

«Военная обстановка действительно диктует...»: деятельность органов власти Курской области по содержанию дорог накануне и в ходе Курской битвы

Иваненко Я.И.

43 научно-исследовательский отдел

Научно-исследовательского института военной истории
Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил

Российской Федерации,

309000, Белгородская обл., п. Прохоровка, ул. Парковая, 47, Россия

E-mail: shlif89@yandex.ru

Аннотация. В статье на основе анализа архивных документов рассматривается деятельность органов государственной власти Курской области (областного дорожного отдела, районных дорожных отделов) по содержанию находящейся в их ведении сети автогужевых дорог в период с февраля по август 1943 г. Определены проблемы и сложности в деятельности органов власти Курской области по содержанию и ремонту имеющихся автогужевых дорог, а также строительству новых путей сообщений накануне и в ходе Курской битвы. Показано взаимодействие гражданских властей с военными строителями.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Курская битва, Курская область, исполком Курского областного Совета депутатов, областной дорожный отдел, районные дорожные отделы, автомобильные и гужевые дороги.

Для цитирования: Иваненко Я.И. 2025. «Военная обстановка действительно диктует...»: деятельность органов власти Курской области по содержанию дорог накануне и в ходе Курской битвы. Tractus Aevorum: эволюция социокультурных и политических пространств. 12 (3): 219-233. DOI: 10.18413/2312-3044-2025-12-3-219-233.

Copyright: © 2025 Иваненко Я.И. Данная статья публикуется онлайн в сетевом научном журнале открытого доступа "Tractus aevorum" на условиях лицензии Creative Commons Attribution License, которая позволяет другим распространять эту работу с обязательным указанием ссылок на её автора и оригинальную публикацию.

**"The Military Situation Imperatively Dictates...":
Activities of the Kursk Region Authorities
in Maintaining Roads on the Eve of and during the Battle
of Kursk**

Yaroslav I. Ivanenko

Military History Research Institute of the RFAF
General Staff Military Academy,
47 Parkovaya st., Prokhorovka 309000, Belgorod region, Russia
E-mail: shlif89@yandex.ru

Abstract. Based on the analysis of archival documents, the article examines the activities of the Kursk re-gion government bodies (regional road department and district road departments) in maintaining the network of carriage roads and vehicle roads under their jurisdiction from February to August 1943. The author identifies problems and difficulties encountered by the Kursk Region authorities in maintaining and repairing existing roads, as well as in building new communication routes before and during the Battle of Kursk. The article also highlights the interaction between civilian authorities and military builders.

Keywords: The Great Patriotic War, the Battle of Kursk, Kursk region, the executive committee of the Kursk regional council of deputies, regional road department, district road departments, automobile and carriage roads.

For citation: Yaroslav I. Ivanenko. 2025. "The Military Situation Imperatively Dictates...": Activities of the Kursk Region Authorities in Maintaining Roads on the Eve of and during the Battle of Kursk. Tractus aevorum: the evolution of socio-cultural and political spaces. Tractus aevorum: the evolution of socio-cultural and political spaces. 12(3): 219-233. DOI: 10.18413/2312-3044-2025-12-3-219-233.

Введение

Битва на Курской дуге является одним из ключевых сражений Великой Отечественной войны, в результате которого стратегическая инициатива окончательно перешла от вермахта к Красной армии. При этом важным фактором, лежащем в основе победы РККА в напряженном вооруженном противостоянии, выступила бесперебойная работа путей сообщения, позволившая обеспечить своевременное удовлетворение потребностей наших вооруженных сил во всем необходимом.

Безусловным является тот факт, что основной объем военных и народно-хозяйственных перевозок в 1941-1945 гг. осуществлялся с помощью железнодорожного транспорта. Как обоснованно отмечает И. В. Ковалев, являвшийся в 1943 г. начальником Центрального управления военных сообщений Красной армии: «Если железнодорожный транспорт и отчасти морской в годы войны решали задачи стратегического характера, то автомобильный, речной и трубопроводный часто оказывались незаменимыми в тактической зоне...»¹. Данное обстоятельство обусловило высокую степень разработки в отечественной исторической науке различных аспектов функционирования железнодорожного транспорта СССР в годы Великой Отечественной войны². Не исключением в этом плане является освещение труда советских железнодорожников накануне и в ходе Курской битвы.

