

1 **Андреев, А.** Феномен Победы / А. Андреев // Беларуская думка. – 2006. – № 4. – С. 42–51.

2 **Горленко, А.** Боль и страдания моей семьи / А. Горленко // Вести БелГУТа. – 2009. – 26 июня.

3 **Лицкевич, О.** Война против мифов / О. Лицкевич // Беларуская думка. – 2009. – № 1. – С. 58–67.

4 **Макаров, В.** Война в сфере смыслов / В. Макаров // Беларуская думка. – 2007. – № 12. – С. 40–47.

УДК 656.2:94(476)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

*Т. В. ЗАХАРОВА, Д. В. ЗАХАРОВ, О. В. ИГНАТЮК, Е. С. ГАЛАЙ
Белорусский государственный университет транспорта*

Знание героического прошлого своего народа способствует формированию взглядов, убеждений, ценностных ориентаций личности. Большое значение для воспитания патриотизма и гражданственности молодёжи имеет изучение истории Великой Отечественной войны. Действия военных событий – это яркий фактический материал, являющий собой пример мужества и героизма в борьбе за свободу и независимость Родины.

Примеры боевых и трудовых подвигов соотечественников имеют своей целью развитие у студентов чувства ответственности, дисциплинированности, добропорядочного отношения к людям, к общественному достоянию. Высокая нравственность, хорошо усвоенные знания – это ценные моральные качества будущих молодых специалистов, которые необходимы для прогресса и процветания нашей Республики.

Железнодорожный транспорт – это сложное многогранное хозяйство, требующее чёткого взаимодействия всех его звеньев. Специфика работы требует от работников этой отрасли внимания, организованности, оперативного решения ежеминутно меняющейся ситуации.

Одной из важнейших составляющих железнодорожного транспорта является система обеспечения безопасности движения. Она имеет своё начало со времени эксплуатации первых поездов и постоянно непрерывно совершенствовалась. Однако крушения имели место. При изучении дисциплины “Правила технической эксплуатации и безопасность движения” уделяется внимание состоянию безопасности на военных железных дорогах.

Проблема безопасности движения особенно остро стала в годы Великой Отечественной войны. Все силы страны были мобилизованы на отпор захватчикам. Страна стала военным лагерем. Железнодорожники должны были обеспечить бесперебойную перевозку военных и народнохозяйственных грузов.

Для каждой стратегической операции требовалась доставка из глубины страны только по железной дороге до полумиллиона вагонов с войсками и воинскими грузами.

Транспортная система в годы Великой Отечественной войны выдерживала огромные нагрузки. За 1941–1945 годы фашистская авиация произвела 20 тыс. налётов на железнодорожные объекты, было сброшено 363 тыс. бомб.

Значительно возросшая интенсивность движения, сложнейшие условия труда, почти полное отсутствие новой техники легли на плечи железнодорожников.

Боевая обстановка повышала чувство ответственности железнодорожников, способствовала укреплению дисциплины среди работников транспорта различных профессий.

Труженики стальных магистралей понимали, что каждое крушение – это срыв военных перевозок, недополученные фронтом вооружение, необходимые грузы.

Были созданы военно-эксплуатационные отделения, в которых сосредоточились наиболее опытные кадры и соединения, обеспечивающие большую чёткость и организованность в работе железнодорожного транспорта.

На 1 января 1941 года протяжённость железных дорог составляла 102122 км, а в 1941–1942 годах – только 49201 км на неоккупированной территории. На железной дороге работало соответственно 2846,8 и 1825 тыс. человек.

В 1942 году по мере захвата фашистами территории, а с ней транспортных линий, действовало только 37 из 54 дорог [3].

