



МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное  
учреждение  
высшего образования  
«ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
ГУМАНИТАРНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
(ФГБОУ ВО «ЮУрГГПУ»)

ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ  
КАФЕДРА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ И ПРАВА

Железнодорожный транспорт СССР в годы Великой  
Отечественной войны

Выпускная квалификационная работа  
по направлению 44.03.05. Педагогическое образование  
Направленность программы бакалавриата  
«История. Обществознание»

Проверка на объем заимствований:

79,10 % авторского текста

Работа рекомендована к защите  
рекомендована / не рекомендована

« 28 » мая 2024 г.

зав. кафедрой отечественной  
истории и права

Уваров П.Б.

Выполнил:

Студент группы

ОФ – 505 / 076-5-1

Васенко Никита Александрович

Научный руководитель:

к. и. н., доцент кафедры

отечественной истории и права

Сидоренко Н. С.

Челябинск  
2024

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава I. Организация, управление железной дорогой СССР и используемая техника .....	6
1.1 Модернизация и расширение сети железных дорог и железнодорожного транспорта в предвоенные годы .....	7
1.2 Железнодорожная техника военного назначения.....	20
Глава II. Вклад железнодорожников в победу в годы Великой Отечественной войны .....	30
2.1 Основные формы борьбы тружеников железных дорог и железнодорожных войск .....	30
2.2 Герои железных дорог .....	45
Глава III. Проблематика вопроса в школьном курсе отечественной истории	60
3.1 Отражение темы «Железнодорожный транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны» в ИКС и учебной литературе.....	60
3.2 Методические приемы и способы реализации темы «Железнодорожный транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны» в курсе изучения отечественной истории.....	64
Заключение .....	71
Список использованных источников .....	75
Приложение 1 .....	79
Приложение 2 .....	80
Приложение 3 .....	82

## ВВЕДЕНИЕ

Великая Отечественная война, была одним из самых значимых событий в истории России и Советского Союза. В течение этого периода железнодорожный транспорт играл ключевую роль в обеспечении передвижения войск, материально-технического снабжения, эвакуации населения и в том числе ведении боевых действий. Он стал незаменимым инструментом организации и поддержания обороноспособности страны. Изучение роли железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне является актуальным и важным в контексте исторической науки и понимания событий этого периода. Эта тема имеет несколько ключевых аспектов, которые делают ее особенно актуальной.

Железнодорожный транспорт был одной из основных сфер экономики и инфраструктуры Советского Союза в годы войны. Он играл большую и важную роль в обеспечении передвижения войск, снабжения фронта и эвакуации населения. Изучение его функционирования и организации в условиях военного времени позволяет лучше понять, как страна справлялась с вызовами и какие меры были предприняты для обеспечения эффективности транспортной системы. Исследование данной темы помогает раскрыть масштабы и последствия его использования для нужд обороны и эвакуации населения. Это позволяет оценить вклад железнодорожного транспорта в победу над фашистской Германией и его значимость для общего успеха войны. Актуальность темы связана ещё с ее значимостью для современного общества. Изучение данной техники поможет сохранить и передать историческую память о важности этой сферы деятельности во время войны. Это также может служить уроком истории, напоминая о значимости развития и поддержания транспортной инфраструктуры для обеспечения безопасности и обороноспособности страны.

Историей железнодорожного транспорта СССР привлекала внимание самых разных отечественных и зарубежных исследователей. О роли и значении данного типа техники писали множество работ такие люди как Конарев Н. С. [28], Веденева Н.К. [13], Яковенко С. Н. [45], а так же Куманев Г.А. [30; 31; 32], чей вклад в обозначение ключевой роли железнодорожной техники имел важное значение.

Целью данного исследования является разбор и анализ работы железнодорожного транспорта в период годов Великой Отечественной войны, определение его важности и эффективности в обеспечении боевой подготовки и пропускной способности для переброски войск и военной техники.

В связи с поставленной целью, необходимо решить следующие задачи:

- Изучить состояние железнодорожной системы Советского Союза накануне и в начале войны;
- Раскрыть систему управления железным транспортом в условиях военного времени;
- Охарактеризовать виды используемой железнодорожной техники в годы Великой Отечественной войны;
- Осветить основные формы участия железнодорожников в поддержание обороноспособности страны в условиях военного времени и непосредственной борьбе с противником.

Объектом исследования данной работы является железнодорожная техника и железнодорожники в годы Великой Отечественной войны.

Предмет исследования является вопросы организация, управления железной дорогой СССР и используемой техники, а так же освещение героической борьбы железнодорожников в годы войны.

Цель работы состоит в изучении и анализ роли железнодорожного транспорта в достижение общей Победы в Великой Отечественной войне с последующим использованием материала в процессе преподавания отечественной истории в школе. Для достижения поставленной цели будут использованы различные источники информации, исторические исследования

и другие материалы. Также будут проведены сравнительные анализы ситуации в различных регионах Советского Союза, чтобы выявить особенности функционирования железнодорожного транспорта в разных условиях.

Хронологические рамки исследования охватывают период начиная с предвоенного периода (сентябрь 1939 – июнь 1941 гг.) и в ходе самой Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.).

Методологической основой настоящего исследования послужила совокупность общенаучных, а также частно-научных методов.

Исходными принципами изучения исторических источников и изложения материала стали принципы научности, объективности и историзма.

