

О вреде курения также знают все, но тем не менее по результатам опроса 41 % студентов курят либо обычные сигареты, либо электронные, причем 15 % ответили, что бросать не собираются.

Проанализировав результаты опроса, делаем вывод о недостаточной информированности студентов о необходимости ведения здорового образа жизни. Поэтому на информационных часах необходимо продолжать рассматривать темы наркозависимости, ответственности за распространение психотропных средств, о вреде курения, в том числе – электронных сигарет, о вреде алкоголя, о вредных привычках, о важности правильного питания, о важности регулярной физической активности, соблюдения режима сна и отдыха, психоэмоционального благополучия, а также о методах управления стрессом и профилактики выгорания. И эффективнее, когда доклады и презентации на данные темы готовят сами студенты.

Получено 18.03.2025

УДК 37.035.6:656.2:94(47+57)"1941/1945"

ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ СТУДЕНТОВ НА ПРИМЕРЕ ПОДВИГА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Д. В. ЗАХАРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Воспитание молодежи предполагает уважение к историческому прошлому предыдущих поколений. Формирование гражданственности и патриотизма на основе изучения истории Великой Отечественной войны являются одним из основных направлений идеологической и воспитательной работы среди молодежи.

В этом году отмечается 80-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Трудно переоценить значимость этого события в настоящее время. Гражданско-патриотическое воспитание молодежи как один из компонентов воспитательной работы осуществляется повсеместно, в том числе на кураторских занятиях. Для будущих специалистов железнодорожного транспорта тема о событиях, происходящих на железных дорогах нашей страны в годы Великой Отечественной войны, является особенно актуальной.

Вклад железнодорожников в победу – это яркий пример мужества и героизма в борьбе за свободу и независимость нашей страны. Под многочисленными обстрелами и бомбежками железнодорожники должны были

в тяжелейших условиях обеспечивать бесперебойную работу железнодорожного транспорта. Им приходилось перевозить военные и народнохозяйственные грузы в огромных объемах.

На кураторских занятиях для рассказа о подвиге железнодорожников применяются мультимедийные технологии, сочетающие различные формы информации: зрительную, текстовую, звуковую. Слайды и видео расширяют возможности передачи информации, способствуют эмоциональному воздействию на студенческую аудиторию.

Для студентов-первокурсников, поступивших в университет после школы, многие термины и специальные названия железнодорожных устройств не знакомы, поэтому в процессе преподнесения материала даются пояснения.

В условиях войны проблема эвакуации промышленных предприятий и населения стала первоочередной. Значительное число заводов по ремонту локомотивов и вагонов было свернуто и перевезено вглубь страны. Гомельское вагонное депо в начале войны было эвакуировано двумя эшелонами на станцию Куйбышевской железной дороги Абдулино, паровозоремонтный завод – в г. Уфу. Железнодорожники, благодаря своему самоотверженному труду, возродили на новых территориях выпуск вагонов и локомотивов, способных обеспечить работоспособность транспорта в военные годы. Были сорваны планы фашистов завладеть промышленностью и тяжелым машиностроением СССР. Советские люди проявляли трудовой героизм: работали в тяжелейших условиях, не жалея здоровья, времени и сил.

На слайдах, подготовленных преподавателем, представлены основные типы вагонов, передвигающихся по железнодорожным путям во время войны. Вагонный парк состоял в основном из двухосных и четырехосных крытых платформ. Двухосные грузовые вагоны были переоборудованы под перевозку людей. Эти пассажирские вагоны назывались теплушками, поскольку в них устанавливались печки. В одной теплушке в среднем помещалось 28–32 человека.

По железным дорогам курсировали бронепоезда, которые состояли из бронированного паровоза, расположенного в середине поезда, бронированных вагонов, которые размещались впереди и сзади, и из двух контрольных платформ с каждой стороны. Две пушки и четыре танковых пулемета располагались на крытых бронеплощадках, а на открытых – зенитные орудия и ракетные установки типа «Катюша». Благодаря наличию контрольных платформ с балластом: мешками с песком, шпалами и запасным инвентарем, мины под путями взрывались под платформой, и боевая часть бронепоезда оставалась целой. Для перевозки раненых были оборудованы санитарные поезда.

Поскольку техническое оснащение путей в связи с бомбежками уступало довоенному, многие двухпутные участки были восстановлены как однопутные. Сигналисты были расставлены в пределах видимости друг друга.