Война породила большие материальные и финансовые трудности. Последствия войны особенно наглядно сказались на состоянии путевого хозяйства. В связи с отсутствием материалов при восстановлении разрушенного гитлеровцами пути железнодорожники вынуждены были уложить большое количество кусков рельс со стыками, расположенными в шахматном порядке вместо принятых по “наугольнику”. Это привело к снижению скоростей движения. Для восстановительных работ использовался не всегда вполне доброкачественный находящийся рядом строительный материал. На одной из южных дорог из 2624 км пути 663 км были из кусков рельсов длиной 3–9 метра, в количестве 245660 штук. Дефектных рельсов было 6060 штук, 15,5 % шпал были негодными. Из 1455 искусственных сооружений временно было восстановлено 639. Эти территории были под властью оккупантов.

Трудности в работе железных дорог порождались боевыми действиями. Состояние паровозного парка ухудшалось из года в год. Число нуждающихся “больных” паровозов к июлю 1945 года по сравнению с 1944 возросло с 18,5 до 21,3 %. Количество “больных” вагонов значительно превышало норматив и составляло 39052 [3].

Действия вражеских сил были направлены на дезорганизацию транспорта. С продвижением советских войск на запад число диверсий увеличилось. При отступлении фашисты корёжили рельсовую колею взрывами или пускали “плуг”, который вздымал рельсо-шпальную решётку и скрючивал её. После чего рельсы были непригодными для движения поездов.

С целью продвижения воинских эшелонов возникла такая система – “живая блокировка”. В пределах видимости из расчёта 1 км друг от друга расставлялись сигналисты, которые с помощью сигнальных флажков давали указания о режиме движения. На кривых участках их было больше с переносными жёлтыми и красными щитами. Жизнь потребовала массовых перевозок, поезда следовали друг за другом на расстоянии видимости караванным способом. Машинист последующего поезда видел хвост предыдущего и должен был готов в любой момент включить тормоз.

Кадровая проблема в годы войны приобрела особую остроту. Многие железнодорожники ушли на фронт – численность работников ведущих профессий уменьшилась почти вдвое. Состав работников стальных магистралей резко изменился. Если до войны на железной дороге работало 23 % женщин, то в 1945 году – 43, 62 %, молодёжи до 18 лет соответственно – 5,2 и 15, 7 %, поездными вагонными мастерами – 311 и 1498, кондукторами 2668 и 17383, осмотрщиками вагонов 1548 и 4690, слесарями по ремонту 362 и 2371. На январь 1945 года по 13 профессиям недоставало 99437 человек. Недостаточно было количество выпускаемых учебными заведениями новых кадров. Работники транспорта в связи с недостатком кадров испытывали большие перегрузки.

В приказе народного комиссариата путей сообщения НКПС № 75/ц от 4 февраля 1944 выяснились причины транспортных происшествий, разрабатывались меры по их улучшению. Интенсивно готовились кадры железнодорожников.

Из стен учебных заведений в 1941 году вышло 202135 человек, а в 1945 – 517167.

За время Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт понёс громадный ущерб: было разрушено 54 тыс. километров пути, взорвано 13 тыс. мостов, повреждено и угнано в Германию 15800 паровозов, 426 тыс. вагонов. Путь и подвижной состав были сильно изношены. Участковая скорость грузовых поездов снизилась с 20,3 до 17, 1 км/ч.

Однако в условиях жесточайшей экономии, под обстрелом врага железнодорожники с честью выполнили свою задачу. Подвиг железнодорожников бессмертен и достоин светлой памяти многих поколений.

Список литературы

1 **Коновалюк, О. И.** Железные дороги России. Транспортные происшествия (XIX–XX вв.) / О. И. Коновалюк. – М.: Лицей, 2005. – С. 166–196.

2 Развитие советского железнодорожного транспорта. – М., 1984. – 148 с.

3 **Яшин, С. В.** Железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны / С. В. Яшин // Вопросы истории. – 2004.

УДК 94 (100) 1939/1945 : 656-2

О ВКЛАДЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ПОБЕДУ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

*Т. В. ЗАХАРОВА, А. Г. РУПЕКА, Ю. А. СВИСТУН
Белорусский государственный университет транспорта*