Наряду с общенаучными методами, в работе использованы специальные и частные методы исследования: сравнительно-правовой, системный, комплексный.

Основными источниками раскрытия темы квалификационной работы выступили опубликованные документы: сборники нормативно-правовых актов периода Великой Отечественной войны, материалы статистики, а также научная литература по теме.

Научная и практическая значимость работы исследования состоит в систематизации и обобщении материалов по данной проблеме, в освещении недостаточно изученных вопросов. Исследование дидактической части изучаемой темы проводилось с учётом новых российских образовательных стандартов – ФГОС, Историко-культурного стандарта и одобренных министерством просвещения учебников по истории России издательств «Дрофа», «Просвещение».

Полученные данные можно использовать в процессе преподавания истории России в общеобразовательной школе.

Структура работы. Обусловленная целью и задачами исследования, работа состоит из введения, трех глав, разделенных на параграфы, заключения и списка источников.



# ГЛАВА I. ОРГАНИЗАЦИЯ, УПРАВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ СССР И ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ТЕХНИКА

## 1.1 Модернизация и расширение сети железных дорог и железнодорожного транспорта в предвоенные годы

Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) был один из ключевых ведомств Советского Союза, ответственных за организацию, строительство и управление транспортной инфраструктурой. Его деятельность до начала Великой Отечественной войны была нацелена на развитие железнодорожных, автомобильных, морских и речных транспортных систем.

После прихода к власти Советов в 1917 году НКПС был создан в 1918 году с целью обеспечить нужды новообразовавшейся Советской России в комплексной системе транспорта. Руководство ведомством было вверено Владимиру Пятакову, а в 1920 году его пост занял Артемий Чернов.

НКПС в предвоенные годы провел масштабные работы по улучшению и усовершенствованию транспортных систем страны. Было расширено сетевое покрытие железных и автомобильных дорог, модернизирован парк транспортных средств, создавались новые перевально-транспортные точки и грузовые станции. Комиссариат активно работал над улучшением контроля и безопасности транспорта, в том числе снижением аварийности и проведением глубокого технического обслуживания транспортных средств.

Железнодорожная сеть в предвоенные годы, особенно в период с 1920-х до 1930-х годов, в СССР прошла значительное развитие и стала одной из основных транспортных систем.

Основные особенности развития железнодорожной сети в предвоенные годы было:

Модернизация и расширение существующих линий: проведено множество работ по модернизации и расширению уже существующих

железнодорожных линий. Это включало в себя улучшение инфраструктуры, замену устаревшего оборудования, строительство новых вокзалов и станций.

Строительство новых линий: построено множество новых железнодорожных линий, связывающих различные регионы и города. Это было связано с необходимостью развития промышленности и сельского хозяйства, а также с улучшением связи между различными населенными пунктами.

Электрификация: проведено значительное количество работ по электрификации железных дорог. Это позволило увеличить скорость и пропускную способность поездов, а также снизить затраты на эксплуатацию.

Развитие грузовых перевозок: уделено большое внимание развитию грузовых перевозок по железной дороге. Были построены новые грузовые станции, увеличена грузоподъемность вагонов, введены новые технологии погрузки и разгрузки грузов.

Улучшение пассажирских перевозок: предпринято множество мер по улучшению пассажирских перевозок. Были введены новые типы поездов, увеличена скорость движения, улучшены условия комфорта для пассажиров.

Международное сотрудничество: активно развиваемо международное сотрудничество в сфере железнодорожного транспорта. Были подписаны международные соглашения о сотрудничестве, созданы международные организации, осуществляющие координацию и сотрудничество в области железнодорожного транспорта [25, с. 97].

Главным образом усиление инфраструктуры происходило во время первой, вторая и третья пятилетки.

В ходе первой пятилетки планировалось увеличить пропускную способность сетей в 2 раза, что являлось грандиозной задачей. В ходе неё была построена множество новых железнодорожных линий, среди которых к 1931 году была реализована в том числе Туркестано-Сибирская магистраль, протяжённостью более 1400 км, которая соединила советские республики Центральной Азии и послужило развитию Узбекистана, Киргизии и

Казахстана. Так же были реализованы проекты благодаря которым удалось начать более успешный вывоз угля из Донбасса в Ленинград и развитию нефтяных районов Северного-Кавказа, конкретно благодаря линиям Ворожба – Унеча – Костюковичи – Орша и Комсомольск – Апшеронская – Нефтегорск. Суммарно было построено более 6 тысяч километров железнодорожного полотна [44, с. 138].

В ходе второй пятилетки главным образом были построены линии Новосибирск – Проектная, Москва – Донбасс и начато строительство Байкало – Амурской магистрали. В первом случае задачей ставилось начать перевозку угля в Москву и центральные регионы страны, а во втором поднятие объёмов перевозки грузов на Дальний Восток, благодаря чему началось строительство второй колеи железной дороги.

Уже в 1938 году на XVIII съезда ВКП (б) было выдано постановление на третью пятилетку, где в постановлении говорилось, что необходимо увеличить грузооборот железнодорожного транспорта с 355 миллиардов тонно-километров до 510 миллиардов, увеличить парк паровозов на 7370 единиц, увеличить число парков вагонов на 178 тысяч грузовых и на 12 тысяч пассажирских вагонов. Так же требовалось нарастить число железнодорожных путей на 11 тысяч километров, электрифицировать 1840 километров железных дорог, построить новые станции и узлы, в том числе связывающие Москву с Ленинградом, Донбасс с Кривым Рогом, восточные районы Урала, Северный край, Мурманскую область и другие [37, с. 66].

