партии по транспорту С. Черников¹.

Горкомы и райкомы партии, горсоветы и райсоветы, выполняя решение областного комитета ВКП(б) и областного Совета депутатов трудящихся, провели колоссальную работу: мобилизовав 25 375 человек, во главе которых стали вторые секретари райкомов партии, 1280 подвод, подобрали и утвердили на заседаниях бюро опытных коммунистов и комсомольцев на должности начальников отрядов и заместителей по политической части, создали партийные и комсомольские организации, 130 комсомольско-молодежных бригад² [2, с. 194].

¹ Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза... Т. 2. С. 70–72.

² РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 43. Д. 1120. Л. 22; Российский государственный архив экономики (далее: РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 88. Д. 768. Л. 2.

Обком партии, облисполком Совета депутатов трудящихся и обком ВЛКСМ учредили два переходящих Красных знамени для лучших колонн, а в колоннах — районные переходящие Красные знамена¹.

Вся проделанная партийными и советскими органами работа позволила приступить к строительству дороги 15 июня².

С первых дней строительства обком, горкомы и райкомы партии, коммунисты и комсомольцы организовали политико-воспитательную работу. Во всех колоннах представителями обкома ВКП(б), секретарями райкомов партии, политработниками были проведены общие собрания и совещания, где разъяснялось значение строящегося объекта и ставились конкретные задачи перед строителями.

Большое место отводилось агитационно-пропагандистской работе. Группой лекторов обкома партии было прочитано 72 лекции на темы «О международном положении», «Два года Отечественной войны Советского Союза против гитлеровской Германии» и др. На них присутствовало 23 843 человека. 1055 агитаторов и чтецов ежедневно проводили беседы, знакомили строителей со сводками Совинформбюро и другими интересными материалами из газет и литературы. Строители прослушали 3387 докладов и бесед на самые различные темы. На стройке регулярно демонстрировались кинофильмы, работники культуры провели 51 киносеанс. Агитбригадой Курского областного отдела искусства было поставлено более 30 концертов³.

Редакция «Курской правды» организовала выпуск многотиражной газеты «Курская правда на стройке» в количестве 3 тыс. экземпляров и около 500 экземпляров бюллетеней с сообщениями Совинформбюро⁴. Газета популяризировала опыт передовиков, вскрывала недостатки, призывала всех участников строительства к новым свершениям. Так, 6 июля газета писала: «Товарищи строители! Страна и фронт ждут нашу стройку. Нашими трудовыми подвигами ответим на боевые успехи защитников Родины!»⁵.

Курский обком ВКП(б) постоянно следил за тем, чтобы политработники, агитаторы были обеспечены свежими газетами и литературой. За месяц на стройку было доставлено свыше 189 тыс. экземпляров центральных и областных газет⁶.

Большое внимание уделяли партийные и советские органы также выпуску стенгазет и боевых листовок, в которых отражалась жизнь стройки. За весь период строительства было выпущено свыше 10 тыс. стенгазет и боевых листовок⁷.

В результате широко поставленной партийными комитетами политико-воспитательной работы с первых дней на строительстве железной дороги развернулось массовое социалистическое соревнование. Инициаторами его выступили строители Пристенской колонны, первыми прибывшие на стройку под руководством секретаря райкома партии И.П. Громова⁸. За высокую организованность колонны было вручено переходящее Красное знамя обкома ВКП(б) и облсовета депутатов трудящихся, оно удерживалось строителями до 7 июля⁹. С первых же дней работы не было ни одного пристенца, не выполняющего нормы. Командир 6-го отряда Т. Кабанова, правильно организовав труд, добилась выполнения полутора норм

¹ Черников С. Достойный вклад курян в дело победы над немцами // Курская правда. 1941. 26 сентября.

² ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 1054. Л. 56.

³ Черников С. Достойный вклад курян в дело победы над немцами.

⁴ Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза... Т. 2. С. 70–72, 81.

⁵ Курская правда на стройке. 1943. 6 июля.

⁶ Черников С. Достойный вклад курян в дело победы над немцами.

⁷ Там же.

⁸ Там же.

⁹ ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 995. Л. 23.

каждым строителем, а звено К. Крыгиной (10 человек — авт.) дневную норму выполняло до обеденного перерыва. Отличных показателей добились и строители 5-го отряда, где командиром была Н. Тютюнова. В этом коллективе 29 девушек задание выполняли на 200%¹.

Вдохновленные первыми успехами пристенцы 23 июня обратились ко всем строителям включиться в социалистическое соревнование за досрочное окончание строительства, работать за двоих, за троих, построить линию не за два, а за один месяц².

Призыв молодых строителей поддержал Курский обком партии. Газета «Курская правда на стройке» писала в то время: «Товарищи строители! Вдвое-втрое увеличим выполнение заданий. Досрочно сдадим стройку фронту!»³.

Почин инициаторов социалистического соревнования нашел самый горячий отклик среди участников стройки. Во всех колоннах прошли митинги, на которых было обсуждено обращение пристенцев.

