

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*

Отражение исторического подвига советского народа в годы Великой Отечественной войны на занятиях и во внеучебное время имеет воспитательное значение. Изучение героического прошлого людей учит студентов любить свою Родину, гордиться историческими свершениями своего народа. Студенты учатся сопереживать, жить чувствами тех людей, которые в неравных условиях боролись против врага, мужественно и беззаветно защищали свою Родину. Значительный вклад в победу над фашизмом в этой священной освободительной войне внесли советские железнодорожники. Об их подвигах следует знать будущим инженерам-вагонникам.

Перед началом войны большую часть вагонного парка СССР составляли четырехосные платформы, цистерны и крытые вагоны. Около 73 % вагонов парка были оснащены автотормозами и 38 % автосцепкой. Все это сыграло решающую роль в обеспечении перевозок для нужд фронта и тыла.

Благодаря интенсивному строительству четырехосных вагонов их количество возросло с 1,5 % в 1913 г. до 9,5 % в 1928 г. и до 30 % в 1940 г. Средняя грузоподъемность вагонного парка в 1940 г. составила 27 т вместо 15 т в 1913 г. Производство грузовых вагонов в 1940 г. превысило выпуск 1928 г. более чем в 5 раз, а пассажирских – в 2,5 раза. По суммарному тоннажу грузовой вагонный парк Советского Союза возрос в 1940 г. по сравнению с 1913 г. вдвое и был обновлен на 60 %. По производительности 1 т грузоподъемности он превысил уровень США почти в 3 раза.

В начале Великой Отечественной войны вагоностроительные заводы европейской части Советского Союза были эвакуированы на Восток и выпускали военную технику. Вагонами в 1941–1945 годы вагонный парк почти не пополнялся. Новые вагоны выпускались небольшими партиями – в основном заводы занимались ремонтом и переоборудованием вагонов.

Алтайский вагоностроительный завод (Днепродзержинский завод имени газеты «Правда», эвакуированный во время войны в г. Барнаул) в 1942 г. построил 20, а в 1943 г. – 46 вагонов. На Калининском заводе была осуществлена переделка в 1942 г. – 13 вагонов, в 1943 – 30. В вагонных депо Амурской дороги, железнодорожники строили двухосные платформы.

Для обеспечения перевозки тяжеловесных грузов были реконструированы некоторые типы вагонов – около сотни платформ переделаны в шестиосные путем подкатки под середину рамы кузова дополнительной двухосной тележки. В результате грузоподъемность вагона увеличилась 1,5–2 раза.

До середины июля 1941 года на 17 железных дорогах европейской части было погружено для эвакуации 65977, а к концу июля в эвакуационных перевозках было занято 300 тыс. вагонов.

Для эвакуации населения потребовалось около 1,5 млн. вагонов (30 тыс. поездов).

Возникла необходимость в срочном создании бронепоездов, военно-санитарных поездов и санитарных летучек.

В составе бронепоезда находились две крытые и две открытые артиллерийские площадки и четыре контрольные платформы. На крытых бронеплощадках помещали две пушки и четыре танковых пулемета, на открытых – зенитные орудия. Бронеплощадки были оснащены ракетными установками типа “Катюша”. На контрольных платформах был размещен аварийный комплект со шпалами, рельсами, инструментом и противопожарным инвентарем.

Военно-санитарный поезд формировался из пассажирских вагонов для раненых, изолятора, аптеки, перевязочной, кухни и др.

В отличие от военно-санитарных поездов санитарные летучки были составлены не из пассажирских, а из крытых грузовых вагонов, переоборудованных для перевозки раненых.

Путь к победе во многом зависел от подвига железнодорожников, которые в трудные годы в весьма сжатые сроки создавали в вагонных депо вагоны бронепоездов, военно-санитарных поездов и санлетучек. Так, Киевским вагоноремонтным заводом за 10 дней было построено два бронепоезда. Работники Куйбышевского и Уфимского вагонного депо в считанные дни сформировали 11 военно-санитарных поездов.

Изучение конструкции вагонов по дисциплине «КТРВ» предполагает обзор конструктивных особенностей подвижного состава прежних лет выпуска. В крытых вагонах в годы войны люди размещались на трех ярусных нарах. На боковых стенах находились доски несъемного оборудования. В вагонах для перевозки людей два люка, имеющих на крыше, использовались для вывода дымовых труб от печек. Также в состав оборудования входили фонарь и ведро. Для подъема на верхний ярус предназначались лестницы. Вместо вентиляционных люков установлены оконные рамы с полозками.

