

УДК 93/94

DOI 10.52575/2687-0967-2021-48-4-883-891

## **Деятельность Управления автотранспортной и дорожной службы Воронежского фронта по обеспечению работы военно-автомобильных дорог в период подготовки к Курской битве: проблемы функционирования и анализ их решения**

**Иваненко Я.И.**

Белгородский государственный национальный исследовательский университет,  
Россия, 308015, г. Белгород, ул. Победы, д. 85  
E-mail: shlif89@yandex.ru

**Аннотация.** В статье исследуется деятельность Управления автотранспортной и дорожной службы Воронежского фронта по обеспечению работы военно-автомобильных дорог в период подготовки к Курской битве. В качестве источника исследования выступили ранее не опубликованные документы, содержащие сведения о функционировании военно-автомобильных дорог Воронежского фронта в апреле – начале июля 1943 г., которые хранятся в фондах Центрального архива Министерства обороны РФ. Изучение данных архивных документов позволило установить протяженность и маршруты военно-автомобильных дорог Воронежского фронта анализируемого периода, выявить конкретные проблемы, имевшиеся в процессе их функционирования в апреле-мае 1943 г. и преодоленные к началу Курской битвы. На основании приведенных статистических данных автор приходит к выводу, что Управлением автотранспортной и дорожной службы Воронежского фронта была проделана существенная работа по организации транспортного обеспечения подчиненных войск. Автор анализирует конкретные меры, принятые в рамках этой работы, позволившие обеспечить снабжение войск всем необходимым в ходе Курской битвы и в конечном итоге внести существенный вклад в победу Красной армии в напряженном вооруженном противостоянии.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, Курская битва, Воронежский фронт, Управление автотранспортной и дорожной службы, военно-автомобильные дороги, автотранспорт.

**Для цитирования:** Иваненко Я.И. 2021. Деятельность Управления автотранспортной и дорожной службы Воронежского фронта по обеспечению работы военно-автомобильных дорог в период подготовки к Курской битве: проблемы функционирования и анализ их решения. *Via in tempore. История. Политология.* 48 (4): 883–892. DOI: 10.52575/2687-0967-2021-48-4-883-891.

---

## **Activities of the Department of Motor Transport and Road services of the Voronezh Front to ensure the operation of military roads in preparation for the Battle of Kursk: functioning problems and analysis of their solutions**

**Yaroslav I. Ivanenko**

Belgorod National Research University,  
85 Pobeda St., Belgorod 308015, Russia  
E-mail: shlif89@yandex.ru

**Abstract.** The article analyzes the activities of the Department of Motor Transport and Road Services of the Voronezh Front to ensure the operation of military roads during the preparation for the Battle of Kursk (from April 1 to July 4, 1943). The source of the study is previously unpublished documents containing information about the functioning of the military roads of the Voronezh Front in April – early July 1943, which are stored in the Central Archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation. The study of these archival documents made it possible to get an idea of the length and routes of the military roads of the Voronezh Front of the analyzed period,



the specific difficulties and problems that existed during the time of their functioning in April 1943, as well as overcoming these difficulties by the beginning of the Battle of Kursk. Based on the above statistical data, the author concludes that the Department of the Motor Transport and Road Service of the Voronezh Front has done a lot of work to organize transport support for the relevant military forces. Ultimately, this led to the fact that the military roads during the Battle of Kursk, in general, provided the troops with everything they needed.

**Keywords:** The Great Patriotic War, Battle of Kursk, Voronezh Front, Department of Motor Transport and Road services, military roads, vehicles.

**For citation:** Ivanenko Ya.I. 2021. Activities of the Department of Motor Transport and Road services of the Voronezh Front to ensure the operation of military roads in preparation for the Battle of Kursk: functioning problems and analysis of their solutions. *Via in tempore. History and political science.* 48 (4): 883–892. DOI: 10.52575/2687-0967-2021-48-4-883-891.