Боброво-Дворская колонна, например, на митинге приняла решение ежедневно перевыполнять нормы выработки в полтора-два раза, освещать ход социалистического соревнования в боевых листках, местной районной газете, установить в каждом отряде Доску почета. Было решено также вызвать на соревнование строителей колонны Чернянского района и все заработанные деньги — общая сумма их должна была составить около 50 тыс. рублей — передать в Фонд Красной Армии. Принятые обязательства строители успешно претворяли в жизнь. Коммунисты и комсомольцы своим личным примером добивались выполнения заданий всеми отрядами, всей колонной. Больших успехов добились отряды М. Г. Сбитневой, Н. И. Сапрыкиной. Отряд Н. И. Сапрыкиной раньше других закончил работу на участке. К 3 июля колонна на участке в 2,3 км полностью закончила все работы⁴.

В социалистическое соревнование за досрочное окончание строительства железной дороги Старый Оскол — Ржава вскоре были вовлечены все строители. На всей трассе звучали лозунги: «Строители! Все силы — на помощь нашим защитникам!», «Честь и хвала мастерам военной нормы!», «Дорог на фронте каждый час. Выполни в срок боевой приказ!», «Выше темпы работ — снаряды ждет оружейный расчет!», «Наша стройка — путь снаряда в гнездо фашистского гада!»⁵.

Развернувшееся социалистическое соревнование, умело поставленная работа способствовали достижению высоких результатов в труде. Об этом говорят производственные показатели строителей колонны Тимского района. Средняя выработка на одного человека в день при плане 3 м³ составляла: 20 июня — 3,86 м³; 21 июня — 4,3; 22 июня — 4,0; 23 июня — 4,4; 24 июня — 5,2 м³.⁶

С началом Курской битвы партийные органы усилили свою деятельность. Так, например, секретарь обкома партии С. Черников 6 июля провел совещание с руководством колонн и заместителями командиров подразделений по политчасти, на котором был рассмотрен вопрос ускорения работы на строительстве в связи с боевой обстановкой и объявлен фронтовой декадник⁷.

Коммунисты во всех подразделениях развернули политико-воспитательную работу. Они разъясняли положение, сложившееся на фронтах, и призывали всех строителей досрочно закончить сооружение железной дороги Старый Оскол — Ржава. «Наша стойка, — писала «Курская правда на стройке», — тоже фронт. Мы выполня-

¹ Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза... Т. 2. С. 73.

² Там же.

³ Курская правда на стройке. 1943. 6 июля.

⁴ Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза... Т. 2. С. 74, 76.

⁵ ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 1054. Л. 56.

⁶ Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза... Т. 2. С. 84.

⁷ ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 1056. Л. 87.

ем военный заказ. Разгоревшаяся битва с врагом повелительно требует удвоить, утроить энергию...Товарищи! Сдадим объект раньше срока — фронт ждет!»¹.

Куряне давали клятву работать еще энергичнее, чтобы сократить даже максимально сжатые сроки строительства.

Целеустремленная агитационно-массовая работа сыграла большую организующую роль. Производительность труда резко возросла. Это видно на примере Тимской колонны: с 6 по 16 июля средняя дневная выработка на одного человека увеличилась с 5,5 до 8,8 м³. Колонне за ударную и доброкачественную работу было вручено переходящее Красное знамя Курского обкома ВКП(б) и облисполкома Совета депутатов трудящихся, а также переходящее Красное знамя 7-й отдельной железнодорожной бригады, которые удерживались ею до конца строительства дороги².

Высоких результатов добились и строители Старо-Оскольского района. Комсомольская бригада довела норму выработки до 280%³.

Большой вклад в прокладку железнодорожной линии внесли и строители Волоконовской колонны. При задании 50 тыс. м³ они выполнили земляные работы объемом 80 тыс. м³, причем раньше срока на четыре дня. 28 человек этой колонны были представлены к правительственным наградам, 300 — выданы денежные премии⁴.

Средняя выработка по районам соответственно была: Воловский — 6,0 м³; Волоконовский — 5,5; Тимский — 5,4; Октябрьский — 5,3; Советский — 4,6 м³.⁵

Ежедневно сооружалось около трех километров пути. Это был самый высокий темп строительства железных дорог за всю Великую Отечественную войну, причем все работы выполнялись вручную [3, с. 246]. Доля участия гражданского населения составила 59% от общего количества отработанных человеко-дней⁶.

Благодаря руководству местных органов власти прифронтовых областей и высокому энтузиазму тружеников стройки движение по железнодорожной линии Старый Оскол — Ржава с пропускной способностью 12 пар поездов в сутки было досрочно открыто 17 июля, т. е. через 32 дня после начала работ за две недели до контрнаступления Воронежского и Степного фронтов на белгородско-харьковском направлении, когда фронт особенно остро нуждался в непрерывном подвозе оружия и боеприпасов⁷.

