

*Кузнецова Ольга
7 класс МОУ «СОШ №17»
г. Старый Оскол
Белгородская область*

«Оскольчанка»



Героической страницей Великой Отечественной войны является строительство в период Курской битвы железной дороги Старый Оскол – Ржава.



Весной 1943 года тысячи комсомольцев Старооскольского района и города пришли, чтобы восстановить участок железной дороги Старый Оскол - Коробково, разрушенный немецкими оккупантами, и построить новую ветку Коробково - Ржава, которая сыграла огромную роль на Белгородско-Курском направлении фронта. Существовавшая дорога Касторное - Курск не могла обеспечить все военные перевозки. Возникла идея строительства железной дороги, которая соединила бы две магистрали — Московско-Донбасскую и Южную — и прошла параллельно железной дороге Касторное - Курск.



**Раздача инструментов на строительстве железной дороги
Старый Оскол – Ржава.
Июль 1943 года**

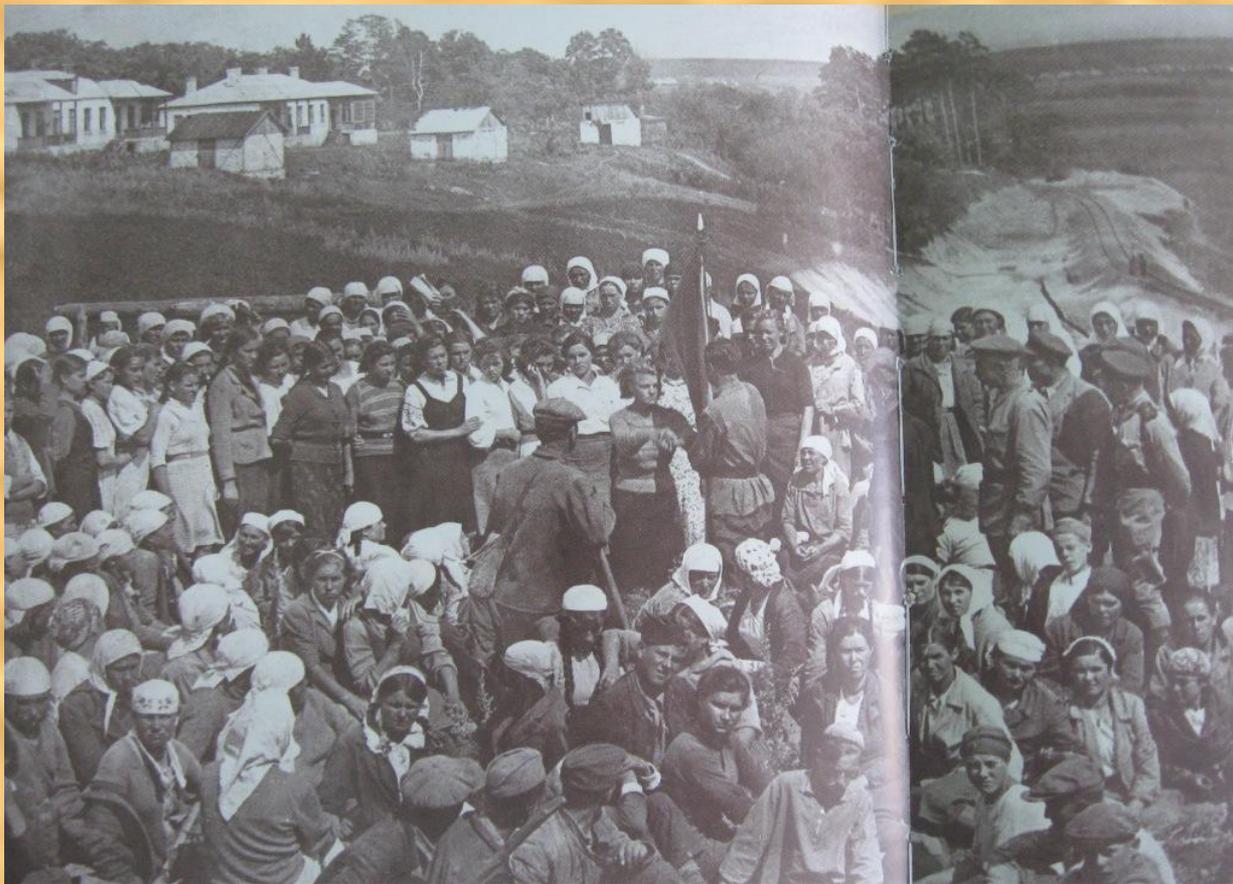
**Идея эта была разработана Военным Советом
Воронежского фронта, который просил Госкомитет
обороны:**