## Введение

Исход битвы на Курской дуге окончательно закрепил переход стратегической инициативы от вермахта к советскому командованию, начало которого было положено с момента решительной победы Красной армии в Сталинграде. Одним из факторов, обеспечивших победу наших вооруженных сил в ожесточенной Курской битве, стала бесперебойная работа транспорта, позволившего осуществлять доставку всего необходимого войскам. Данный факт обусловил наличие в отечественной историографии ряда научных трудов, в которых рассматриваются различные аспекты функционирования советского транспорта как в ходе Великой Отечественной войны в целом, так и Курской битвы в частности. Например, общая характеристика транспортного снабжения Красной армии в Курской битве содержится в одной из глав монографии И.В. Ковалева [Ковалев, 1981]. В данной главе «Транспорт в разгроме врага на Курской дуге» И.В. Ковалев делает упор в основном на функционировании железнодорожного транспорта, работа автомобильного транспорта и состояние автомобильных дорог характеризуется лишь фрагментарно.

Существует большое количество научных трудов, в которых анализируется вклад советских железнодорожников в победу наших вооруженных сил на Курской дуге. Так, в монографии Г.А. Куманева дается характеристика работы железных дорог, обеспечивавших Красную армию в ходе подготовки и проведения битвы на Курской дуге [Куманев, 1976].

В диссертационных исследованиях Т.В. Русановой [Русанова, 2002] и Ю.Г. Сенчука [Сенчук, 2003] характеризуется деятельность железнодорожников центра и юга России в период подготовки и проведения Курской битвы.

Многочисленные аспекты функционирования железнодорожного транспорта данного периода Великой Отечественной войны анализируются в трудах историка А.Н. Манжосова [Манжосов, 2002, 2003, 2013], коллективной монографии В.В. Коровина, А.В. Величко, А.Н. Манжосова и др. [Коровин, Величко, Манжосов и др., 2017].

Помимо исследования роли железных дорог в снабжении Красной армии в ходе подготовки и проведения стратегических операций на Курской дуге, в отечественной историографии существует крайне немногочисленные труды, в которых рассматривается работа автотранспортных и военно-дорожных частей РККА этого периода. К ним можно отнести статью В.П. Гриднева, содержащую анализ деятельности Военных советов Центрального и Воронежского фронтов по организации тылового обеспечения своих войск в марте-августе 1943 г. [Гриднев, 2017]. В данной работе уделяется внимание конкретным мерам, принимаемым Военными советами фронтов по налаживанию четкой и слаженной работы автотранспортных частей в период подготовки к Курской битве.

Значение автомобильного транспорта в обеспечении военных операций Красной армии 1943 г. анализируется в публикации Р.А. Тошева [Тошев, 2015]. Однако следует заметить, что автор сосредоточил свое внимание по большей части на технических аспек-

тах различных видов автомобилей, ограничившись лишь несколькими примерами работы автотранспорта Центрального фронта в период Курской битвы и подготовки к ней.

Хотелось бы отметить научную статью Байрамова Р.С., в которой дается не только общая характеристика работы автотранспортной службы Центрального фронта в февралепавгусте 1943 г., но и уделяется внимание деятельности военно-дорожных частей по содержанию тыловых автогужевых дорог [Байрамов, 2021].

Однако, несмотря на наличие ряда научных трудов, посвященных анализу транспортнообеспечения наших войск в Курской битве, в отечественной историографии не нашло должного отражения состояние и функционирование автотранспортных коммуникаций Воронежского фронта в период подготовки и проведения столь важного сражения Великой Отечественной войны. Вместе с тем именно Воронежский фронт отразил удар наиболее сильной группировки противника, сосредоточенной на южном фланге Курской дуги. Кроме того, войска Воронежского фронта сыграли важную роль в последующем контрнаступлении Красной армии и ликвидации Белгородско-Харьковской группировки вермахта. Таким образом, выступив одним из факторов победы Красной армии в битве на Курской дуге, транспортное обеспечение войск Воронежского фронта (в части, касающейся состояния и функционирования автотранспортной и дорожной службы) на настоящий момент не получило должного освещения в отечественной историографии. Данное обстоятельство определило актуальность исследования.