В тылу были созданы колонны паровозов НКПС (Народного комиссариата путей сообщения). Локомотивные бригады работали по 12 и более часов, поскольку за каждым паровозом было закреплено только две паровозные и поездные бригады, а также один проводник турного вагона для проезда сменной бригады, обслуживающей локомотив.

Поскольку многие мужчины ушли защищать Родину, то обеспечение работы транспорта легло в основном на плечи женщин, которые работали даже кочегарами паровозов. Железнодорожники всеми силами обеспечивали передвижение поездов. В железнодорожный путь в ходе ремонта укладывались рельсы различной длины. Укороченные шпалы изготавливались из подручных материалов. Разрушенные искусственные сооружения восстанавливались по временным схемам.

Снабжение предприятий железнодорожного транспорта запасными частями и материалами было затруднено. Железнодорожники эту проблему решали путём организации производства деталей и запасных частей в мастерских депо и на заводах. Эта острая проблема была решена путём организации производства многих деталей и запасных частей, необходимых для ремонта паровозов, вагонов, пути. Для нужд железной дороги изготавливались крестовины, костыли для крепления рельсов, болты, шпалы, запчасти к вагонным буксам, подшипникам, рессорам и др.

Работники дистанций сигнализации и связи и электротехнических заводов НКПС наладили изготовление термитно-муфельных шашек для сварки стальных проводов.

При продвижении советских войск на запад фашисты отступали, разрушая железнодорожные коммуникации. Они взрывами коржили рельсовую колею, применяли путеразрушитель «крюк», который вздымал и скручивал рельсошпальную решетку, разрушая железнодорожные сооружения.

По мере освобождения советскими войсками территорий восстанавливались коммуникации.

В разрушенный фашистами Гомель железнодорожники пришли 26 ноября 1943 года. В городе были полностью уничтожены паровозное и вагонное депо, средства сигнализации и связи, путепроводы, мосты через реку Сож. Все силы были брошены на восстановление узла. Работники вагонного депо ремонтировали поврежденные немецкие вагоны и приспособляли их под механические мастерские, служебные помещения, столовые. Одновременно осуществлялось восстановление цехов и депо.

Железнодорожники работали в чрезвычайно трудных военных условиях, но они достойно выполнили свою задачу, их подвиг является примером для многих поколений.

Студенты с интересом воспринимают представленный материал, задают вопросы.

Изучение учащимися материалов о Великой Отечественной войне способствует сохранению памяти о подвиге народа, воспитанию у студентов патриотизма, уважительного отношения к участникам войны, гордости за свою Родину.

Список литературы

1 **Куманев, Г. А.** Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) / Г. А. Куманев. – М. : АН СССР, 1963. – 324 с.

2 **Куманев, Г. А.** Война и железнодорожный транспорт СССР, 1941–1945 / Г. А. Куманев. – М. : Наука, 1988. – 367 с.

3 **Захаров, Д. В.** О роли белорусских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны / Д. В. Захаров // Векапомныя дні вызвалення : материалы Республиканской науч.-практ. конф., посвященной 75-летию освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков, Гомель, 2 мая 2019 г. / Белорус. гос. ун-т трансп. ; редкол.: Е. Г. Кириченко [и др.]. – Гомель, 2019. – С.74–78.

Получено 05.03.2025

УДК 618-051:378.6.017.4

ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА ВО ВНЕУЧЕБНОЕ ВРЕМЯ С СУБОРДИНАТОРАМИ АКУШЕРАМИ-ГИНЕКОЛОГАМИ

И. А. КОРБУТ, О. А. БУДЮХИНА

Гомельский государственный медицинский университет, г. Гомель

При обучении в медицинском университете на 6-м курсе студентов распределяют на группы согласно профилю субординатуры, т. е. будущей специальности. Профили субординатуры и количество студентов по каждому из них формируется исходя из потребности организаций здравоохранения, а также на основании среднего балла студента и дополнительных надбавок за активное участие в учебной, научной, общественной и спортивной жизни университета.

Формирование компетенций будущих специалистов происходит в рамках лекций, практических и семинарских занятий, а также при отработке практических навыков в симуляционно-аттестационном центре. Формирование человека и гражданина происходит и в результате участия в общественных акциях, организованных университетом, а также другими государственными организациями.