Для восстановления разрушенных противником железнодорожных линий проводились ремонтные работы. Были сформированы специальные составы, в которые входили мостовые поезда, передвижные вагоны-мастерские (летучки) для восстановления пути, подвижного состава, устройств связи, электроснабжения и водоснабжения. Под огнем противника железнодорожники мужественно и оперативно устраняли повреждения. Военские поезда сопровождали зенитно-пулеметные и зенитно-пушечные взводы, значительно снижавшие эффективность налетов вражеской авиации.

Самые тяжелые людские и материальные потери в Великой Отечественной войне из всех 50 государств сообщества, втянутых во Вторую мировую войну понесли 5 государств: Беларусь, Россия, Украина, Латвия и Литва.

Величайшие потери относительно численности населения понесла Беларусь – погиб каждый третий житель.

Большой вклад в победу советского народа наряду с железнодорожниками внесло партизанское движение в Беларуси, которое было поддержано основной частью населения и продержалось весь период фашистской оккупации (июнь 1941 – июль 1944 г).

Партизанами проводился ряд крупных операций по выводу из строя вражеских коммуникаций, в том числе железных дорог.

С 3 августа по 15 сентября 1943 года на оккупированной территории РСФСР, БССР и части УССР проводилась операция «Рельсовая война», целью которой было оказание помощи в завершении разгрома немецко-фашистских войск в Курской битве 1943 г. и развитии общего наступления.

Белорусскими партизанами было подорвано 836 эшелонов, 3 бронепоезда, взорваны мосты и станционные сооружения. Для восстановления разрушенных железнодорожных путей противник вынужден был использовать для подвоза рельсов 5 тыс. платформ и сотни локомотивов, привлечь к охране железных дорог дополнительные силы.

Константин Сергеевич Заслонов – был назначен в октябре 1942 г. командующим всеми партизанскими силами Оршанской зоны, пал смертью храбрых в бою с фашистами 14 ноября 1942 года. Указом Президиума Верховного Совета СССР за отвагу, мужество и героизм К. Заслонову посмертно присвоено Звание Героя Советского Союза, он награжден двумя орденами Ленина, улицы белорусских городов названы его именем.

Также в партизанском движении отличился Исаченко Александр Лаврентьевич, уроженец Гомельской области. Родился 14 марта 1919 года в деревне Ховхло, ныне Буда-Кошелёвского района Гомельской области, в крестьянской семье.

С августа 1941 года был в партизанском отряде "Большевик" Гомельской области: разведчик, подрывник, секретарь Гомельского подпольного горкома комсомола. А. Л. Исаченко проявил большую активность в налаживании связей с гомельскими подпольщиками.

Возглавляемая им группа подрывников пустила под откос 58 вражеских эшелонов, уничтожила 87 танков, авто- и бронемашин, много другой боевой техники и живой силы врага.

Погиб 7 октября 1942 года при выплавке тола из неразорвавшихся, собранных на местах боёв 1941-го года снарядов. Похоронен в братской могиле в Гомеле.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 января 1944 года за образцовое выполнение заданий командования в борьбе против немецко-фашистских захватчиков, проявленные при этом мужество и героизм Александру Лаврентьевичу Исаченко посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Награждён орденом Ленина.

В деревне Ховхло установлен обелиск. Имя героя носят улица и кинотеатр в Гомеле, судно МРФ. На улице его имени в Гомеле установлена мемориальная доска.

Следует упомянуть и о других героях Гомельщины: Бородин Тимофей Степанович, Клещёв Алексей Ефимович, Козлов Василий Иванович, Кухарев Фёдор Яковлевич, Малышев Фёдор Алексеевич, Шелушков Григорий Иванович. Все они мужественно сражались за свою Родину, внесли вклад в победу над оккупантами.

Результаты боевой деятельности партизан Белорусской ССР: совершено крушений поездов – 11128, выведено из строя и захвачено паровозов – 7234, вагонов – 72195.

Список литературы

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

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

3 **Терехин К. П.** Гвардейцы-железнодорожники / К. П. Терехин, А. С. Таранов. – М. : Воениздат, 1966.

4 **Козлов, М. М.** Великая Отечественная война 1941–1945 / М. М. Козлов // Энциклопедия / под ред. М. М. Козлова. – М. : Сов. энцикл., 1985. – 832 с.

5 **Ковкель, И. И.** История Беларуси / И. И. Ковкель, Э. С. Ярмусик; под ред. И. И. Ковкель. – Минск, 2004. – 604 с.

6 Рельсовая война // Железнодорожный транспорт : энцикл. / под ред. Н. С. Конарева. – М. : Большая Российская энциклопедия, 1994. – 599 с.

7 Всенародная борьба в Беларуси : в 3 т. – Минск : Беларусь, 1984.

8 Герои Советского Союза. Краткий биографический словарь. Т. 1. – М. : Воениздат, 1987.

УДК 502.3

РОЛЬ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ И ВОСПИТАНИЯ В ФОРМИРОВАНИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Н. А. КОВЗИК

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины