

## Организаторская деятельность органов управления по строительству железной дороги Старый Оскол — Ржава на Курской дуге

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

Статья посвящена мужеству и героизму личного состава железнодорожных войск Воронежского фронта, участвующего вместе с местным населением прифронтовых областей в строительстве очень важной для того времени железнодорожной линии Старый Оскол — Ржава протяженностью 95 км, а также в выполнении огромного объема различных работ по восстановлению разрушенных путей, мостов, проводов связи, пунктов водоснабжения, депо и др.

**Ключевые слова:** Военный совет фронта, отдельная железнодорожная бригада, управление военно-восстановительных работ, командиры, начальники, личный состав

**Для цитирования:** Гриднев В. П. Организаторская деятельность органов управления по строительству железной дороги Старый Оскол — Ржава на Курской дуге // Управленческое консультирование. 2020. № 5. С. 149–153.

## Organizational Activities of the Governing Bodies on the Construction of the Railway Lines Stary Oskol — Rzhava on the Kursk Arc

Valery P. Gridnev

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

### ABSTRACT

The article is devoted to the courage and heroism of the personnel of the railway troops of the Voronezh Front, participating together with the local population of the frontline regions in the construction of the very important 95 km railway line Stary Oskol — Rzhava for that time, as well as in the implementation of a huge amount of various work to restore damaged paths and bridges, communication wires, water points, depots, etc.

**Keywords:** Military Council of the Front, separate railway brigade, department of military reconstruction, commanders, chiefs, personnel

**For citing:** Gridnev V. P. Organizational Activities of the Governing Bodies on the Construction of the Railway Lines Stary Oskol — Rzhava on the Kursk Arc // Administrative consulting. 2020. No. 5. P. 149–153.

К 75-летию Великой Победы

Одним из величайших событий Второй мировой войны является Курская битва, длившаяся 50 суток — с 5 июля по 23 августа 1943 г. Активное участие в битве принимали и железнодорожные войска.

После того как Военный совет Воронежского фронта в период подготовки к Курской битве обратился с письмом в Государственный Комитет Обороны (далее — ГКО) с ходатайством о строительстве железнодорожной линии Старый Оскол —

Ржава протяженностью 95 км<sup>1</sup>, так как у Воронежского фронта не было собственной железнодорожной коммуникации, ГКО, рассмотрев обращение, принял 8 июня 1943 г. постановление № 3532сс «О строительстве линии Старый Оскол — Ржава»: «5. Обязать НКПС развернуть работы не позже 15 июня с. г., открыть движение к 15 августа 1943 года». «12. Разрешить НКПС производить вышеуказанное строительство по смете чрезвычайных расходов без утвержденного проекта»<sup>2</sup>.

Строительство железной дороги было поручено Управлению военно-восстановительных работ № 3 (далее — УВВР-3) в составе 7, 14, 19, 25-й отдельных железнодорожных бригад (далее — ОЖДБр.) и специальных формирований Наркомата путей сообщения СССР № 7, 9, 10, 13. Кроме того, Военный совет Воронежского фронта направил на строительство № 217<sup>3</sup> две тысячи красноармейцев из запасных полков и два отдельных автомобильных батальона № 236 и 841. Начальником строительства по предложению начальника УВВР-3 генерал-майора технических войск Кабанова П. А.<sup>4</sup> был назначен командир 19 ОЖДБр. полковник Ткачев А. Н.<sup>5</sup> Все строительство разбили на два участка, начальником первого был назначен заместитель командира 19-й ОЖДБр. военный инженер 2-го ранга Кулешов П. К., второго — командир 7-й ОЖДБр. полковник Новосельский Н. И.<sup>6</sup>.

Развертывалось железнодорожное строительство в очень сложной обстановке: не было утвержденного проекта, рельсы поступали старогодные, разных типов, скрепления некомплектные, не хватало шпал, не было и столбов для линий связи<sup>7</sup>.

По прибытии частей к месту строительства командиры и политработники развернули политико-воспитательную работу по мобилизации личного состава на успешное выполнение поставленных задач. Политотделы железнодорожных бригад разработали планы партийно-политической работы, которые предусматривали проведение мероприятий, направленных на окончание строительства точно в срок, сохранение военной тайны, бдительности, дальнейшее укрепление воинской дисциплины, обеспечение нормальных материально-бытовых условий воинов<sup>8</sup>.

Перед началом строительства командирами и политработниками были проведены совещания с заместителями командиров по политчасти, парторгами, комсоргами и агитаторами по вопросу организации политико-воспитательной работы<sup>9</sup>. В частях и подразделениях прошли митинги, собрания о значении строительства железной дороги и задачах по завершению работ в срок, а также беседы на темы «Наша бригада должна занять первенство на стройке», «Норма выработки есть приказ» и др. В частях было изготовлено более сотни лозунгов, например «Все

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Постановление ГОКО № 3522сс от 08.06.1943 [Электронный ресурс]. URL: <https://aftershock.news/?q=node/695616&full> (дата обращения: 02.01.2020).