### **Объект и методы исследования**

С учетом изложенного, цель настоящей статьи – проанализировать деятельность Управления автотранспортной и дорожной службы Воронежского фронта по обеспечению работы военно-автомобильных дорог в период подготовки Курской битвы, основываясь на архивных документах, выявить конкретные проблемы и пути их решения, имевшиеся в этой сфере. При этом в целях уточнения следует отметить, что с принятием Постановления Государственного комитета обороны № 3544с от 9 июня 1943 г. Управления автотранспортной и дорожной службы фронтов были реорганизованы в Дорожные управления фронтов.

Объектом исследования выступает деятельность Управления автотранспортной и дорожной службы Воронежского фронта по обеспечению работы военно-автомобильных дорог в период подготовки Курской битвы.

Методологическую основу статьи составил ряд общенаучных и частно-научных методов. Такие методы, как диалектический и хронологический, позволили проследить рассматриваемую проблему в развитии, последовательности происходивших событий. Применение сравнительно-исторического метода предоставило возможность сопоставить показатели работы различных военно-автомобильных дорог Воронежского фронта рассматриваемого периода и сделать соответствующие выводы. Посредством метода индукции получили обобщение выявленные проблемы, возникавшие в ходе функционирования каждой военно-автомобильной дороги в отдельности. С помощью статистического метода были проанализированы результаты работы военно-автомобильных дорог, выраженные в конкретных количественных показателях.

Хронологические рамки статьи охватывают период с 1 апреля 1943 г. по 4 июля 1943 г. Выделение нижнего и верхнего предела обусловлено длительной оперативной паузой на советско-германском фронте в районе Курского выступа, на протяжении которой осуществлялась интенсивная подготовка наших вооруженных сил к летней кампании 1943 г.

Географические рамки статьи включают в себя территорию Воронежской и Курской области, освобожденную от немецко-фашистской оккупации к апрелю 1943 г., по которой проходили маршруты военно-автомобильных дорог Воронежского фронта.

Источниками исследования послужили ранее не опубликованные документы, содержащие сведения о функционировании военно-автомобильных дорог Воронежского фронта в апрелеиюле 1943 г., которые хранятся в Центральном архиве Министерства обороны РФ. В ходе работы над статьей были использованы материалы фонда 90 (дорожно-эксплуатационный от-



дел Главного дорожного управления Красной армии), отражающие информацию о работе военно-автомобильных дорог Воронежского фронта в период с 1 апреля по 4 июля 1943 г.

### Результаты и их обсуждение

Согласно перечню мероприятий по строительству основных фронтовых дорог Главным управлением автотранспортной и дорожной службы Красной армии (ГУАДС КА) планировалось, что главной дорогой для Воронежского фронта в 1943 г. станет маршрут Бобров – Лиски – Острогожск – Буденный – Новый Оскол – Короча протяженностью 240 км<sup>154</sup>. С учетом данного маршрута в последующем строилась система автотранспортных коммуникаций фронта.

К началу апреля 1943 г. на советско-германском фронте в районе Курского выступа активные боевые действия временно прекратились. Каждая из противоборствующих сторон с этого момента вела интенсивные приготовления к грядущей летней кампании. Отсутствие боевых действий и стабилизация фронта, наряду с осуществлением масштабного оборонительного строительства, позволили заняться созданием развитой системы тыловых транспортных коммуникаций.

В апреле-мае 1943 г. ГУАДС КА провело проверку всех военно-автомобильных дорог, приданных фронтам. С этой целью создавались специальные комиссии, направленные на различные участки советско-германского фронта. Ознакомление с содержанием справки-доклада о результатах проверки работы военно-автомобильных дорог комиссиями ГУАДС КА позволяет установить, что в систему тыловых автотранспортных коммуникаций Воронежского фронта в апреле-мае 1943 г. были включены две военно-автомобильные дороги (ВАД-7 и ВАД-21)<sup>155</sup>. Все участки этих военно-автомобильных дорог имели грунтовое покрытие. Данное обстоятельство создавало существенные трудности их эксплуатации в период весенней распутицы и дождей. Так, в пояснительной записке к отчету о работе автотранспорта Управления автотранспортной и дорожной службы (УАДС) Воронежского фронта в апреле 1943 г. констатировалось, что автотранспорт работал с большим перенапряжением в виду удаленности баз снабжения, растяжения маршрутов на 450–500 км, плохих дорожных условий из-за весенней распутицы и большой изношенности машин<sup>156</sup>.