Командование стройки по достоинству оценило беспримерный подвиг трудящихся Курской области. На XI пленуме Курского обкома ВКП(б) (26–27 июля 1943 г.) начальник строительства полковник А. Н. Ткачев отмечал, что воины-железнодорожники Воронежского фронта сердечно благодарят все население области за большую и своевременную помощь в строительстве железной дороги. В этом большая заслуга принадлежит партийным и советским органам Курской области, которые своевременно мобилизовали жителей области на строительство. Далее выступавший сказал: «...Такую мобильность в подъеме колхозников на важную государственную стройку я лично вижу впервые. Что та масса, которая поступила к нам колоннами, представляла целый монолитный сплоченный коллектив. Это говорит о том, что Курская область способна на большие дела...»⁸.

¹ Наша стройка — тоже фронт // Курская правда на стройке. 1943. 13 июля.

² Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза. Т. 2. С. 84.

³ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 43. Д. 1120. Л. 16.

⁴ ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 995. Л. 23.

⁵ Там же. Л. 52; Д. 1054. Л. 58.

⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 88. Д. 766. Л. 4 об.

⁷ Первоначальный срок окончания строительства ГКО был установлен 15 августа 1943 г., но по ходатайству Курского обкома ВКП(б) он был сокращен и установлен новый — 20 июля — авт. [4, с. 371, 372].

⁸ ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 995. Л. 52.

Построенная раньше срока железная дорога протяженностью 95 км имела важное военное значение. Воронежский фронт получил самостоятельную магистраль, которая выходила на линию Курск — Белгород и на ветку Ржава — Обоянь. Новая трасса освобождала от доставки грузов огромное количество автомашин, привозивших все необходимое к передовой линии фронта за 250–300 км. С вводом в эксплуатацию этой трассы расстояние к фронту сокращалось на 150–200 км. Облегчалась работа на сильно перегруженном главном в то время направлении Касторная — Мармыжи — Курск, к тому же фашисты непрерывно бомбили эту дорогу и особенно Курский узел. Новая дорога давала возможность маневрировать и организовать кольцевое одностороннее движение эшелонов по маршруту Касторная — Курск — Сараевка — Старый Оскол. Эта мера резко повышала провозную способность железнодорожных магистралей Воронежского и Центрального фронтов [2, с. 190].

За мужество и трудовой героизм строителей Военный совет Воронежского фронта и Курский обком ВКП(б) представили к награждению орденами и медалями 460 человек. Несколько тысяч строителей получили денежную премию по 150–200 руб. и благодарности за отличную работу¹.

Таким образом, на Курской дуге была создана мощная, глубоко эшелонированная, непреодолимая оборона. Каждый рубеж, каждый населенный пункт превратились в неприступные для противника крепости. Это было достигнуто благодаря большой организаторской работе партийных и советских органов, органов военного управления, высокому моральному духу и мужеству личного состава Вооруженных Сил, патриотизму и трудовой доблести населения.

В результате Курской битвы Вооруженные Силы и жители прифронтовых областей, как вспоминал Маршал Советского Союза Василевский А. М., «...нанесли такое поражение, от которого фашистская Германия уже никогда не смогла оправиться. Были разгромлены 30 ее дивизий, в том числе 7 танковых. Потери немецких сухопутных войск составили более 500 тыс. человек, 1500 танков, 3000 орудий, свыше 3700 боевых самолетов. Стало очевидным, что мощью советского оружия и самоотверженной борьбой советского народа гитлеровская Германия поставлена перед грядущей катастрофой» [1, с. 30].

В современных условиях обращение к героям Отечества и прошлому нашей Великой Родины, как подчеркнул Президент Российской Федерации В. В. Путин, должно воспитывать общество и сегодня, и завтра², и мы об этом не должны забывать!

Литература

1. *Василевский А. М.* Дело всей жизни : в 2 кн. М. : Политиздат, 1989. Кн. 2.
2. *Кабанов П. А.* Стальные перегоны. М. : Воениздат, 1973.
3. *Ковалев И. В.* Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М. : Наука, 1981.
4. Курская битва / под ред. И. В. Паротькина. М. : Наука, 1970.

Об авторе:

Гриднев Валерий Павлович, профессор кафедры экономики Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор исторических наук, профессор; valerijgridnev@yandex.ru

¹ ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 1054. Л. 57–58.

² Дуга истории (Выступление Президента Российской Федерации в г. Курске на праздновании 75-летия со дня завершения сражения на Курской дуге) [Электронный ресурс]. URL <https://rg.ru/gazeta/rg/2018/08/24.html> (дата обращения: 10.02.2019).

References

1. Vasilevsky A. M. Lifework : in 2 books. M. : Politizdat, 1989. Book 2. (In rus)
2. Kabanov P. A. Steel stages. M. : Voenizdat, 1973. (In rus)
3. Kovalev I. V. Transport in the Great Patriotic War (1941–1945). M. : Science, 1981. (In rus)
4. The Kursk fight / under the editorship of I. V. Parotkin. M. : Science, 1970. (In rus)

About the author:

Valery P. Gridnev, Professor of Chair of Economics of North-West Institute of Management of RANEPА (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (History), Professor, valerijgridnev@yandex.ru