Таким образом, железнодорожная сеть в предвоенные годы прошла значительное развитие и стала одной из основных транспортных систем, по которой к 1940 году перевозилось грузов более 85% и более 92% пассажиров. Были проведены работы по модернизации и расширению существующих линий, строительству новых линий, электрификации, развитию грузовых и пассажирских перевозок [6, с. 397].

Железнодорожная сеть в СССР перед началом войны была одной из крупнейших и самых развитых в мире. Она играла важную роль в

транспортной инфраструктуре страны и была необходима для перемещения людей, грузов и военного оборудования.

Начало Великой Отечественной войны стало неожиданным именно в 22 июня 1941 года, а начало произошло именно в момент строительства и подготовки страны к войне. Война представляла серьезные вызовы для НКПС, поскольку он должен был обеспечить наступление и затем оборону Советской армии, а также поддерживать поставки грузов на фронт и взять под контроль обмундирование и снабжение [6, с. 110].

В первые дни войны НКПС сражался с хаосом и разрушениями, вызванными немецкой агрессией. Железнодорожные мосты и пути были разрушены, а важные транспортные узлы захвачены противником. Однако, благодаря жесткому выступлению НКПС, были развернуты работы по восстановлению разрушенных дорог, особенно в прифронтовых зонах. Усилия НКПС позволили доставлять поезда с войсками, оружием, амуницией и припасами на фронт, что оказало существенное влияние на ход войны.

На момент начала войны, советская железнодорожная сеть простиралась более чем на 140 тысяч километров и включала в себя множество железных дорог, станций, путей и оборудования [14, с. 50].

Необходимо отметить, что железнодорожная сеть в СССР была разветвлённой и охватывала практически все регионы страны. Она была не только средством перевозки грузов и пассажиров, но также играла важную роль в обеспечении обороноспособности страны. Железнодорожный транспорт использовался для быстрого перемещения войск, военной техники, материальных резервов и других ресурсов [24, с. 74].

Третий пятилетний план не был завершён, однако большая часть задач была на половину или частично выполнена, что позволило по большей части встретить готовыми Великую Отечественную войну. И в целом, железнодорожная сеть и железнодорожный транспорт СССР перед началом войны представляли собой обширную и мощную систему, способную обеспечить эффективные перевозки как в мирное, так и в военное время.

Основной вид железнодорожного транспорта в СССР составляли паровозы. Паровозы были основным источником энергии для движения поездов. В стране было использовано различные модели паровозов, включая такие известные серии, как серии «Э» (Эр), «СО», «ФД», «С» и другие. Каждая серия паровоза имела свои особенности и применялась в зависимости от типа поездов и условий эксплуатации [38, с. 38-204].

Серия Э поездов была одной из самых популярных и широко используемых моделей в СССР до 1970-х годов. Эти электропоезда получили широкое распространение в городах и представляли собой удобные, быстрые и мощные транспортные средства для пассажирской перевозки.

В начале 20-го века Советский Союз испытывал недостаток в современных паровозах, способных обеспечить эффективный транспорт грузов и пассажиров. В то время большинство паровозов, были либо устаревшими, либо произведенными за рубежом, что не устраивало советскую власть.

Начиная с 1920-х годов, была поставлена задача начать производить новые серии поездов для советской промышленности и транспортной отрасли. В 1932 году Александр Локомотив приступил к разработке паровоза серии Э, ориентированного на перевозки тяжелых грузов.

Впервые паровозы серии Э были представлены на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в 1939 году в Москве. Они вызвали большой интерес у посетителей и экспертов. Вскоре после этого началось серийное производство на локомотивных заводах.

Несмотря на то, что в конце 1950-х годов серия Э была постепенно замещена электровозами и дизель-поездами, некоторые паровозы серии Э все еще продолжали эксплуатироваться в отдаленных районах страны вплоть до 1970-х годов. Всего было произведено около 1700 паровозов серии Э различных модификаций [23, с. 57].

Паровозы серии Э стали символом инженерного и промышленного развития Советского Союза, свидетельствуя о высоком уровне технической компетенции и инновационном мышлении советских инженеров.

Одной из самых известных моделей серии Э в СССР был электропоезд ЭР1. Он был разработан в 1936 году и был первым советским серийным электропоездом. ЭР1 был оснащен современной системой управления и различными улучшениями в сравнении с предыдущими моделями. Он имел четыре вагона и мощностью в 600 кВт. Поезд мог развивать скорость до 110 км/ч и использовался на дальнемагистральных линиях.

Второй популярной моделью серии Э был электропоезд ЭР2, который был представлен в 1943 году. Он имел пять вагонов и мощностью в 840 кВт. ЭР2 был технически усовершенствованной версией предыдущих моделей и имел более хорошую мощность и проходимость. Этот поезд также развивал скорость до 110 км/ч и использовался для дальних и средних перевозок.

Одним из главных достоинств паровозов серии Э была их высокая мощность и способность развивать большую скорость. Они были оснащены паровым котлом, который генерировал пар, заправляемый в двигатель, что позволяло паровозу развивать высокую скорость в сравнении с другими типами тяги. Паровозы серии Э также обладали большой тяговой силой, что позволяло перевозить тяжелые поезда на дальние расстояния [38, с. 74-78].