Подробные сведения о функционировании военно-автомобильных дорог Воронежского фронта содержат материалы проверок, проведенных комиссией ГУАДС КА в мае 1943 г. В этих документах отражены такие показатели их работы, как организация службы регулирования, состояние охраны и обороны трассы, уровень боевой подготовки личного состава, техническое состояние дорожного полотна и искусственных сооружений и др.

В акте проверки ВАД-21 от 22 мая 1943 г. отмечалось, что военно-автомобильная дорога на всем протяжении обслуживаемых маршрутов имеет грунтовый профиль, обеспечивает двухстороннее движение транспорта и находится в проезжем состоянии<sup>157</sup>. Конкретные данные обо всех трассах, закрепленных за ВАД-21, в рассматриваемом документе отсутствуют – содержатся лишь указания о состоянии отдельных участков пути. Однако установить маршруты, обслуживаемые в этот момент ВАД-21, позволяют сведения о дислокации военно-автомобильных дорог и отдельных дорожно-эксплуатационных батальонов Воронежского фронта по состоянию на 1 июня 1943 г.<sup>158</sup>. Согласно этому документу, ВАД-21 обслуживала маршруты: Короча – Скородное – Старый Оскол – Синие Липяги – Малышево; Старый Оскол – Горшечное; Синие Липяги – Оськино – Архангельское; Оськино – Селавино общей протяженностью 295 км.

Следует заметить, что содержание некоторых дорожных участков ВАД-21 вызвало замечания со стороны инспектировавших ее должностных лиц. В частности, в акте про-

<sup>154</sup> Центральный архив Министерства обороны РФ (далее – ЦАМО). Ф. 90. Оп. 12247. Д. 63. Л. 78.

<sup>155</sup> Там же. Д. 53. Л. 201.

<sup>156</sup> Там же. Оп. 12249. Д. 77. Л. 70.

<sup>157</sup> ЦАМО. Ф. 90. Оп. 12247. Д. 53. Л. 144.

<sup>158</sup> Там же. Д. 158. Л. 120.

верки отмечалось, что отрезок пути от г. Старый Оскол до с. Горшечное плохо очищен от трофейного имущества<sup>159</sup>. Данное обстоятельство местами создавало помехи для проезда автотранспорта, не позволяя ему двигаться со скоростью более чем 20–25 км/час. С аналогичной скоростью автомобили могли осуществлять движение и по маршруту от с. Скородное до г. Короча, который требовал ямочного ремонта. В то же время другие, проверенные участки, не вызвали нареканий. К ним относился отрезок пути от с. Лукьяновка до г. Старый Оскол, скорость движения автомобилей по которому составляла 30–40 км/час.

В документе отмечалось, что мобилизация местного населения на земляные работы проводится удовлетворительно, однако нормы выработки до сведения работников личным составом военно-автомобильной дороги не доводятся и контроль за их выполнением не производится<sup>160</sup>. Помимо этого, выявленные недостатки содержания дороги выражались в отсутствии необходимого количества щелей для укрытия людей и указателей к ним, а также наличии большого количества объездов, требующих ямочного ремонта.

Среди серьезных проблем комиссия отметила недостатки в работе руководящего состава. В частности, в акте проверки ВАД-21 от 22 мая 1943 г. констатировалось, что «Обязанности служб и командиров штаба распределены нечетко... Взаимоотношения между начальниками служб не налажены, каждый из них работает самостоятельно... Начсостав не сколочен как штаб и не инициативен, при проверке ДКУ (дорожно-комендантского участка – прим. Иваненко Я.И.) выявленные недочеты на местах не устраняет и своих прав ... не использует, в ДКУ не авторитетен»<sup>161</sup>. В документе отмечалось, что штаб ВАД-21 не укомплектован по штату (на момент проверки в нем имелось 8 вакантных должностей, включая начальника штаба, заместителя начальника дороги по политчасти, автоинспектора, врача, командира взвода связи и др.).

