

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА И СПЕЦФОРМИРОВАНИЯ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ВОРОНЕЖСКОГО ФРОНТА В ПЕРИОД КУРСКОЙ БИТВЫ И ОСВОБОЖДЕНИЯ ЛЕВОБЕРЕЖНОЙ УКРАИНЫ

Аннотация: В статье говорится о вкладе в возрождение фронтовых железных дорог спецформирований Народного комиссариата путей сообщения страны. Трудовой и воинский подвиг восстановителей-железнодорожников стал одним из важнейших факторов успешного наступления войск Воронежского (1-го Украинского) фронта (командующий – генерал армии Н. Ф. Ватутин), освободивших Левобережную Украину осенью 1943 г.

Ключевые слова: спецформирования НКПС, железная дорога, восстановительные работы, железнодорожные коммуникации.

Широкий размах военно-восстановительных работ на железнодорожных коммуникациях юга России и Украины, ускорение темпов ввода в строй возрожденных участков летом-осенью 1943 г. явились как одной из главных причин успешных наступательных операций войск Воронежского (с 20.10.1943 г. 1-го Украинского) фронта, так и выполнения советскими железнодорожниками воинских оперативных снабженческих перевозок. В сборнике «Восстановители железных дорог» командующий 1-м Украинским фронтом генерал армии Николай Федорович Ватутин отмечал, что «своей самоотверженной работой, часто граничащей с подлинным героизмом, восстановительные части оказывают войскам нашего фронта неоценимую помощь. Без быстрого восстановления разрушенных отступающим противником железных дорог было бы несравненно труднее, а подчас просто невозможно решать многие важнейшие задачи наступления». [1, с. 4].

Весной 1943 г. глубоко эшелонированная оборона советских войск на землях Курской, Орловской, Харьковской областей (с марта 1943 г. получившая название Курского выступа) строилась на территории освобожденной от вражеской оккупации. Подготовка к сражениям на Курской дуге проходила в трудной обстановке. Большинство тыловых баз Центрального и Воронежского фронтов еще находились за 500-800 км от боевых порядков. Это затрудняло обеспечение войск боеприпасами, горючим продовольствием. Трудности усугублялись и тем, что на освобожденной территории фашисты при отступлении произвели огромные разрушения.

Транспортные возможности железнодорожной сети в тылу Центрального и Воронежского фронтов были явно недостаточными. На однопутной линии Касторная – Курск базировались тыловые учреждения пяти армий Центрального и трех армий Воронежского фронтов, который своих железнодорожных коммуникаций не имел.