В то же время, сосредоточившись на изучении железнодорожного транспорта, историки уделяли меньше внимания работе автомобильного транспорта в данный период. Как правило, его вклад в обеспечение проведения ключевых операций Великой Отечественной войны анализируется в контексте деятельности разнообразных тыловых служб³. Вместе с тем, посредством автомобилей осуществлялся подвоз воинских грузов от железнодорожных станций снабжения войскам. Кроме того, обладая высокой степенью мобильности, этот вид транспорта внес значительный вклад в процесс восстановления народного хозяйства регионов СССР, освобожденных от немецко-фашистской оккупации, укрепляя тем самым экономический потенциал государства.

Однако эффективность работы автомобильного транспорта напрямую зависит от количественной и качественной характеристики путей сообщения, по которым он передвигается. Восстановление, содержание и ремонт имеющихся автогужевых дорог, а также строительство новых, было сложной задачей не только военно-дорожных частей Красной армии, но и соответствующих органов

¹ Ковалев 1981, 426.

² Куманев 1976; Буряк 2017; Манжосов 2002; Русанова 2002; Сенчук 2003.

³ Гриднев 2017, 131-139; Ворсин, Ионов 2021, 12-21; Ворсин, Ионов 2022, 32-47; Байрамов 2023.

государственной власти. В том числе Курского областного дорожного отдела и подчиненных ему районных дорожных отделов. При этом, к сожалению, данный тяжелый каждодневный труд дорожников зачастую остается без должного внимания историков.

С учетом изложенного, целью настоящей статьи является, основываясь на архивных документах, дать общую характеристику деятельности органов государственной власти Курской области по содержанию находившихся в их ведении автогужевых дорог накануне и в ходе Курской битвы.

Предмет и методология исследования

Объектом исследования выступает дорожное хозяйство Курской области в период с февраля по август 1943 г., включающее в себя дороги республиканского и местного значения.

Предметом исследования является деятельность курского областного дорожного отдела и подчиненных ему районных дорожных отделов по содержанию и ремонту находившихся в их ведении дорог в период с февраля по август 1943 г.

Методологическую основу статьи составил ряд общенаучных и специальных методов. Такой метод как диалектический позволил проследить рассматриваемую проблему в развитии, последовательности происходивших событий. Посредством метода индукции получили обобщение выявленные проблемы, возникавшие в ходе деятельности органов власти Курской области по содержанию находившихся в их ведении дорог в рассматриваемый период. Ретроспективный метод предоставил возможность осуществить анализ причинно-следственных связей и закономерностей в развитии дорожного хозяйства Курской области в феврале – августе 1943 г.

Источниками исследования выступили документы архивных фондов Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации – Ф. 201 (Дорожное управление 1-го Белорусского фронта), а также документы, относящиеся к деятельности Курского областного дорожного отдела за период с февраля по август 1943 г., хранящиеся в Государственном архиве Курской области (фонд Р-389). Кроме того, были изучены материалы фондов Государственного архива Белгородской области, содержащие сведения о работе Валуйского (Р-173), Корочанского (Р-160), Новооскольского (Р-188) районных дорожных отделов Курской области обозначенного периода, а также ряд номеров газеты «Курская правда».

Результаты и их обсуждение

Отметим, что с началом освобождения территории Курской области от немецко-фашистской оккупации в январе-феврале 1943 г. началось интенсивное восстановление социально-экономической жизни региона. Государственные структуры, ответственные за

содержание, ремонт и строительство дорог возобновили свою деятельность в том виде, в котором они существовали до оккупации. Главным органом управления в данной сфере на территории области, начиная с февраля 1943 г. стал Курский областной дорожный отдел, подчинявшийся как исполкому Курского областного Совета депутатов трудящихся, так и Главному дорожному управлению при СНК РСФСР. Содержание дорог в районах обеспечивали районные дорожные отделы, подчинявшиеся районным исполнительным комитетам советов депутатов трудящихся и областному дорожному отделу. Непосредственный уход за дорогами обеспечивался силами колхозов, либо посредством сформированной постоянно действующей дорожной бригады, либо с помощью участия всего трудоспособного населения. В этом аспекте заметим, что, согласно совместному Постановлению ЦИК и СНК СССР от 3 марта 1936 г. «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог», предусматривалось привлечение колхозников и единоличников (мужчин в возрасте от 18 до 45 лет и женщин – от 18 до 40 лет) к дорожным работам в весенний и осенний период в свободное от сельскохозяйственных работ время⁴. Подобное привлечение находило свое выражение в бесплатном личном труде в течение 6 дней в году и бесплатном предоставлении на тот же срок в распоряжение дорожных органов, принадлежащих колхозникам или единоличникам живой тягловой силы и гужевых транспортных средств, инструмента и инвентаря. При этом дорожные работы, выполняемые колхозами, контролировались районными дорожными отделами.