Негативную оценку комиссии заслужил уровень подготовки личного состава ВАД-21 в сфере охраны и обороны дороги. В материалах проверки зафиксировано, что «Схемы обороны дороги не имеется. План и инструкция с боевым расчетом сбора и действий по воздушной, химической и пожарной тревогам не разработаны, не доведены до командиров и бойцов... Личное оружие бойцов и комначсостава содержится в неудовлетворительном состоянии»<sup>162</sup>.

В целом положительно характеризовалась работа службы регулирования ВАД-21: «Внешний вид и строевая выправка бойцов-регулирующих хорошая... Приказы по службе регулирования бойцы-регулирующие знают хорошо... Проверка документов у проходящих машин проводится удовлетворительно»<sup>163</sup>.

В мае 1943 г. комиссией ГУАДС КА была также произведена проверка работы второй военно-автомобильной дороги Воронежского фронта – ВАД-7. В акте проверки от 25 мая 1943 г. указывалось, что она обслуживает маршруты: ст. Лиски – Острогожск – Буденный – Новый Оскол – Короча; Новый Оскол – Старый Оскол и Новый Оскол – Волоконовка общим протяжением 327 км<sup>164</sup>. Все обслуживаемые трассы имели профилированное грунтовое покрытие с большим количеством подъемов, допускавшее в сухое время движение автотранспорта со скоростью 25–30 км/час.

Дорожные работы на обслуживаемых ВАД-7 маршрутах осуществлялись силами 41 и 46 военно-дорожных отрядов (ВДО). В акте проверки отмечалась плохая организация работ и низкая производительность труда, особенно 41 ВДО и местного населения<sup>165</sup>. Причины этого виделись представителям проверяющей комиссии в том, что все работы производились без непосредственного контроля со стороны начальника дороги. По дан-

<sup>159</sup> Там же. Д. 53. Л. 144.

<sup>160</sup> Там же.

<sup>161</sup> Там же.

<sup>162</sup> Там же.

<sup>163</sup> Там же.

<sup>164</sup> ЦАМО. Ф. 90. Оп. 12247. Д. 53. Л. 220.

<sup>165</sup> Там же.



ному вопросу в документе резюмировалось: «Необходимо начальника дороги поставить в условия действительного хозяина дороги, подчинив ему все дорожные части, работающие на дороге. ... При существующем положении, когда за строительные работы отвечают ВДО, а за нормальное обеспечение движения автотранспорта и людского потока – начальник дороги, надлежащего порядка на дороге добиться трудно»<sup>166</sup>.

Относительно командно-начальствующего состава ВАД-7 был сделан вывод о том, что в большинстве своем он соответствует занимаемым должностям<sup>167</sup>. Укомплектованность дороги начальствующим и рядовым составом, транспортом и вооружением на момент проверки составляла 100 %.

Применительно к службе регулирования ВАД-7 в документе отмечалось, что она организована в соответствии с наставлениями, однако акцентировалось внимание на том, что контрольно-пропускным и регулировочным пунктам не даны указания по применению оружия регулировщиками, как того требуют соответствующие указания начальника ГУАДС КА<sup>168</sup>.

Серьезные нарекания вызвала организация охраны и обороны дороги. Комиссия констатировала: «Вопросу караульной службы уделено последнее место, устав гарнизонной службы упрощен, а порой и искажен ... развода по караулам не производится, постовых ведомостей нет, пароль не отдается...»<sup>169</sup>.

