

до этого 7-я железнодорожная бригада не имела опыта восстановления железнодорожных мостов. К 25 августа 1943 г. мост был восстановлен.

По мере развернувшегося наступления войск Воронежского фронта протяженностью ж. д. сети в тылу фронта постоянно возрастала. Темпы восстановления железных дорог во второй половине 1943 года были значительно выше, чем ранее. Только за 20 дней в полосе наступления Воронежского и Степного фронтов из 600 км освобожденных от врага магистралей было восстановлено 475 км (79,2%) [15, с. 197]. В ходе Белгородско-Харьковской операции на Воронежском фронте удалось довести длину ж. д. колеи до 1456 км. В сентябре – октябре 1943 г. воины-железнодорожники вернули в строй действующих 7210 км железнодорожных линий [16, л. 22, с. 209], из них 6 тыс. км (83,2%) было перебито и восстановлено в тыловых границах Воронежского (1-го Украинского фронта) [17, 6]. На отдельных направлениях темпы восстановления доходили 15-17,6 км в сутки, несмотря на сильное разрушение участков [18, л. 298, л. 304, с. 270].

«21 сентября вечером передовые соединения Воронежского фронта вышли к Днепру западнее Переяслав-Хмельницкого. Войска Степного фронта прорвали оборону врага на промежуточных рубежах и 23 сентября освободили Полтаву. Важнейшей задачей железнодорожных войск фронта стало восстановление магистрали от Полтавы до Дарницы. У Полтавы через Воркслу – большой мост. Его необходимо было восстановить к моменту готовности линии Харьков – Полтава. Это дело мы поручили отряду И. Ю. Баренбойма. В помощь ему выделили мостопоезд [МВП – 424 Н. И. Полякова]. На введение в строй всей магистрали ГКО установил жесткий срок – 25 суток. Длина трассы была свыше 350 километров. Чтобы уложиться в этот срок, каждый день должны бы сдавать 14 километров готового пути. На восстановление решили поставить все три бригады и спецформирования. Всю трассу разделили на участки. Участок от Полтавы до Ромодана поручили восстанавливать 14-й бригаде, горему № 7 и связьрему №10; от Ромодана до Гребенки – 7-й бригаде, горему № 19, части сил 14-й бригады и горема № 7; участок Гребенка – Дарница поручался 19-й бригаде и горему № 7, связьрему № 14. Водоснабжение всей магистрали обеспечивал водрем №13», – вспоминал бывший начальник УВВР-3 П. А. Кабанов [19, с. 206-207].

В 1943 г. наибольший вклад в возрождение фронтовых железных дорог среди формирований НКПС страны внес коллектив УВВР-3 Воронежского фронта, восстановив 3851 километр освобожденных магистралей. 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.

#### **Библиографический список:**

1. Восстановители железных дорог. М., Трансжелдориздат, 1945. с. 4.