Следует отметить, что руководство Курской области в полной мере осознавало военно-экономическое значение транспортной инфраструктуры своего прифронтового региона и уделяло внимание деятельности по надлежащему содержанию дорог. Уже 18 февраля 1943 г., спустя 10 дней с момента освобождения Курска от оккупантов, исполком Курского областного Совета депутатов трудящихся принимает решение «О содержании дорог в проезжем состоянии». Согласно этому документу на председателей исполкомов горсоветов и райсоветов трудящихся возлагались обязанности обеспечить содержание дорог для автотранспорта «всегда в проезжем состоянии»⁵.

С этой целью было предписано провести закрепление за ближайшими сельсоветами и колхозами дорог, находящихся на территории районов. В необходимых случаях председателям горсоветов и райсоветов предоставлялось право проводить мобилизацию всего трудоспособного населения районов и городов для

⁴ Постановление ЦИК № 47 и СНК СССР № 425 от 3 марта 1936 г. «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог» // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. 1936. 11, ст. 88.

⁵ Курская правда. 1943. 16: 4.

расчистки дорог от снега, восстановления мостов и других дорожных работ. Устанавливалось, что в случае отказа отдельных лиц от дорожных работ, «виновные подлежат строжайшей административной и судебной ответственности по законам военного времени»⁶. Во всех районах предписывалось подобрать и утвердить заведующих дорожными отделами, возложив на них контроль и руководство работами по содержанию дорог⁷.

Особое значение придавалось обеспечению сохранности дорог и мостов в весенний период. Основные проблемы в это время для дорожных работников представляли весеннее половодье и распутица. Решением исполкома Курского областного Совета депутатов трудящихся от 4 марта 1943 г. «О мероприятиях по пропуску весеннего половодья и борьбы с ледоходом» создавался областной штаб по пропуску весеннего половодья и борьбы с ледоходом⁸. В его состав входили начальник областной милиции (возглавлял штаб), представитель Облисполкома, заместитель председателя Курского Горсовета, представитель областного дорожного отдела. Аналогичные штабы обязаны были создать все исполкомы районных советов, которым предоставлялось право мобилизации необходимого количества населения, для работ по пропуску весеннего паводка и ледохода. В случае надобности предусматривалась возможность привлечения бригад подрывников⁹. В целях сохранения мостов предписывалось производить околку льда у их опор и ледорезов, а также обеспечить заготовку аварийных материалов¹⁰.

Во исполнение данного решения курский областной дорожный отдел 9 марта 1943 г. разработал указания относительно сохранения дорог и искусственных сооружений, находившихся на них от разрушительного воздействия весеннего половодья и ледохода, которые содержали конкретный перечень проводимых в этих целях работ. В их числе предусматривалось: производство ремонта опор мостов и ледорезов, осуществление наблюдения за уровнем воды и проходом льда, организация круглосуточного дежурства у больших мостов бригад подрывников и рабочих и т. д.¹¹.

С учетом того, что большинство дорог Курской области не имело твердого покрытия, серьезные трудности вызывало их содержание в период весенней распутицы. В этом аспекте следует обратить внимание на решение исполкома Курского областного Совета депутатов трудящихся от 31 марта 1943 г. «Об обеспечении

⁶ Курская правда. 1943. 16: 4.

⁷ Там же.

⁸ Государственный архив Курской области (Далее – ГАКО). Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

⁹ Там же.

¹⁰ Там же.

¹¹ Государственный архив Белгородской области (Далее – ГАБО). Ф. Р-188. Оп. 1. Д. 1. Л. 23.

проезжаемости на шоссейных и грунтовых дорогах в период весенней распутицы». В нем отмечалось, что «работы по поддержанию основных дорог в период весенней распутицы являются важнейшей оборонной задачей»¹². Данный нормативный акт предусматривал под личную ответственность председателей исполкомов райсоветов обеспечить содержание в «бесперебойном двухпутном проезжем состоянии» следующих автогужевых дорог:

- а) Курск — Свобода;
- б) Курск — Фатеж — В. Любаз;
- в) Курск — Обоянь;
- г) Курск — Щигры;
- д) Курск — Льгов;
- е) Золотухино — Фатеж — Дмитриев-Льговский;
- ж) Курск — Тим — Горшечное;
- з) Тим — Старый Оскол¹³.