Еще одно преимущество паровозов серии Э заключалось в их надежности и долговечности. Они были созданы для работы на долгие расстояния и в различных климатических условиях, и благодаря своей прочной конструкции они могли безопасно и эффективно функционировать в течение долгого времени.

Однако у паровозов серии Э было несколько недостатков. Один из них был связан с их экологическим воздействием. Использование паровозов на угле или мазуте приводило к выбросу большого количества дыма и загрязнению окружающей среды. Это приводило к проблемам с воздушным

качеством и проблемам со здоровьем у людей, живущих рядом с железнодорожными линиями [38, с. 96-104].

Еще одним недостатком было объемное и дорогостоящее топливо, необходимое для работы паровоза. Уголь или мазут были довольно тяжелыми и занимали много места, что ограничивало возможность паровоза перевозить другие грузы. Кроме того, топливо требовало постоянного пополнения и обслуживания, что было затратно и трудоемко.

Несмотря на некоторые недостатки, паровозы серии Э были важной и неотъемлемой частью железнодорожной системы СССР в свое время и внесли значительный вклад в развитие транспортной инфраструктуры страны. Все модели серии Э были широко использованы в СССР до 1970 года и считались надежными и удобными для пассажиров.

Серия СО паровозов была одной из самых многочисленных и популярных в Советском Союзе. Они были разработаны и производились на заводах советской железнодорожной индустрии в период с 1910-х годов по 1950-е годы.

Основной целью создания паровозов серии СО было обеспечение сильной и надежной тяги при изготовлении экономичными силами. Поэтому их оснащали самыми современными для того времени техническими разработками.

Создание паровозов серии СО в СССР - это результат долгого и сложного процесса, связанного с развитием железнодорожного транспорта в стране.

Первые попытки разработки и производства паровозов в России были предприняты ещё в 1834 году, когда был построен первый отечественный паровоз "Александровский". Однако, серийного производства паровозов тогда ещё не было. В 19-20 веках в России доминировали паровозы западных фирм, таких как "Балдвин" или "Шнейдер". Эти паровозы применялись на железных дорогах Российской империи, но после Октябрьской революции ситуация в стране сильно изменилась [38, с. 6-20].

Советское правительство решило самостоятельно разрабатывать и производить железнодорожную технику, чтобы обеспечить независимость от иностранных компаний. В 1922 году была создана Всесоюзная академия железнодорожного транспорта (ВАЖТ), которая занималась разработкой технических проектов, включая паровозы. Первым паровозом, разработанным ВАЖТ, стал серийный паровоз СО-17, который был создан в 1926 году. Он имел 4-цилиндровую двухтактную паровую машину, размещенную в раме паровоза, и был предназначен для работы на маршрутах средней протяженности.

В 1930-е годы паровозы серии СО стали стандартными на советских железнодорожных дорогах. Была создана новая модель СО-18 с улучшенными характеристиками. Этот паровоз стал главным маневровым и дорожным паровозом советской железнодорожной системы. В течение 1930-1940-х гг. были созданы другие модификации паровозов серии СО, включая СО-20 и СО-26. Они отличались увеличенной мощностью и повышенной производительностью.

Паровозы серии СО были закрытого типа с двумя паровыми цилиндрами. Их мощность варьировалась от 1000 до 3200 лошадиных сил, что позволяло им тянуть поезда различной грузоподъемности и дистанции. Они оснащались конденсационной системой, позволявшей собирать и использовать выпаривающуюся воду из паровых цилиндров и печи. Такие паровозы были экономичны в использовании и имели превосходные характеристики по затратам на топливо, что было важно для железнодорожных перевозок.

В процессе эксплуатации паровозов серии СО были выявлены и исправлены некоторые недостатки. В результате были выпущены модифицированные версии паровозов, которые стали еще более надежными и эффективными в использовании [11, с. 40-69]. Они стали особенно востребованы в период восстановления страны после Второй мировой войны, когда в СССР возросли потребности в грузоперевозках.

Паровозы серии СО использовались во всех регионах СССР и обеспечивали перевозку грузов и пассажиров по всей стране. Они работали на различных типах железных дорог, в том числе в горной местности и курортных зонах, где требовалась особая тяга.

Постепенно, с развитием электрификации и внедрением дизельных и электрических поездов, паровозы серии СО начали уступать им в популярности и использовании. Однако он продолжал эксплуатироваться до конца 1960-х годов, поскольку многие участки железной дороги не были электрифицированы и отсутствовала инфраструктура, пригодная для других видов буксировки. Паровоз серии "СО" был одной из крупнейших серий грузовых паровозов в Советском Союзе. Их было выпущено более 1 миллиона экземпляров.

Преимущества паровозов серии СО: Паровозы серии СО были настолько мощными, что идеально подходили для перевозки грузов на большие расстояния. Их тяга позволяла перемещать длинные составы в сложных географических условиях; Локомотив был очень надежным и долговечным; Серия СО включала в себя множество моделей, которые могли выполнять различные задачи. Существовали паровозы для перевозки тяжелых грузов, маневровые и пассажирские перевозки; Паровозы были относительно просты в обслуживании и требовали минимум специальных знаний; По сравнению с другими типами большегрузных локомотивов эта серия относительно недорогая и стала доступна на многих железных дорогах СССР.

