



ПОДВИГ БЕССМЕРТЕН

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ДОРОГЕ МУЖЕСТВА

С самого раннего детства я интересуюсь историей родной страны, особенно подвигами русских солдат. Из литературы тоже предпочитаю книги на военную тему, даже на Новый год жду всегда подарки тематические. И самый большой праздник для меня – это 9 Мая, День Победы.

Фрагмент экспозиции железнодорожного музея в Старом Осколе



Всё для Победы!

Мы с мамой любим путешествовать и предпочтение отдаём часто тем местам, которые имеют историческую и военную ценность. В Белгородской области мы много где были, в некоторые места, к примеру, на Прохоровское поле, приезжаем снова и снова.

Недавно с мамой и младшей сестрой мы побывали на замечательной экскурсии, которую даже и не назовёшь экскурсией. Мы отправились в мини-путешествие по Дороге мужества.

Проложенная в 1943 году дорога очень много значила для советских войск. Отчасти благодаря этой железнодорожной магистрали наш народ выстоял в Курском сражении. Сейчас труд на строительстве Дороги мужества кажется непосильным, тогда же трудностей не замечали, знали одно – надо делать всё для Победы.

Как-то мой знакомый житель Чернянки, дядя Игорь, рассказал о своём дедушке, который в 12 лет работал на Дороге мужества:

«Говорил Василий Васильевич о войне очень немного, был молчалив, но порой удавалось узнать хоть что-то: о силе духа людей, которые были истощены, но работали, не жалея себя. Шли на эту стройку все, кто мог держать хотя бы пригоршню земли. Потому что чувство долга не позволяло оставаться в стороне. Строили день и ночь, на пределе возможностей. Работали все, кто не попал на фронт».



Памятник строителям железной дороги Старый Оскол – Ржава открыли в Старом Осколе 9 июля 2008 года



Памятник строителям – бойцам железнодорожных бригад – установлен возле железнодорожного вокзала в Старом Осколе в 2023 году



Фото из архива семьи СКОРЫНИНЫХ и БГТУ имени В.Г. Шухова

Экскурсия на ретропоезде

Первая часть экскурсии – это путь от станции Белгород до Ржавы (Сараевки) на электричке.

На станции есть монумент, рассказывающий о начале Дороги мужества, а также карта с узловыми станциями маршрута и краткой исторической сводкой.

Входим в вагон – нас гостеприимно встречают проводники в военной форме, на стенах вагона – плакаты тех лет, фотозона. Здесь можно подержать винтовку Мосина, примерить плащ-палатку, заглянуть в чемодан с солдатской атрибутикой, почитать газету «Труд»...

Торжественно звучат гудки нашего ретропоезда, и вот мы трогаемся по железнодорожной ветке, которую героически строили наши земляки. На экранах появляются архивные фото, видеосводки и интересные факты событий того времени. Конечно, без чашки чая со знакомым всем без исключения любителям путешествий по железной дороге подстаканником не обойтись.

Едешь, смотришь сквозь дым локомотива на красоту вокруг, слушаешь воспоминания тех, на чью долю выпали тяжкие испытания, и проникаешься атмосферой того времени. А тут вдруг проводники решают устроить паузу и спеть под музыкальное сопровождение пару-тройку военных песен. Подпеваем. Весело, громко, задорно.

После учимся все вместе сворачивать листок в треугольник, как делали на фронте солдаты, отправляя полевой почтой весточки родным и любимым в надежде и мечтах поскорее вернуться домой.

Проехав станцию Губкин, где по одну сторону – второй по величине в России Спасо-Преображенский собор, по другую – Лебединский горно-обогатительный комбинат, мы заканчиваем свой путь длиной в 95 км и выходим в Городе воинской славы – Старом Осколе.

Здесь, прямо в здании железнодорожного вокзала, можно посетить экскурсионный зал с 20 макетами отечественных паровозов военной эпохи, а на втором этаже – железнодорожный музей, посвященный строителям Дороги мужества, благодаря которой наша армия смогла сломить врага. Современное, интересно, познавательно, впечатляюще!

После – садись на электричку из Старого Оскола в Белгород и спешишь поделиться увиденным и услышанным со своими друзьями по возвращении, делая наброски в блокноте, чтобы скоротать пару-тройку часов под стук колёс в лучах закатного солнца...



Монумент на станции Сараевка



В вагоне ретропоезда

Ретропоезд, который курсирует из Белгорода в Сараевку



Дорога мужества в цифрах и фактах

1

Железную дорогу протяжённостью в 95 километров проложили всего за 32 дня – вместо запланированных двух месяцев (с 15 июня по 15 августа). 17 июля 1943 года были завершены основные работы, а уже 19-го по дороге прошёл первый поезд. На фронт везли личный состав, технику, оружие, боеприпасы, горючее, продовольствие, фураж, а обратно отправляли раненых.

2

Дорогу мужества строили жители Чернянского, Корочанского, Волоконовского, Валуйского, Прохоровского, Ивнянского и других районов Белгородской области. Большинство из них – женщины и дети. Они копали противотанковые рвы, восстанавливали мосты, чинили разбитые автомобильные трассы, рыли траншеи, строили убежища и землянки. Машинисты Южной дороги прозвали новую ветку ласково «Осколяночка», потому что в основном она была построена женскими руками.

3

Уже 17 июня на строительстве железнодорожной линии было сосредоточено 25 тысяч человек и 1280 лошадей с повозками. Было необходимо переместить около 1 млн кубометров грунта, возвести 10 мостов, уложить 164 км главных и стационарных путей. Работали и днём, и ночью. За смену отгружали от 100 до 130 машин при норме в 40. 368 строителей железной дороги награждены орденами и медалями.

4

Проложенные железнодорожные пути оказались почти на 150 км короче, чем автомобильная дорога, это позволило значительно сократить сроки подвоза грузов. Воронежский фронт получил самостоятельную инженерную коммуникацию, выход на железнодорожный участок Ржава – Обоянь и дорогу Белгород – Курск.

5

Строительство начиналось с нуля в незнакомой местности без проекта и строительных материалов. Возводили железнодорожное полотно дороги в прифронтовой полосе под гулом артиллерийских орудий. Немецкие самолёты бомбили место работ. Фашисты понимали серьёзное значение новой ветки железной дороги и постоянно засылали диверсионные группы, чтобы сорвать строительство, но строители быстро восстанавливали выведенные из строя участки и непреклонно двигались к цели.

6

Женщины и подростки работали по 20 часов в сутки. На их долю пришлось возведение насыпей. При норме в 3,5 куба они укладывали 4,5 и даже 6 кубометров при острой нехватке еды и отсутствии даже самых простых инструментов. Временами землю приходилось носить даже в фартуках.

7

Дети 13-14 лет приписывали себе по два-три года, чтобы внести свой скромный вклад в Победу. Потому что знали: их помощь нужна отцам, братьям и всем тем, кто на передовой.

На строительстве
Дороги мужества