Заметим, что данный список дорог был определен с учетом, обеспечения потребности воинских перевозок. Например, в приложении к приказу войскам Центрального фронта по тылу от 23 марта 1943 г. содержался перечень важнейших трасс, надлежащее состояние которых необходимо было обеспечить в период весенней распутицы. К ним среди прочих относились следующие маршруты, пролежавшие во фронтовом тылу: Фатеж — Дмитриев-Льговский, Щигры — Курск, высота 256 — Свобода — Курск; Курск — Фатеж¹⁴. Кроме того, трассы тыловых путей сообщения строились с учетом оптимальной организации подвоза грузов от фронтовых распорядительных станций¹⁵ подчиненным войскам. В отечественной историографии отмечается, что в период подготовки к Курской битве распорядительными станциями для Центрального фронта являлись Елец, Касторная, Курск¹⁶. Дополнительную нагрузку на данные станции накладывало то обстоятельство, что Воронежский фронт своей железнодорожной коммуникации не имел и пользовался вместе с Центральным фронтом участком дороги Касторная — Курск¹⁷.

¹² Там же. Ф. Р-160. Оп. 1. Д. 1. Л. 14.

¹³ ГАБО. Ф. Р-160. Оп. 1. Д. 1. Л. 14.

¹⁴ Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации. Ф. 201. Оп. 435. Д. 2. Л. 47.

¹⁵ Под распорядительной станцией понимается железнодорожная станция на основной железнодорожной магистрали, с соответствующими органами военных сообщений и органами управления железнодорожным транспортом. Она определялась для приема, переадресовки, переформирования и отправления воинских транспортов по назначению (Военный энциклопедический словарь 1986, 624).

¹⁶ Доманк 1989, 37.

¹⁷ Там же.

Приведенным выше решением исполкома Курского областного Совета депутатов трудящихся от 31 марта 1943 г. на председателей исполкомов райсоветов возлагалась обязанность в суточный срок мобилизовать все трудоспособное население на очистку указанных дорог от снега, укрепление добавками (шлаком, песком, жердями, хворостом) труднопроезжаемых мест, а также подъемов и спусков на дорогах и подъездов к мостам¹⁸.

Для дежурства на труднопроезжаемых участках предусматривалось выделение (сроком на 5 дней, с 1 по 5 апреля) тракторов машинно-тракторных станций (обеспечение возлагалось на начальника областного земельного отдела)¹⁹.

Учитывая крайне сложное положение с транспортом и горючим, Облисполком обратился к военному совету Центрального фронта, с просьбой о выделении необходимого количества машин для вывоза на труднопроезжаемые участки дорог стройматериалов и обеспечении горючим выделенных для дежурства тракторов²⁰.

О важности выполнения дорожных работ для нужд фронта свидетельствует факт освещения хода их проведения в региональной периодической печати. В номере «Курской правды», вышедшем 10 апреля была опубликована статья заведующего областным дорожным отделом М.С. Бондарева, в которой по результатам краткой характеристики сущности и темпа дорожных работ, производимых на освобожденной территории региона, резюмировалось: «интересы фронта требуют, чтобы дороги нашей области были приведены в образцовый порядок и наша священная обязанность добиться этого»²¹.

Однако, как показала практика, не во всех районах дорожные работы выполнялись надлежащим образом. По результатам проверки, 10 апреля 1943 г. исполком Курского областного Совета депутатов трудящихся принимает распоряжение, в котором констатировалось, что председатели Мантуровского, Бесединского и Свободинского исполкомов райсоветов не обеспечили выход населения на восстановление дорог в нужном количестве²².

Кроме того, было установлено, что Ястребовский и Золотухинский райсоветы депутатов трудящихся не выделили постоянных дорожных бригад, а в Фатежском и Свободинском районах, вместо принятия необходимых мер по дорожному строительству, заведующие райдоротделами были командированы в сельсоветы по работам, не связанным с дорожным строительством²³.

¹⁸ ГАБО. Ф. Р-160. Оп. 1. Д. 1. Л. 14.

¹⁹ Там же.

²⁰ Там же. Л. 15.

²¹ Бондарев 1943, 3.