Таким образом, на момент проверки в мае 1943 г. на обеих военно-автомобильных дорогах Воронежского фронта имелись недостатки, прежде всего организационного характера, которые препятствовали их эффективной работе. Представляется, что во многом они были вызваны необходимостью частой передислокации военно-автомобильных дорог в январе-марте 1943 г. Данное обстоятельство, в свою очередь, было обусловлено стремительным продвижением Красной армии в ходе Воронежско-Харьковской стратегической наступательной операции, а также последовавшей за ней утраты части освобожденной от оккупантов территории. Так, из доклада начальника управления ВАД-21 о проделанной работе за 1 квартал 1943 г. следует, что за период с 7 января по 15 апреля 1943 г. маршруты обслуживания дороги изменялись 9 раз<sup>170</sup>. Тем не менее выявленные недостатки предстояло устранить в самые кратчайшие сроки. Как показывает анализ последующих документов, в целом это было сделано.

В докладе о дорожно-комендантской службе Воронежского фронта по состоянию на 1 июля 1943 г. уже отмечалось общее упорядочение этапно-комендантской службы на фронтовых и армейских дорогах<sup>171</sup>. Однако имели место проявления неорганизованности, особенно в моменты усиленного движения по маршрутам колонн пехоты. В качестве примера такой неорганизованности в документе приводится случай, произошедший 28 июня 1943 г. на КПП дорожно-комендантского участка № 1 ВАД-21 в г. Старый Оскол, когда личный состав дороги не предпринял оперативных мер по ликвидации образовавшегося скопления пехоты, расположившейся на отдых в составе около 1 500 человек с обозом<sup>172</sup>. Создавшая ситуация серьезно затруднила движение по военно-автомобильной дороге. Кроме того, столь большое скопление людей было чрезвычайно уязвимо в случае налета авиации противника. Но подобный случай носил скорее единичный характер.

### Заключение

В целом Управлением автотранспортной и дорожной службы Воронежского фронта в период оперативной паузы (с 1 апреля 1943 г. по 4 июля 1943 г.) был проделан большой объем

<sup>166</sup> Там же.

<sup>167</sup> Там же. Л. 223.

<sup>168</sup> Там же. Л. 221.

<sup>169</sup> Там же.

<sup>170</sup> Там же. Л. 91.

<sup>171</sup> Там же. Д. 158. Л. 129.

<sup>172</sup> ЦАМО. Ф. 90. Оп. 12247. Д. 158. Л. 129.

работ, направленных на обеспечение надлежащего функционирования военно-автомобильных дорог. Они получили свое непосредственное выражение в принятии следующих мер:

- доукомплектование военно-автомобильных дорог новыми кадрами и повышение квалификации имеющегося личного состава (путем организации и проведения соответствующих занятий и краткосрочных сборов), что позволило увеличить пропускную способность путей сообщения, добиться более эффективной и слаженной работы всех служб;
- систематическое проведение учений, направленных на отработку действий личного состава в случае объявления боевой, воздушной и пожарной тревоги;
- создание дублирующих путей, позволяющих во время дождя своевременно направить движение транспорта по обходному маршруту, обеспечивая тем самым сохранность основного полотна военно-автомобильной дороги;
- установление на военно-автомобильных дорогах с 5 июня 1943 г. круглосуточного дежурства средних командиров, задачей которых являлось курсирование по обслуживаемым маршрутам с целью оперативного выявления проблем и принятия неотложных мер по их разрешению;
- оборудование всех контрольно-пропускных пунктов местами для ожидания путных машин, дежурными санитарными постами, автомеханиками, что позволило оказывать всем нуждающимся первую медицинскую помощь и оперативно осуществлять мелкий ремонт транспортных средств;
- обеспечение наличия на каждом дорожно-комендантском участке буксирных средств, позволяющих своевременно производить эвакуацию вышедших из строя машин;
- установление практики выделения дорожно-комендантскими участками представителей для встречи и сопровождения проходящих маршевых колонн, что способствовало высоким темпам их продвижения, препятствовало образованию заторов на обслуживаемых участках дороги.

