

Самую значительную нагрузку по обеспечению восстановительных работ в районе Курского выступа выполнил коллектив военно-эксплуатационного отделения № 14 (ВЭО-14), который весной – летом 1943 г. обслуживал участки Касторная – Курск, Курск – Поньри, Курск – Льгов общей протяженностью 521 км. По ним шло снабжение войск Центрального и Воронежского фронтов (для Воронежского фронта поступало лишь 3-4 поезда в сутки [2, л. 98, л. 116, л. 1613]).

Государственный Комитет Обороны постановлением № 3432с от 26 мая 1943 г. обязал железнодорожников прифронтовых магистралей обеспечить непрерывное снабжение войск. Для увеличения пропускной способности однопутной магистрали Касторная – Курск применялось движение поездов «вслед» днем и ночью, пакетный график, изменение технико-распорядительных актов станций и приведение их в соответствие с военной обстановкой [3, л. 27-28, л. 32-34].

И все же транспортные возможности советских войск на Курском выступе к началу лета 1943 г. были ограничены. Это заставило Военный совет Воронежского фронта обратиться с письмом в ГКО о строительстве новой железнодорожной линии для обеспечения подвоза ресурсов фронту. В письме, подписанном командующим фронтом генералом Н. Ф. Ватутиным и Членом Военного Совета фронта генерал-лейтенантом Н. С. Хрущевым, направленном 7 июня 1943 г. в ГКО, отмечалось, что «пропускная способность линии Касторная – Курск не обеспечивает нужды двух фронтов, систематические налеты авиации противника на узлы Курок и Касторная создают еще большие затруднения в подвозе». Для обеспечения «самостоятельного питания фронта ресурсами с возможностью направления потоков через станции Касторная и Валуйки».

Военный совет просил разрешить постройку железнодорожной линии Старый Оскол – Ржава [4, л. 8].

8 июня 1943 г. ГКО принял постановление № 3522сс «О строительстве железнодорожной линии Старый Оскол – Ржава» [5, л. 21-22]. В нем, в частности, говорилось, что в целях создания дополнительной железнодорожной коммуникации для Воронежского фронта Государственный Комитет Обороны постановил:

1. Построить железнодорожную линию Старый Оскол – Ржава общим протяжением 95 км;

2. Обязать НКПС обеспечить указанное строительство рельсами...». Приказом НКПС № С-489/Ц от 10 июня 1943 г. общее руководство строительством возложили на начальника УВВР-3 Воронежского фронта генерал-майора технических войск П. А. Кабанова. Начальником работ назначили командира 19-й железнодорожной бригады полковника А. Н. Ткачева. Было приказано приступить к строительству линии не позднее 15 июня и открыть движение к 15 августа. Сооружение линии решили вести по облегченным техническим условиям применением небольшого уклона и шириной земляного полотна 5 метров.