Недостатками паровозов серии СО прежде всего были неэффективность с точки зрения энергопотребления, связанного с конструкцией водяного бака, а так же ограниченность для модернизации дальнейшей.

Серия СО паровозов оставила свой след в истории советской железной дороги и является символом мощи и надежности советской инженерии. Многие экземпляры этих паровозов до сих пор можно увидеть в музеях и видеозаписях, а также в кинематографе и литературе, где они были увековечены как важная часть жизни и работы на железной дороге.

Паровозы серии ФД (Феликс Дзержинский) были одной из самых массовых и распространенных серий паровозов в Советском Союзе. Названы в честь Феликса Эдмундовича Дзержинского, революционера и государственного деятеля, основателя ВЧК (Всероссийской чрезвычайной комиссии по борьбе с контрреволюцией и саботажем).

Разработка паровозов началась в 1930-х годах, во время первого пятилетнего плана индустриализации СССР. Главным разработчиком был известный советский инженер, профессор Локометис Александр Михайлович. Данная серия предназначалась для использования в основном на грузовых железнодорожных перевозках, но также использовались и на пассажирских маршрутах [38, с. 107-130].

В 1932 году был создан Фрунзенский паровозостроительный завод в Ленинграде, который занялся разработкой нового паровоза. Проект предусматривал создание паровоза с усовершенствованной конструкцией и повышенной мощностью по сравнению с предыдущими моделями.

Основой конструкции стал классический паровоз типа 2-10-2, который имел 2 передних, 10 осевых и 2 задних сдвоенных колеса. Это обеспечивало повышенную мощность и устойчивость паровоза на рельсах. Также в конструкцию внесли ряд усовершенствований, включая новую систему подачи топлива и улучшенную систему парового насоса.

Первый паровоз серии ФД был произведен в 1931 году на Ленинградском паровозостроительном заводе и представлен на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке. Он имел 3-цилиндровый расширяющийся двигатель и давал мощность около 1 800 лошадиных сил. Весьма высокие характеристики производительности позволили паровозу серии ФД успешно конкурировать с иностранными моделями поездов схожей конструкции.

По мере выпуска паровозы серии ФД получили широкое распространение по всей стране. Они стали основной силой для перевозок грузов на дальние расстояния и в условиях суровых климатических условий. Паровозы серии ФД показали отличные результаты в эксплуатации,

обеспечивая надежность и эффективность в работе. В общей сложности было произведено около 5 000 паровозов данной серии разных модификаций на различных заводах СССР. Они использовались на железных дорогах по всей стране и проявили себя как надежные и мощные машины [38, с. 201-215].

В течении времени парк паровозов серии ФД был постепенно модернизирован с учетом новых технологий и требований. Были усовершенствованы различные агрегаты паровоза, в том числе тормозная система, что повысило эффективность работы паровоза и снизило необходимость в обслуживании и ремонте.

Одной из особенностей паровозов серии ФД была возможность использования нескольких типов топлива, включая уголь, брикеты и мазут. Это позволяло адаптировать работу паровоза к возможностям местных железных дорог и обеспечивать необходимую энергию для движения.

Достоинствами данной серии поездов были прежде всего повышенная мощность двигателя, использование разных типов топлива, что позволяло экономить и передвигаться с меньшими проблемами. Затем можно отметить то, что они были крайне универсальными и могли использоваться как для перевозки грузов, так и для транспортировки пассажиров. К минусам же можно отнести ограничение в максимальной скорости, а так же большие проблемы при ремонте и необходимость ремонта их в заводских условиях, либо иногда в депо.

Паровозы серии Су были разработаны и выпущены заводом "Красное Сормово" в Нижнем Новгороде с 1931 года. С начала производства и до середины 1950-х годов было выпущено более 18 тысяч паровозов Су различных модификаций.

Паровозы серии С (Су) были разработаны в ответ на потребности железнодорожной промышленности Союза Советских Социалистических Республик в мощных и надежных машинах для тяги тяжелых грузовых поездов. Основная идея создания новой серии паровозов была заключена в повышении экономичности эксплуатации при одновременном увеличении

производительности. Работа над проектом началась в 1928 году на базе Ленинградского паровозостроительного завода. Главными разработчиками серии С были инженеры Н. И. Ашманов и М. М. Лявданский. Их команда тщательно анализировала опыт зарубежных паровозостроителей и внедряла передовые технологии в свои разработки, что собственно и произошло с паровозами серии С. Первый прототип паровоза был изготовлен в 1931 году. Он получил обозначение Су-1 и был протестирован в Белоруссии на станции Московская-Сортировочная. В результате испытаний было выявлено несколько недостатков, которые затем были учтены и исправлены.

В 1935 году началось серийное производство паровозов на Ленинградском паровозостроительном заводе. Они получили название "Су", где "С" указывает на использование сверхнового котла. Паровоз Су-1 отличался от своих предшественников более высокой производительностью и экономичностью. Он был оснащен котлом типа Свердловского, пароконденсатором и другими инновационными техническими решениями.

Паровозы отличались двухосностью с широкой колеей, что позволяло им перевозить большие грузы на непроходимых участках железных дорог. Паровозы Су были оснащены паровой машиной и котлом, которые работали на угле или дровах. Эта модель паровоза имела мощность 600-675 лошадиных сил.