<sup>3</sup> Номер строительства железнодорожной линии Старый Оскол — Ржава.

<sup>4</sup> Павел Алексеевич Кабанов (11 июля 1897 — 27 февраля 1987) — советский военный деятель, генерал-полковник технических войск, участник Великой Отечественной войны, Герой Социалистического Труда. [Электронный ресурс]. URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Кабанов,\\_Павел\\_Алексеевич](https://ru.wikipedia.org/wiki/Кабанов,_Павел_Алексеевич) (дата обращения: 02.01.2020).

<sup>5</sup> Кабанов П. А. Стальные перегоны [Электронный ресурс]. URL: [http://gubkin-1941-45.ucoz.ru/publ/ehlektronnaja\\_biblioteka/stati/doroga\\_muzhestva/3-1-0-26](http://gubkin-1941-45.ucoz.ru/publ/ehlektronnaja_biblioteka/stati/doroga_muzhestva/3-1-0-26) (дата обращения: 02.01.2020).

<sup>6</sup> Российский государственный архив экономики (далее — РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 88. Д. 768. Л. 29, 32; Д. 828. Л. 6.

<sup>7</sup> Кабанов П. А. Стальные перегоны.

<sup>8</sup> ЦАМО РФ. Ф. 7 ОЖДБр. Оп. 40008. Д. 34. Л. 34; Ф. 19 ОЖДБр. Оп. 40031. Д. 37. Л. 92; Д. 38. Л. 24.

<sup>9</sup> Там же. Ф. 7 ОЖДБр. Оп. 40008. Д. 34. Л. 30 об.; Ф. 19 ОЖДБр. Оп. 40031. Д. 37. Л. 92; Ф. 25 ОЖДБр. Оп. 40037. Д. 40. Л. 127.

силы, все внимание на выполнение плана ГКО в срок!», «Выше производительность труда на стройке — ближе победа над врагом!», «Честь и хвала мастерам военной нормы!», «Дорог на фронте каждый час. Выполним в срок боевой приказ!», «Наша стройка — путь снаряда в гнездо фашистского гада!», «Выше темпы работы — снаряды ждет оружейный расчет!» и т. д.<sup>1</sup>

Большую помощь стройке оказал председатель Курского городского комитета обороны генерал-майор Доронин П. А., организовавший для строителей показ кинофильмов, концерты и даже спектакли<sup>2</sup>.

Беспрерывно проводилась политико-воспитательная работа в подразделениях. Регулярно выходили боевые листки, стенные газеты. «Курская правда» и фронтовая газета «За разгром врага» регулярно целые страницы и номера посвящали стройке, ее лучшим людям<sup>3</sup>.

В частях был организован один раз в десять дней выпуск бюллетеней о лучших людях, их передовых методах работы. Ценность таких выпусков заключалась в том, что они делали передовой опыт достоянием всех строителей<sup>4</sup>.

Командиры и политработники провели расстановку активистов таким образом, чтобы каждый из них находился на наиболее важном, ответственном участке.

В батальонах прошли совещания со старшинами подразделений об организации питания и отдыха личного состава<sup>5</sup>.

Благодаря проведенным командно-политическим составом мероприятиям, стремлению советских воинов разгромить ненавистного врага во всех частях развернулось массовое социалистическое соревнование.

Важную роль в активизации воспитательной работы сыграли приказы начальника УВВР-3 генерал-майора технических войск Кабанова П. А. № 9 от 3 июля и № 10 от 4 июля 1943 г., в которых требовалось усилить политико-воспитательную работу, нацеливающую красноармейцев и офицеров на своевременное окончание строительства железной дороги и поощрение лучших<sup>6</sup>. Для стимулирования деятельности воинов офицерскому составу выделялось 75 тыс. руб.<sup>7</sup>

Все это и предопределило успех строительства. Впереди, как всегда, были активисты. Так, из 46 комсомольцев 14-го отдельного мостостроительного батальона, например, выполнили задание 8 человек на 130–150%, 20 — на 150–200, 11 — на 200–300, 7 человек — на 300–400%<sup>8</sup>.

Командование Воронежского фронта держало под контролем ход строительства железной дороги Старый Оскол — Ржава. Так, Военный совет фронта 28 июня 1943 г. заслушал начальника строительства командира 19 ОЖДБр. полковника Ткачева А. Н. о ходе работ. Было отмечено, что железнодорожники успешно справляются со своими задачами: с 15 по 27 июня уже отсыпали земляного полотна 480 тыс. м<sup>3</sup> (всего планировалось 800 тыс. м<sup>3</sup>), механизировали земляные работы на 21%. В то же время Военный совет Воронежского фронта потребовал ускорить сооружение дороги<sup>9</sup>.

Железнодорожники на призыв Военного совета ответили ударным трудом. Подтверждением этого является рост производительности труда в УВВР-3: если в июне

<sup>1</sup> ЦАМО РФ. Ф. 19. ОЖДБр. Оп. 40031. Д. 37. Л. 92, 123, 136; Д. 38. Л. 118. *Кабанов П. А.* Стальные перегоны.