Все эти меры позволили военно-автомобильным дорогам Воронежского фронта, несмотря на ряд имеющихся трудностей как субъективного (проблемы организационного характера) так и объективного характера (прохождение всех обслуживаемых маршрутов по грунтовым участкам дорог, наличие большого количества спусков и подъемов на некоторых участках), наладить свою работу. Следствием этого стала возможность в целом обеспечить подчиненные войска Воронежского фронта в период Курской битвы всем необходимым. Конкретные результаты проделанной работы наглядно демонстрируют статистические данные интенсивности функционирования военно-автомобильных дорог Воронежского фронта в июле-августе 1943 г., представленные в табл. 1.

Таблица 1

Table 1

Показатели работы военно-автомобильных дорог Воронежского фронта в июле-августе 1943 г.<sup>173</sup>  
Performance indicators of the military roads of the Voronezh Front in July-August 1943

№ ВАД	месяц 1943 г.	количество пропущенных автомашин	количество перевезенных людей	число людей, обслуженных пунктами питания	количество машин, обслуженных передвижными техническими пунктами	количество людей, обслуженных медицинскими пунктами
ВАД-7	июль	53620	-	81671	753	516
	август	41477	31690	112631	339	1059
ВАД-21	июль	150731	31971	19664	563	1495
	август	66980	-	70433	966	2430

<sup>173</sup> При составлении таблицы были использованы данные Сводной таблицы проделанной работы ВАД, приданных фронтам (ЦАМО. Ф. 90. Оп. 12247. Д. 194. Л. 36). Там, где в графах таблицы стоит знак «-» – он стоит и в оригинале документа – прим. Иваненко Я.И.



## Благодарности

Автор выражает благодарность научному руководителю, доктору исторических наук Александру Николаевичу Щерба и кандидату исторических наук Дмитрию Геннадьевичу Гужва за помощь, оказанную при подготовке настоящей статьи.

## Список литературы

1. Байрамов Р.С. 2021. Деятельность автотранспортных и дорожных служб Центрального фронта накануне и в ходе Курской битвы. В кн.: Одна на всех трагедия и одна Победа. Сборник статей Международной научно-практической конференции к 80-летию начала Великой Отечественной войны. Оренбург: 36–40.
2. Гриднев В.П. 2017. Руководство тыловым обеспечением войск в Курской битве. Управленческое консультирование. 11: 131–139.
3. Ковалев И.В. 1981. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). Москва, Наука, 480.
4. Коровин В.В., Величко А.В., Манжосов А.Н. и др. 2017. Слава стоявшим на трудных постах. Трудовая деятельность железнодорожников магистралей Западного и Южного направлений в годы Великой Отечественной войны. Курск, Юго-Западный государственный университет, 232.
5. Куманев Г.А. 1976. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938–1945 гг. Москва, Наука, 455.
6. Манжосов А.Н. 2002. Железнодорожники Центрального Черноземья России в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Курск, Издательство Курского государственного педагогического университета, 215.
7. Манжосов А.Н. 2003. Железнодорожники России в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): (По материалам Центр. и Центр.-Чернозем. регионов РСФСР). Курск, Издательство Курского государственного педагогического университета, 227.
8. Манжосов А.Н. 2013. Железнодорожники прифронтовой магистрали имени Ф.Э. Дзержинского в период подготовки и проведения Курской битвы. В кн.: Огненная дуга. Материалы Всероссийской научной конференции, посвященные к 70-летию разгрома немецко-фашистских войск в Курской битве. Курск: 12–16.
9. Русанова Т.В. 2002. Работа железнодорожников Юга России в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): по материалам Курской области. Дисс. ... канд. ист. наук. Курск, 272.
10. 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. Курск, 278.
11. Тошев Р.А. 2015. Автомобильный транспорт в военных операциях Красной армии в 1943 году: исторический аспект. Вестник Челябинского государственного университета. 14: 124–129.

