

Начальник ГУВВРа сосредоточил на строительстве 7-ю и 19-ю железнодорожные бригады, специальные формирования НКПС – горемы-7 и 19 (начальники И. В. Тимофеев и И. И. Коваленко), связьрем-10 (А. О. Чашкин) и водрем-13 (А. Л. Наиров). ГКО обязал Курский обком ВКП(б) и облисполком мобилизовать 20 тыс. человек на все время строительства. Предусматривалось поставки горючего, леса, металла. Строительству линии присвоили наименование «Строительство № 217».

14 июня 1943 г. курские областные организации (обком ВКП(б) и облисполкома) приняли постановление о мобилизации на строительство линии 20 тыс. человек и 1000 подвод [7, с. 70-72]. В каждом районе области создавалась строительная колонна, в которую входили: строительные отряды по 100 человек. Военный совет Воронежского фронта выделил в распоряжение начальника строительства два автомобильных батальона и 2000 красноармейцев.

18 июня 1943 г. начальник «Строительства № 217» полковник А. Н. Ткачев создал два строительных участка. Первый возглавил подполковник П. К. Кулешов – помощник командира 19-й железнодорожной бригады по технической части, второй – командир 7-й железнодорожной бригады полковник Н. И. Новосельский. Кроме того, на строительство прибыло 3 батальона 8-й железнодорожной бригады Центрального фронта и 3 батальона 23-й железнодорожной бригады Юго-Западного фронта. 4 июля 1943 г. на строительство прибыла 25-я железнодорожная бригада полковника С. Г. Силкина [8, с. 187-188, 191-193]. Ей была поставлена задача вести укладку пути темпом 3 км в сутки и балластировку его с погрузкой местного балласта в карьере до 300 вагонов в сутки.

Изыскания и проектирование новой линии шли одновременно с ее строительством. Первоначальный срок окончания постройки линии был изменен на 20 июля. (Ранее в соответствии с постановлением ГКО от 8 июня 1943 г. срок открытия движения планировался к 15 августа 1943 г.). В связи с сокращением срока строительства укладку пути организовали сразу на трех участках – на двух ее вели с подвозом материалов по уложенному пути, а на третьем с боковым завозом материалов автотранспортом.

Строители справились с поставленной задачей. Работы первой очереди были закончены к вечеру 16 июля. 19 июля, на день раньше установленного срока, по линии Старый Оскол – Сараевка было открыто движение поездов. На строительстве было выполнено около 800 тыс. куб. м земляных работ, уложено и забалластировано 68 км пути, построено 53 искусственных сооружения общим протяжением 774 м, линия связи, 2 пункта водоснабжения. Средний объем земляных работ на 1 км линий составил 12700 куб. м [9, с. 198].

Военный совет Воронежского фронта в телеграмме, направленной руководителям строительства № 217 генералу П. А. Кабанову и полковнику А. Н. Ткачеву, поздравил строителей «с успешным окончанием стройки и выразил уверенность, что они и впредь приложат все усилия на окончательный разгром немецко-фашистских захватчиков» [10, л. 120]. 386 отличившихся строителей