<sup>2</sup> *Кабанов П. А.* Стальные перегоны.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> ЦАМО РФ. Ф. 19 ОЖДБр. Оп. 40031. Д. 37. Л. 124; Д. 46. Л. 243.

<sup>5</sup> ЦАМО РФ. Ф. 25 ОЖДБр. Оп. 40037. Д. 40. Л. 127.

<sup>6</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 88. Д. 828. Л. 28–29.

<sup>7</sup> Подсчитано авт. Там же. Л. 29.

<sup>8</sup> ЦАМО РФ. Ф. 19 ОЖДБр. Оп. 40031. Д. 37. Л. 137 об.

<sup>9</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 88. Д. 768. Л. 2–4.

она составляла 140%, то в июле — 154, а в отдельных подразделениях (14-й отдельный мостостроительный батальон) — 800–900%<sup>1</sup>.

Результатом самоотверженного труда строителей явилась досрочная сдача железнодорожной ветки<sup>2</sup>.

Какое же военное значение имела новая железнодорожная линия? Войска Воронежского фронта получили самостоятельную магистраль, которая выходила на линию Курск — Белгород и на ветку Ржава — Обоянь. Новая трасса освобождала от доставки грузов огромное количество автомашин, которые подвозили все необходимое к передовой линии фронта за 250–300 км. С вводом в эксплуатацию этой трассы расстояние сокращалось на 150–200 км. Облегчалась поездная работа на сильно перегруженном главном направлении Касторная — Мармыжи — Курск. Кроме того, немецко-фашистские войска непрерывно бомбили эту магистраль и особенно Курский узел. Новая трасса давала возможность Воронежскому и Центральному фронтам маневрировать, организовать кольцевое одностороннее движение эшелонов по маршруту Касторная — Курск — Сараевка — Старый Оскол. Эта мера резко повышала провозную способность железнодорожных магистралей<sup>3</sup>.

С успешным окончанием работ Военный совет Воронежского фронта поздравил личный состав УВВР-3 и выразил уверенность в том, что и впредь будут прилагать все усилия к разгрому немецко-фашистских захватчиков<sup>4</sup>.

Трудовой подвиг воинов-железнодорожников был высоко оценен руководством страны. За трудовой героизм и мужество Президиум Верховного Совета СССР наградила 306 строителей орденами и медалями. Начальник строительства полковник Ткачев А. Н. был награжден орденом Ленина, а начальник УВВР-3 генерал-майор технических войск Кабанов П. А. — орденом Отечественной войны I степени<sup>5</sup>.

В целом же только УВВР-3 Воронежского фронта в 1943 г. выполнило огромный объем работ: восстановили 5233 км путей, 669 мостов общей длиной 17 781 пог. м, 35 231 км проводов связи, 116 пунктов водоснабжения, 7 депо и вновь построили 163 км железнодорожных путей<sup>6</sup>, 72 моста общей протяженностью 1914 пог. м, 938 км проводов связи, два пункта водоснабжения и многое другое. Вместо 8 км в сутки по нормативу путейцы восстанавливали 10–12 км железнодорожного полотна<sup>7</sup>.

Большие и важные задачи решали воины-железнодорожники и других фронтов курского направления<sup>8</sup>.

Таким образом, высокий патриотизм и трудовая доблесть личного состава железнодорожных войск и жителей прифронтовых областей<sup>9</sup>, самоотверженная и результативная деятельность органов управления способствовали победе Красной Армии в Курской битве.

Битва на Курской дуге наглядно подтвердила ту истину, что идеи советского патриотизма явились могучей движущей силой в борьбе Красной Армии против

<sup>1</sup> Там же. Д. 764. Л. 35; ЦАМО РФ. Ф. 19 ОЖДБр. Оп. 40031. Д. 37. Л. 121.

<sup>2</sup> Железнодорожная линия Старый Оскол — Ржава с пропускной способностью 12 пар поездов в сутки было досрочно открыта 17 июля, т. е. через 32 дня после начала работ за две недели до контрнаступления Воронежского и Степного фронтов на белгородско-харьковском направлении.

<sup>3</sup> Кабанов П. А. Стальные перегоны.

<sup>4</sup> ЦАМО РФ. Ф. 25 ОЖДБр. Оп. 40037. Л. 130 об.

<sup>5</sup> Кабанов П. А. Стальные перегоны.

<sup>6</sup> Подсчитано авт. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 88. Д. 766. Л. 2.

<sup>7</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 88. Д. 766. Л. 2.

<sup>8</sup> ЦАМО РФ. Ф. 201. Оп. 384. Д. 10. Л. 58, 69–70.

<sup>9</sup> См. об этом : Гриднев В. П. Помогая фронту: помощь местного населения в битве под Курском. Ч. 2 // Управленческое консультирование. 2019. № 7. С. 100–107.

немецко-фашистских захватчиков. Они были одним из источников массового героизма советских людей.

Опыт Курской битвы и анализ вероятного характера будущей войны убеждает в том, что победу могут одержать люди, сильные духом, беспредельно преданные своей Родине.

**Об авторе:**

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

**About the author:**

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