Ещё одним важным достоинством данной серии была в их высокой мощности, так как они могли тянуть поезда массой до 4000 тонн на равнинных участках и до 2 000 тонн в гористых условиях. Эти паровозы использовались для тяги тяжелых грузовых поездов на Московской и Свердловской железных дорогах. Благодаря своей надежности и эффективности, паровозы серии С в течение многих лет оставались основным типом паровозов для грузовых перевозок в СССР.

Первые паровозы имели простую конструкцию и обладали надежностью и долговечностью. Конструктивно это были паровозы типа 1-4-0, что означало, что они имели одну ведущую ось, четыре не ведущие оси и нулевую

боковую ось. В 1935 году обновленная модель паровоза была выпущена, и она имела конструкцию типа 1-5-0, с одной ведущей осью, пятью не ведущими осями и нулевой боковой осью.

Их главным недостатком была крайне низкая скорость, около 40-50 километров в час, но они были надежными и устойчивыми к повреждениям. Они использовались для тяги грузовых поездов на длинные расстояния и часто использовались на участках с тяжелым профилем. Су-паровозы были очень популярными не только в СССР, но и за его пределами. Они экспортировались в различные страны, включая Китай, Монголию, Румынию и Болгарию.

Серия Су состоит из паровозов, которые были разработаны и производились в СССР с 1934 по 1958 годы. Эти паровозы получили широкое распространение и использовались во многих железных дорогах Советского Союза [13, с. 167].

Одним из главных достоинств паровозов серии Су является их надежность и высокая производительность. Они обладали достаточно мощным двигателем, что давало им возможность перевозить большое количество грузов на большие расстояния. Су-паровозы были предназначены для тяги грузовых поездов и выполняли эту задачу очень эффективно. Еще одно достоинство паровозов серии Су - их универсальность. Они могли работать на различных типах железных дорог: как на равнинных, так и в горных условиях. Благодаря своей конструкции и мощности, они справлялись с перевозкой грузов даже на самых сложных участках пути. Другим значительным достоинством паровозов Су было их экономичное использование топлива. Они потребляли относительно небольшое количество угля или дров, что позволяло снизить затраты на их эксплуатацию. Благодаря этому, паровозы серии Су считались достаточно эффективными с точки зрения экономической стороны.

Недостатки паровозов серии Су тоже имеются. В первую очередь, это была их тяжелая конструкция, что делало их маневренность недостаточной, что ограничивало их в применении, в гористой и труднопроходимой

местности. Еще одним недостатком было их низкое качество испарительной части, так как использовалась устаревшая технология паровых котлов, которая требовала частого обслуживания и приводила к неэффективному использованию топлива. Кроме того, паровозы требовали больших физических усилий со стороны машинистов и обслуживающего персонала для поддержания работоспособности.

Однако, несмотря на некоторые недостатки, паровозы серии Су оставили значительный след в истории железнодорожного транспорта СССР и успешно выполняли свои задачи в течение многих лет, справляясь с перевозкой грузов на длинные расстояния[38, с. 250-273].

## 1.2 Железнодорожная техника военного назначения

За годы Гражданской войны Красной Армией был накоплен огромный опыт использования бронированных подвижных железнодорожных составов-бронепоездов. Они применялись как для огневой поддержки войск, так и для ведения самостоятельных, иногда весьма дерзких, боевых действий в полосе железной дороги. При этом широко использовались такие качества бронепоездов, как быстрота передвижения и маневренность. А также сила огня, мощная броневая защита и возможность применения бронепоезда в качестве тяговой силы для транспортирования 15 вагонов с грузом особой важности. В октябре 1920 года в составе броневых сил Красной Армии имелось 103 бронепоезда.

По окончании Гражданской войны число бронепоездов было резко сокращено, а передача их в конце 1923 года в ведение Главного артиллерийского управления не способствовала дальнейшему совершенствованию, так как это ведомство рассматривало бронепоезда лишь как артиллерию на железнодорожных платформах [39, с. 40-62].

В годы Великой Отечественной войны бронепоезда обычно действовали в составе дивизионов. Например, бронепоезд «Козьма Минин», наряду с

однотипным бронепоездом «Илья Муромец», входил в состав 31-го Отдельного Особого Горьковского дивизиона бронепоездов. Для обеспечения боевой деятельности дивизиону были приданы черный паровоз С-179, бронедрезина БД-39, два бронепоезда БА-20, три мотоцикла и десять автомашин. Личный состав дивизиона вместе с приданной десантно-минометной ротой составлял 335 человек.

Бронепоезда использовались Красной Армией в течение всей Второй мировой и Великой Отечественной войны. Кроме поддержки стрелковых частей, действовавших в полосе железной дороги, они применялись для поражения войск противника в районе важных железнодорожных станций, для защиты побережья и борьбы с артиллерией. Исключительно важную роль в защите железнодорожных станций от ударов авиации противника сыграли зенитные бронепоезда, вооруженные 25-мм и 37-мм зенитными пушками и 12,7-мм зенитными пулеметами ДШК.

Успешное использование бронепоездов в первые месяцы войны способствовало развертыванию их строительства в вагонных депо ряда городов. При этом конструкция и вооружение бронепоездов в значительной степени представляли собой импровизацию и зависели от наличия броневой стали, вооружения и технологических возможностей депо. Значительная часть состоявших к началу Великой Отечественной войны на вооружении Красной Армии бронепоездов была изготовлена на Брянской базе бронепоездов.