- 1) Разрешить постройку железной линии
Старый Оскол - Ржава, протяженностью 95 км.*
- 2) Строительство дороги возложить на управление
военно-восстановительных работ №3.*
- 3) Рельсы приобрести за счет снятия вторых путей с
магистралей Ржава - Белгород и Льгов-Готня.*
- 4) Обязать тогдашний Курский обком партии и Курский
облисполком привлечь для работы по строительству
местное население в количестве 20 тысяч человек и
1000 подвод гужевого транспорта на весь период
строительства.*
- 5) К работе приступить 15 июня 1943 года,
строительство линии закончить 15 августа 1943 года.*



**Бригада Старооскольского района на строительстве железной
дороги Старый Оскол – Ржава
1943 года**

За 2 месяца предстояло выполнить огромный объем работы: устроить насыпь, построить 10 мостов, уложить 95 км железнодорожного полотна. Уже на 3-й день после приняли постановления ГКО к месту строительства прибыло 25 тыс. человек, для земельных работ направлено 1280 подвод. Первым прибыл строительный отряд из Пристинского района - 875 человек. Комсомольско – молодежный отряд из Старооскольского района насчитывал 1 тыс. человек и 100 подвод. Работали и днем и ночью, часто под огнем врага, показывая примеры доблести и героизма. За смену отгружали от 100 до 130 машин, при норме 40. Задание Государственного Комитета Оборона было выполнено досрочно за 32 дня, уложено 86 тыс. кубометров грунта, построено 56 различных сооружений.



**Вручение переходящего Красного Знамени
Курского обкома ВЛКСМ старооскольской
бригаде Тамары Семёновой. Строительство
железной дороги Старый Оскол – Ржава.
1943 год**

Это знамя бригада удержала до конца строительства. В ней трудилось 48 девушек, регулярно выполняющих задание на 280-300 процентов. Это была самая высокая производительность за всю историю строительства железных дорог в годы Великой Отечественной войны.