²² ГАБО. Ф. Р-160. Оп. 1. Д. 1. Л. 13.

²³ ГАБО. Ф. Р-160. Оп. 1. Д. 1. Л. 13.

Считая подобное отношение к содержанию дорог недопустимым, исполком Курского областного Совета депутатов трудящихся, распоряжением от 10 апреля 1943 г. обязал:

1. Воспретить исполкомам райсоветов депутатов трудящихся использовать работников доротделов на работах, не связанных с дорожным строительством и одновременно принять меры к полному укомплектованию штата райдоротделов, созданию сети доруполномоченных по сельским советам и дорожных бригад по колхозам.

2. Ввести, как правило, повседневную работу дорбригад на дороге по равнению колеи, засыпке выбоин, очистке кюветов, содержанию в исправности подходов к мостам, выемок и дамб, воспретив использование дорожных бригад на других работах.

3. В 3-х дневный срок обеспечить бесперебойный двухпутный проезд по главнейшим военно-стратегическим дорогам, при необходимости произведя дополнительную мобилизацию населения на ремонт и строительство дорог²⁴.

Прифронтовое положение освобожденной от оккупации части территории Курской области обусловило выполнение ряда дорожных работ общими усилиями органов государственной власти, местного населения и военно-дорожных частей Красной армии. В архивных документах имеются сведения о конкретных фактах оказания помощи военно-дорожным частям со стороны местных жителей. В частности, приказом № 120-а от 1 мая 1943 г. по 205-му отдельному дорожно-строительному батальону за «высокие образцы стахановского труда», выразившиеся в досрочном окончании строительства военно-автомобильной дороги на участке Валуйки — Подсереднее была объявлена благодарность председателю Лавинского сельского совета и местным жителям из числа колхозников Лавинского и Пристенского сельских советов²⁵.

Приказом по военно-автомобильной дороге Валуйки — Подсереднее № 160-а от 10 июня 1943 г. «за образцовое выполнение задания командования в деле борьбы с немецкими захватчиками, выразившееся в самоотверженном стахановском труде на строительстве военно-автомобильной дороги Валуйки — Подсереднее <...> гражданам колхоза «Серп и Молот» Тимоновского сельсовета ...» была объявлена благодарность²⁶.

Сложившаяся обстановка, когда дорожные работы выполнялись совместно органами государственной власти и воинскими частями, приводила, с одной стороны к ускорению их темпа, а с другой порождала проблемы. Так, приказом по курскому областному

²⁴ ГАБО. Ф. Р-160. Оп. 1. Д. 1. Л. 13.

²⁵ Там же. Ф. Р-173. Оп. 1. Д. 1. Л. 23.

²⁶ Там же. Л. 15.

дорожному отделу от 19 июня 1943 г. констатировалось, что ряд районных дорожных отделов, ведет учет выполненных работ, не подразделяя, какой объем выполнен воинскими частями, а какой собственными силами²⁷. Тем самым складывалась ситуация, когда выполнение плана формально осуществлялось силами и средствами районного дорожного отдела, тогда как фактически, работа (или ее часть) была проделана военно-дорожными частями Красной армии. В приказе отмечалось, что указанные факты нарушения учетной дисциплины «являются антигосударственными и лица, допускающие их, должны нести ответственность по законам военного времени»²⁸.

По мере освобождения от захватчиков территории Курской области и удаления линии фронта, дороги, которые ранее содержались воинскими частями, передавались в ведение районных дорожных отделов. В частности, актом от 12 августа 1943 г. была оформлена сдача Валуйскому дорожному отделу участка дороги Валуйки — Волоконовка, ранее обслуживаемого военными дорожниками²⁹. В акте отмечалось, что силами местного населения Солотянского, Тимоновского и Хмелевского сельских советов дорога была приведена в хорошо проезжаемое состояние. Все мосты перестроены под нагрузку Т-60³⁰ и поострены дублеры; поставлены километровые и указательные знаки³¹. Актом от 21 августа 1943 г. оформлялась передача дорожно-комендантским участком № 1 военно-автомобильной дороги-24 Валуйскому дорожному отделу участка грейдерной дороги от Валук до хутора Зенино Воронежской области³². В акте было отражено хорошее состояние проезжей части и искусственных сооружений на всем протяжении участка дороги, наличие соответствующих дорожных знаков³³.