## References

1. Bajramov R.S. 2021. Dejatel'nost' avtotransportnyh i dorozhnyh sluzhb Central'nogo fronta nakanune i v hode Kurskoj bitvy [The activities of the transport and road services of the Central Front on the eve and during the Battle of Kursk]. In: Odn na vseh tragedija i odna Pobeda. Sbornik statej Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii k 80-letiju nachala Velikoj Otechestvennoj vojny. Orenburg: 36–40 (in Russian).
2. Gridnev V.P. 2017. Rukovodstvo tylovyim obespecheniem vojsk v Kurskoj bitve [Control of Logistic Support of Troops in the Battle of Kursk]. Upravlencheskoe konsul'tirovanie. 11: 131–139 (in Russian).
3. Kovalev I.V. 1981. Transport v Velikoj Otechestvennoj vojne (1941–1945 gg.) [Transport in the Great Patriotic War (1941–1945)]. Moskva, Nauka, 480 (in Russian).
4. Korovin V.V., Velichko A.V., Manzhosov A.N. i dr. 2017. Slava stojavshim na trudnyh postah. Trudovaja dejatel'nost' zheleznodorozhnikov magistralej Zapadnogo i Juzhnogo napravlenij v



gody Velikoj Otechestvennoj vojny [Glory to those who stood in difficult posts. Labor activity of railway workers of the main lines of the Western and Southern directions during the Great Patriotic War]. Kursk, Jugo-Zapadnyj gosudarstvennyj universitet, 232 (in Russian).

5. Kumanev G.A. 1976. Na sluzhbe fronta i tyła. Zheleznodorozhnyj transport nakanune i v gody Velikoj Otechestvennoj vojny 1938–1945 gg. [In the service of the front and rear. Railway transport on the eve and during the Great Patriotic War of 1938–1945]. Moskva, Nauka, 455 (in Russian).

6. 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, Izdatel'stvo Kurskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta, 215 (in Russian).

7. Manzhosov A.N. 2003. Zheleznodorozhniki Rossii v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1941–1945 gg.): (Po materialam Centr. i Centr.-Chernozem. regionov RSFSR) [Railway workers of Russia during the Great Patriotic War (1941–1945): (Based on materials from the Central and Central Black Earth regions of the Russian Soviet Federative Socialist Republic)]. Kursk, Izdatel'stvo Kurskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta, 227 (in Russian).

8. Manzhosov A.N. 2013. Zheleznodorozhniki prifrontovoj magistrali imeni F.E. Dzerzhinskogo v period podgotovki i provedeniya Kurskoj bitvy [Railwaymen of the front line named after F.E. Dzerzhinsky during the preparation and conduct of the Battle of Kursk]. In: Ognennaja duga. Materialy Vserossijskoj nauchnoj konferencii, posvjashhennye k 70-letiju razgroma nemecko-fashistskih vojsk v Kurskoj bitve. Kursk: 12–16 (in Russian).

9. 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 the South of Russia during the Great Patriotic War (1941–1945): based on materials from the Kursk region]. Diss. ... kand. ist. nauk. Kursk, 272 (in Russian).

10. Senchuk Ju.G. 2003. Zheleznodorozhniki Central'nogo i Central'no-Chernozemnogo regionov RSFSR v gody Velikoj Otechestvennoj vojny: po materialam Moskovskoj zheleznoj dorogi [Railwaymen of the Central and Central Black Earth Regions of the Russian Soviet Federative Socialist Republic during the Great Patriotic War: Based on the Materials of the Moscow Railway]. Diss. ... kand. ist. nauk. Kursk, 278 (in Russian).

11. Toshev R.A. 2015. Avtomobil'nyj transport v voennyh operacijah Krasnoj armii v 1943 godu: istoricheskij aspekt [Road transport in the military operations of the Red Army in 1943: a historical aspect]. Vestnik Cheljabinskogo gosudarstvennogo universiteta. 14: 124–129 (in Russian).

**Конфликт интересов:** о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

**Conflict of interest:** no potential conflict of interest related to this article was reported.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Иваненко Ярослав Игоревич**, аспирант кафедры российской истории и документоведения Белгородского государственного национального исследовательского университета, г. Белгород, Россия

**Yaroslav I. Ivanenko**, postgraduate student of the Department of Russian history and pre-study Belgorod State National Research University, Belgorod, Russia