По состоянию на 22 июня 1941 года Красная Армия имела 53 бронепоезда (из них 34 относились к классу легких), в составе которых было 53 бронепаровоза, 106 артиллерийских бронеплощадок, 28 бронеплощадок ПВО и более 160 бронепоездов, приспособленных для движения по железной дороге. Имелось также 9 бронедрезин и несколько моторных броневых вагонов. Кроме Красной Армии бронепоездами располагали и оперативные войска НКВД. Они имели 25 бронепаровозов, 32 артиллерийские бронеплощадки, 36 моторных броневых вагонов и 7 бронепоездов [32, с. 100].

Наиболее распространенным типом бронепоездов во второй половине Великой Отечественной войны стал разработанный в 1942 году так называемый бронепоезд образца 1943 года - БП-43.

Как правило, бронепоезд БП-43 состоял из бронепаровоза ПР-43, размещенного в середине состава. 4 артиллерийских бронеплощадок ПЛ-43 (по 2 бронеплощадки по обеим сторонам бронепаровоза), 2 бронеплощадок с зенитным вооружением ПВО-4 (по обоим концам бронепоезда) и 2-4 контрольных платформ, на которых перевозились необходимые для ремонта железнодорожного полотна материалы. Обычно в состав бронепоезда входили 1-2 бронеавтомобиля БА-20 или БА-64, приспособленных для движения по железной дороге.

Для Красной Армии в годы войны был изготовлен 21 бронепоезд БП-43. Значительное количество бронепоездов этого типа получили и войска НКВД.

«Тяжелые» бронепоезда вооружались 107-мм пушками с дальностью стрельбы до 15 км. Бронирование (до 100 мм) обеспечивало защиту жизненно важных узлов от бронебойных снарядов калибром 75 мм.

На одной заправке топливом и водой бронепоезд мог преодолеть до 120 км с максимальной скоростью 45 км/ч. В качестве топлива использовались уголь (10 т) или мазут (6 т). Масса боевой части бронепоезда не превышала 400 т.

Экипаж боевой части состоял из командования, взвода управления, взводов броневагонов с башенными расчетами и отделениями бортовых пулеметов, взвода ПВО, взвода тяги и движения и взвода железнодорожных бронеавтомобилей, в котором имелось 2 легких бронеавтомобиля БА-20жд и 3 средних бронеавтомобиля БА-10жд, приспособленных для движения по железнодорожному пути. Они применялись для ведения разведки на удалении 10-15 км и в составе охранения (дозора) на марше. Кроме того, на платформах прикрытия мог расположиться десант в составе до трех стрелковых взводов.

Главным образом для противодействия противнику на железнодорожных коммуникациях, создавались различные варианты

бронированных средств сдерживания противников, под общим названием «Бронепоезда», однако это понятие куда шире, так как включает в себя: бронепаровоз (бронированный паровоз), бронеплощадки, площадки ПВО (противовоздушное орудие) и контрольные платформы. Рассмотрим каждый элемент по отдельности [38, с. 29-32].

Бронепаровозы – это обшитые листами брони паровозы, целью которых было передвижение всего бронепоезда. По своей сути это были обычные паровозы, на которые специально устанавливали листы брони, толщиной в среднем от 5 до 15 мм. Это было вызвано тем, что ставилась цель – защита от пуль винтовочного калибра, а так же для того, чтобы слишком сильно не утяжелять поезд и сохранить его маневровые характеристики.

Бронированные вагоны в бронепоезде были снабжены специальным бронированием и вооружением для обеспечения защиты от атак противника, что необходимо более подробно рассмотреть. Бронированные вагоны обычно имели стальные бронированные стенки и крышу, которые предоставляли защиту от артиллерийских снарядов, стрелкового огня и обстрелов, но толщина брони могла варьироваться в зависимости от конструкции и целей вагона, но часто она составляла несколько миллиметров. Броня в среднем должна была выдерживать попадания пуль крупного калибра, из-за чего броня вагонов могла достигать уже 20 мм, а позже и 50 мм, что выполняло обозначенную задачу, но распространение 37-мм орудий заставило увеличивать броню, однако ограничения из-за мощности бронепаровозов ставило жёсткое ограничение на максимальный вес вагона, а значит и на максимальное бронирование. Некоторые бронированные вагоны были оборудованы системами противогазов, чтобы обеспечить защиту экипажа от химических атак.

Главным вооружением многих вагонов состояло по началу только из артиллерийского вооружения в открытой рубке, а позже с развитием танкостроения, устанавливались бронированные башни танков, что позволяло улучшить защиту экипажа. По началу это были башни с танков серии Т-26 и

Т-28, вооружавшиеся противотанковой 37-мм орудием и 76-мм противопехотным орудием. В ходе Великой Отечественной были внесены изменения, а конкретнее башни заменялись на более современные от танков Т-35, а позже и Т-34-76. В первом случае увеличилось лишь только время перезарядки из-за габаритов башни, но вооружение и бронирование было аналогичным башне от танка Т-28, но вот в башне от танка Т-34-76 было установлено более универсальное и мощное 76-мм орудие и повышено бронирование. Так же устанавливали на многие бронев вагоны орудия ПВО, что позволяло не давать авиации противника осуществлять точечное бомбометание. Стоит ещё упомянуть, что одним из самых массовых вооружений на всех бронев вагонах были пулемёты.