Следует отметить, что в работе дорожников рассматриваемого периода имелись трудности организационного характера. Так, приказом по курскому областному дорожному отделу от 9 августа 1943 г. указывалось на недостатки в работе подчиненных органов. Отмечалось, что со стороны Солнцевского, Бесединского, Тербунского районных дорожных отделов имели место нарушения в ведении документации по учету и отчетности³⁴. Данное обстоятельство привело к тому, что выделенные ассигнования на восстановление разрушенных мостов и дорог не были использованы, а восстановительные работы продвигались недостаточными темпами. Кроме того, в приказе, констатировалось, что отсутствие учета не дает возможности

²⁷ ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 2. Л. 11.

²⁸ Там же.

²⁹ ГАБО. Ф. Р-173. Оп. 1. Д. 2. Л. 42.

³⁰ Там же.

³¹ Там же.

³² Там же. Л. 26.

³³ Там же.

³⁴ Там же. Ф. Р-188. Оп. 1. Д. 1. Л. 8.

определить, что по району сделано силами районного дорожного отдела, а что воинскими частями³⁵.

Акцентировалось внимание на поведении заведующего Медвенским районным дорожным отделом, который, как указывалось, не руководит работой отдела и «находится безвыездно в сельсовете по делам, не связанным с дорожным строительством. Следствием чего в РДО (районном дорожном отделе — *прим. Иваненко Я.И.*) работа запущена, надлежащий учет отсутствует»³⁶.

Заметим, что в качестве санкций к нарушителям дисциплины из числа руководящего состава районных дорожных отделов были применены меры дисциплинарной ответственности, которые варьировались от предупреждения до снятия с должности с отзывом отсрочки от призыва по мобилизации. Налаживание работы в Бесединском, Медвенском и Солнцевском районных дорожных отделах потребовало срочного личного вмешательства сотрудников областного дорожного отдела.

Заключение

Таким образом, анализ архивных документов, касающихся деятельности органов государственной власти Курской области в период с 18 февраля по 23 августа 1943 г., позволяет заключить, что в ходе производства работ по содержанию автогужевых дорог перед ними возникал целый ряд проблем. В качестве наиболее существенных из них можно выделить:

1) Разрушения, дорожно-мостового хозяйства региона, вызванные временной немецко-фашистской оккупацией 1941-1943 гг. За этот период немецко-фашистскими захватчиками было уничтожено 457 км земляного полотна дороги, 14 420 погонных метров мостов, 87 труб (сооружения, укладываемые в насыпь дороги для пропуска водного потока — *прим. Иваненко Я.И.*). Частично поврежденными оказались 10 км проезжей части булыжной мостовой, 102 км земляного полотна дороги, 3 665 погонных метров мостов, 12 труб³⁷.

2) Слабый уровень механизации труда. В ходе временной немецко-фашистской оккупации Курской области 1941-1943 гг. была уничтожена и расхищена следующая дорожно-строительная техника: канавокопатели — 193 шт., катки прицепные — 80 шт., утюги (дорожные механизмы, предназначенные для формирования профиля грунтовой дороги — *прим. Иваненко Я.И.*) — 627 шт., скреперы — 12 шт., грейдеры — 110 шт., копры — 34 шт., снегоочистители —

³⁵ ГАБО. Ф. Р-188. Оп. 1. Д. 1. Л. 8.

³⁶ Там же.

³⁷ Акт от 10 января 1944 г. об ущербе, причиненном немецко-фашистскими захватчиками и их сообщниками дорожно-мостовому хозяйству райдоротделов на территории Курской области / ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 5. Л. 1.

19 шт.³⁸. Быстро восполнить такие материальные потери в условиях военного времени не представлялось возможным.

3) Недостаток кадров (в том числе квалифицированных). Далеко не все органы, отвечавшие за содержание, ремонт и строительство дорог были укомплектованы работниками по штату, что было вызвано призывом многих специалистов мужского пола в ряды Красной армии. Трудности для колхозов, на которые были возложены обязанности по непосредственному содержанию дорог, заключались в том, что дорожные работы было необходимо сочетать с сельскохозяйственными.

Следует отметить, что со стороны государственных структур уделялось внимание кадровому составу соответствующих органов. Так, из разъяснения областного дорожного отдела, данного заведующему Корочанским райдоротделом в апреле 1943 г. следует, что инженерам-техникам, осуществляющим техническое руководство по дорожному строительству района либо заведующим райдоротделом, если он выполняет подобные функции предоставляется бронь³⁹. В тоже время, областной дорожный отдел указал на то, что плотникам и другим рабочим, бронь не предоставляется. Однако «для выполнения срочного строительства мостов для нужд передвижения армии», по согласованию с районным военкоматом, им может быть предоставлена временная отсрочка⁴⁰.