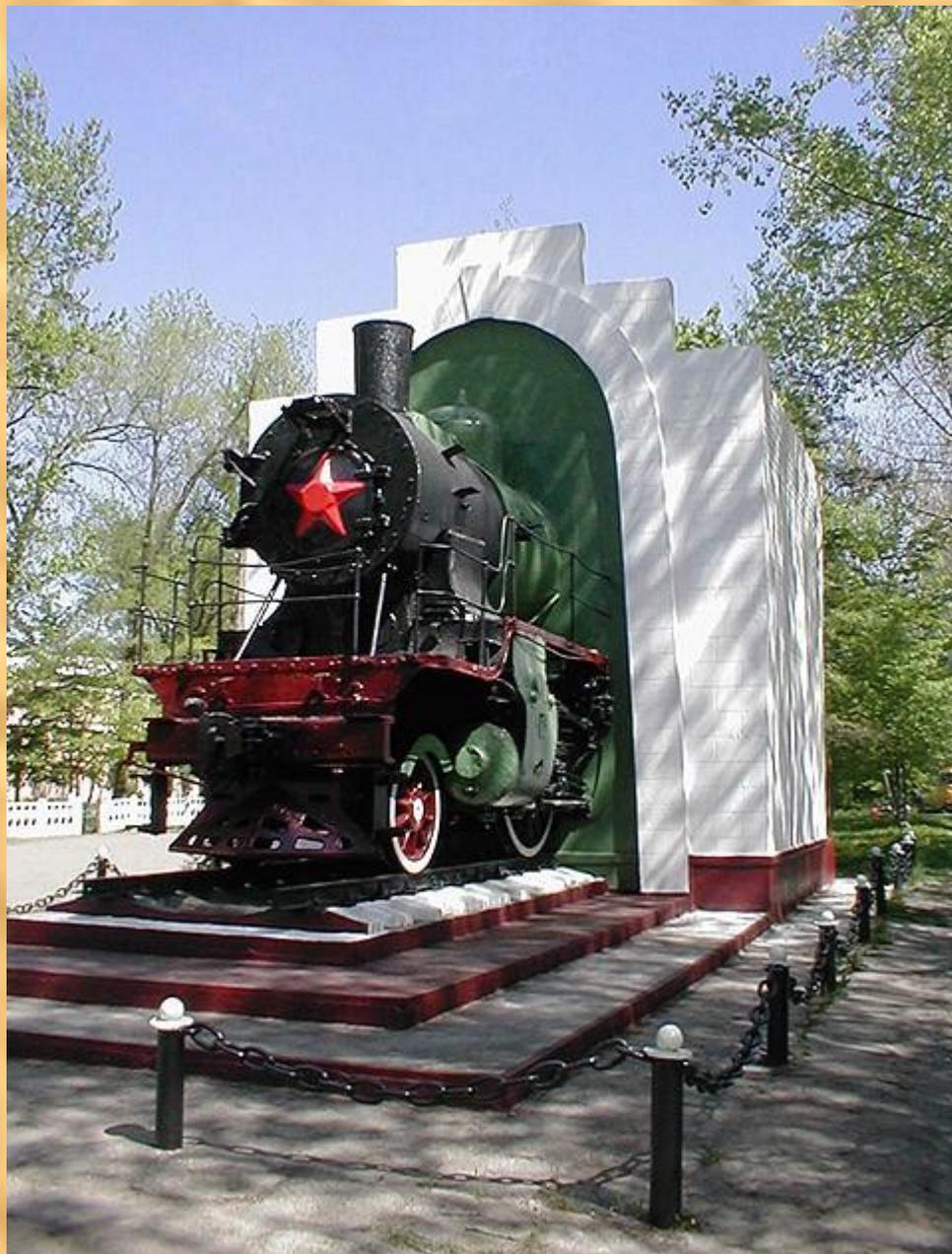


Скульпты уральских колхозниц, работавших на строительстве железной дороги
Старый Оскол - Рязань, которые в расклевывании и выкопке грунта с 15 июня по 15 июля
1943 года проложили 95 км железнодорожного пути, во многом обеспечив
победу советских воинов на Орловской дуге летом 1943 года.

Труд на дороге был вдохновением и подвигом во имя Победы над врагом. **16 июля 1943 года**, почти на месяц раньше намеченного срока, железная дорога вступила в строй: по ней на Запад пошли составы с танками, орудиями, снарядами, живой силой, что дало возможность разгрузить направление Касторное – Курск. Воронежский фронт получил самостоятельную коммуникацию с выходом на шоссе Курск – Белгород, сыгравшую большую роль в подготовке наших войск к наступлению в Белгородско-Харьковском направлении.

Гитлеровское командование, понимая большое значение новой ветки железной дороги, не сумев прервать строительство, засылало в этот район одну за другой диверсионные группы с заданием: вывести железную дорогу из строя. Был создан истребительный батальон для обезвреживания и предупреждения диверсий.

Движение поездов с военной техникой на новой магистрали врагу не удалось сорвать. Машинисты Южной дороги прозвали новую ветку ласковым именем «Оскольчанка». Она начала действовать, когда войска Воронежского и Степного фронтов приближались к Белгороду. Железная дорога «Оскольчанка» сделала большое дело в победе на



66 лет прошло с той поры. Служит и сейчас «Оскольчанка» людям мирного труда, везут народно-хозяйственные грузы, едут пассажиры. Если тебе придется быть в пути на остановочной площадке Гумны, остановись и прочти на доске: «Железная дорога Старый Оскол – Ржава протяженностью 95 км была построена по решению ГКО СССР от 3.08.1943 г. для подвоза военных припасов фронта за 32 дня»







Источники:

1. Рем Мелентьев «Городок провинциальный» (Записки старожила) - Старый Оскол, 2005 г.
2. А.П. Никулов Старый Оскол. (Историческое исследование Оскольского края.) – Курск, 1997.
3. 1941-1945. Во имя жизни. Художественно-публицистический сборник -Старый Оскол, 2005 г.