В целом можно заключить, что дорожники Курской области, работая накануне и в ходе Курской битвы в военной обстановке, в условиях близости фронта своим каждодневным тяжелым трудом внесли значительный вклад в победу в Великой Отечественной войне.

Библиография

- Байрамов, Р.С. 2023. *Тыловое обеспечение войск Центрального фронта накануне и в ходе Курской битвы*. Дисс. канд. ист. наук, Юго-Западный гос. университет. Курск.
- Бондарев, М. 1943. Привести дороги в образцовый порядок. *Курская правда*. 57: 3.
- Буряк, Ю.Ю. 2017. *Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1937-1945 гг.* Дисс. канд. ист. наук, Белгородский гос. национальный исследовательский университет. Белгород.
- Военный энциклопедический словарь*. 1986. М.: Воениздат.
- Ворсин, В.Ф.; Ионов, В.В. 2021. Тыловое обеспечение войск в ходе оборонительного сражения под Курском (5-23 июля 1943 г.). *Военно-исторический журнал*. 11: 12-21.

³⁸ ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 5. Л. 1 об.

³⁹ ГАБО. Ф. Р-160. Оп. 1. Д. 1. Л. 10.

⁴⁰ Там же.

- Ворсин, В.Ф., Ионов, В.В. 2022. Тыловое обеспечение войск Красной армии в ходе контрнаступления под Курском (12 июля – 23 августа 1943 г.) *Военно-исторический журнал*. 9: 32-47.
- Гриднев, В.П. 2017. Руководство тыловым обеспечением войск в Курской битве. *Управленческое консультирование*. 11: 131-139.
- Доманк, А.С. 1989. *Тыл Огненной дуги*. Воронеж.
- Ковалев, И.В. 1981. *Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.)*. М.: Наука.
- Куманев, Г.А. 1976. *На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938-1945*. М.: Наука.
- Манжосов, А.Н. 2002. *Железнодорожники Центрального Черноземья России в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)*. Курск.
- Постановление ЦИК № 47 и СНК СССР № 425 от 3 марта 1936 г. «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссе и грунтовых дорог». *Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР*. 1936. 11: ст. 88.
- Решение исполкома Курского областного Совета депутатов трудящихся «О содержании дорог в проезжем состоянии» от 18 февраля 1943 г. *Курская правда*. 1943. 16: 4.
- Русанова, Т.В. 2002. *Работа железнодорожников Юга России в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): по материалам Курской области*. Дисс. канд. ист. наук, Курский гос. педагогический университет. Курск.
- Сенчук, Ю.Г. 2003. *Железнодорожники Центрального и Центрально-Черноземного регионов РСФСР в годы Великой Отечественной войны: по материалам Московской железной дороги*. Дисс. канд. ист. наук, Курский гос. университет. Курск.

References

- Bajramov, R.S. 2023. "Tylovoe obespechenie vojsk Central'nogo fronta nakanune i v hode Kurskoj bitvy [Logistics support for the troops of the Central Front on the eve of and during the Battle of Kursk]." Kandidat ist. nauk Diss., Southwest State University. (In Russian).
- Bondarev, M. 1943. "Privesti dorogi v obrazcovyj porjadok [Bring the roads into exemplary order]." *Kurskaja pravda*. 57: 3. (In Russian).
- Burjak, Ju.Ju. 2017. "Severo-Donetskaja i Juzhno-Donetskaja zheleznye dorogi nakanune i v gody Velikoj Otechestvennoj vojny. 1937-1945 gg. [The North Donetsk and South Donetsk Railways on the eve of and during the Great Patriotic War]." Kandidat. ist. Nauk Diss., Belgorod State National Research University. (In Russian).
- Voennyj jenciklopedicheskij slovar'. [Military Encyclopedic Dictionary]*. 1986. Moscow: Voenizdat. (In Russian).
- Vorsin, V.F.; Izonov, V.V. 2021. "Tylovoe obespechenie vojsk v hode oboronitel'nogo srazhenija pod Kurskom (5-23 ijulja 1943 g.) [Rear services support of the troops in the defensive engagement at Kursk (July 5 – July 23, 1943)]." *Voенно-istoricheskij zhurnal*. 11: 12-21. (In Russian).

- Vorsin, V.F.; Izonov, V.V. 2022. "Tylovoe obespechenie vojsk Krasnoj armii v hode kontrnastuplenija pod Kurskom (12 ijulja – 23 avgusta 1943 g.) [The logistical support of the Red Army during the counteroffensive at Kursk (12 July – 23 August, 1943)]. *Voenno-istoricheskij zhurnal*. 9: 32-47. (In Russian).
- Gridnev, V.P. 2017. "Rukovodstvo tylovym obespecheniem vojsk v Kurskoj bitve [Control of Logistic Support of Troops in the Battle of Kursk]. *Upravlencheskoe konsul'tirovanie*. 11: 131-139. (In Russian).
- Domank, A.S. *Tyl Ognennoj dugi [The rear of the Kursk Bulge]*. Voronezh, 1989. (In Russian).
- Kovalev, I.V. 1981. *Transport v Velikoj Otechestvennoj vojne (1941-1945 gg.) [Transport in the Great Patriotic War (1941-1945)]*. Moscow: Nauka. (In Russian).
- Kumanev, G.A. 1976. *Na sluzhbe fronta i tyla. Zheleznodorozhnyj transport SSSR nakanune i v gody Velikoj Otechestvennoj vojny 1938-1945 gg. [Serving the Front and the Rear. USSR Rail Transport on the Eve and During the Great Patriotic War of 1938-1945.]* Moscow: Nauka. (In Russian).
- Manzhosov, A.N. 2002. *Zheleznodorozhniki Central'nogo Chernozem'ja Rossii v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1941-1945 gg.) [Railway workers of the Central Black Earth Region of Russia during the Great Patriotic War (1941-1945)]*. Kursk. (In Russian).
- "Postanovlenie CIK № 47 i SNK SSSR № 425 ot 3 marta 1936 g. [Resolution of the Central Executive Committee No. 47 and the Council of People's Commissars of the USSR No. 425 of March 3, 1936] «O trudovom uchastii sel'skogo naselenija v stroitel'stve i remonte shossejnyh i gruntovyh dorog» [On the labor participation of the rural population in the construction and repair of highways and roads]." *Sobranie zakonov i rasporjazhenij Raboche-Krest'janskogo Pravitel'stva SSSR [Digest of Laws and Orders of the Workers' and Peasants' Government of the USSR]*. 1936. 11: st. 88. (In Russian).
- "Reshenie ispolkoma Kurskogo oblastnogo Soveta deputatov trudjashhihsja [Decision of the Executive Committee of the Kursk Regional Council of Workers' Deputies] «O soderzhanii dorog v proezzhem sostojanii» ot 18 fevralja 1943 g. [On maintaining roads in a passable condition]." *Kurskaja pravda*. 1943. 16: 4. (In Russian).
- Rusanova, T.V. 2002. "Rabota zheleznodorozhnikov Juga Rossii v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1941-1945 gg.): po materialam Kurskoj oblasti [The Work of Railway Workers in Southern Russia During the Great Patriotic War (1941–1945): Based on Materials from the Kursk Region]." Kandidat ist. nauk Diss., Kursk State Pedagogical University. (In Russian).
- Senchuk, Ju.G. 2003. "Zheleznodorozhniki Central'nogo i Central'no-Chernozemnogo regionov RSFSR v gody Velikoj Otechestvennoj vojny: po materialam Moskovskoj zheleznoj dorogi [Railway workers of the Central and Central Black Earth regions of the RSFSR during the Great Patriotic War: based on materials from the Moscow Railway]." Kandidat ist. nauk Diss., Kursk State University. (In Russian).

Об авторе

Иваненко Ярослав Игоревич, кандидат исторических наук, научный сотрудник 43-го научно-исследовательского отдела (военной истории Центрального региона РФ), Научно-исследовательский институт (военной истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ, Белгородская обл., п. Прохоровка, Россия. ORCID: 0000-0002-9533-6265.

About the author

Yaroslav I. Ivanenko candidate of historical sciences, research Fellow of 43th Department (Military history of Central region of Russian Federation) Military History Research Institute of the RFAF General Staff Military Academy, Prokhorovka, Belgorod region, Russia. ORCID: 0000-0002-9533-6265.

Поступила в редакцию: 12.09.2025

Submitted: September 12, 2025

Принята к публикации: 22.09.2025

Accepted: September 22, 2025