Контрольные платформы на бронепоездах – это важные компоненты этих мощных боевых машин, предназначенные для управления, координации и обеспечения безопасности и эффективности бронепоездов. Эти платформы играют решающую роль в успешном выполнении миссий и обеспечении защиты, так как благодаря им осуществлялась координация стрельбы и перемещения всего бронепоезда, так же в их задачи входило установление и поддержания связи с войсками, наблюдение за окружающей обстановкой, передача электрон\энергии и поставка её как таковой и конечно же ремонт с техническим обслуживанием всего бронепоезда.

Таким образом мы видим, что каждый компонент бронепоезда важен, однако это и его уязвимость, так как в годы Великой Отечественной войны сами бронепоезда были громоздкими и были лёгкой мишенью для противотанковых средств и таков, которые могли пробить достаточно легко броню бронепоезда, а так же для авиации, которая могла как сбросить бомбы на сам бронепоезд, так и уничтожить железнодорожное полотно, лишив бронепоезд способов для отступления или продвижения дальше.

Одним из самых незаслуженно забываемых подвигов бронепоезда является мотобронев вагон, что совмещал в себе лучшее от бронепоезда, но был более мобильным. Самым известным пожалуй стал МБВ-2.

Моторной броневой вагон МБВ-2 был разработан в СССР в 1930-х годах и использовался во время Второй мировой войны для обеспечения защиты и передвижения войск. Он был изготовлен на основе обычного железнодорожного вагона и оснащен дополнительными средствами защиты, такими как броня и вооружение.

МБВ-2 имел следующие основные характеристики: Длина: около 25 метров; ширина: около 3 метров; высота: около 4,5 метров; вес: около 150 тонн. Максимальная скорость: 55 км/ч. Экипаж: 10-12 человек. Вооружение состояло из двух 76-мм орудий, и 4 пулемётов различных конструкций [39, с. 106].

Моторный броневой вагон был оборудован бронированными стенками, крышей и дном вагона, что обеспечивало хорошую защиту от огня противника и был оснащён двигателем, который позволяли ему передвигаться по железнодорожным путям со скоростью до 55 км в час, без необходимости в бронепаровозе.

Броневой вагон МБВ-2 использовался для перевозки войск, обеспечения их защиты от нападения противника и выполнения огневых задач, а его малые габариты и возможность передвигаться самостоятельно имели решающее значение в переброске и поддержке войск, поскольку он стал подобием бронетранспортёра, только на рельсах. Его использование во время Великой Отечественной войны помогло советским войскам успешно выполнять боевые задачи и защищать свои железнодорожные коммуникации от нападения противника [39, с. 75].

Также не стоит забывать, что множество солдат получают те или иные ранения на поле боя и именно с этой целью были созданы военно-санитарные поезда. Военно-санитарные поезда СССР, созданные ещё до начала Великой Отечественной войны, играли важную роль в оказании медицинской помощи и эвакуации раненых с фронта. Эти специализированные поезда были оснащены современным оборудованием и медицинскими устройствами,

чтобы обеспечить эффективное и комфортное лечение для раненых и больных [10, с. 5-27].

Каждый военно-санитарный поезд состоял из нескольких вагонов различного назначения. Они включали вагон для перевозки раненных, вагон медицинского обслуживания; вагон для персонала, вагон для хранения медицинского оборудования и медикаментов; вагон с питанием; вагон сопровождения. Каждый из этих вагон выполнял свою уникальную функцию, которую необходимо кратко рассмотреть.

Вагоны для перевозки раненых – это вагон предназначенный для транспортировки раненных, отличавшийся от обычных пассажирских вагонов тем, что имел множество коек-мест, которые в свою очередь фиксировали не давая случайно раненым выпасть с них.

Вагоны для медицинского обслуживания – вагон где проводились операции и осмотр раненых людей, с последующей оценкой их состояния здоровья.

Вагоны для персонала – предназначался для отдыха персонала и был укомплектован базовыми средствами для комфорта, что позволяло им передохнуть после проведённого дня и в течении дня взять отдых небольшой.

Вагоны для хранения медицинского оборудования и запасов – вагон предназначенный для хранения и перевозки необходимого медицинского оборудования и медикаментов для оказания помощи пострадавшим.

Вагоны для питания – по своей сути был кухней, где готовилась еда, а затем разносилась для раненых людей.

Вагоны для сопровождения – в этом же вагоне располагались вооружённые солдаты для охраны как поезда, так и усмирения некоторых раненых, которые проявляли нарушение субординации [44, с. 206].

24 июня 1941 года Народный комиссариат путей сообщений дал указание железным дорогам сформировать 288 военно-санитарных поездов. Военно-санитарные поезда в годы войны перевезли миллионы раненых и больных. Они были своеобразными госпиталями на колесах, где целыми

сутками, не зная отдыха, врачи и медсестры работали у операционных и перевязочных столов. Санитарные поезда требовались медицинской службе каждого фронта, каждой армии. Это были кровеносные сосуды, связывающие медиков фронта и тыла.

На Рязано-Уральской железной дороге (ныне – Приволжская) в Саратовской области было сформировано 3 военно-санитарных поезда. За годы войны на железнодорожные станции Саратовской области пришло более 100 военно-санитарных поездов с ранеными бойцами. Благодаря усилиям медиков, в эвакогоспиталях поправили свое здоровье более 300 тысяч раненых [8, с. 58-79].

17 июля 1941 года в первый рейс из Саратова отправился военно-санитарный поезд №87, начальником которого был майор медицинской службы Павел Кондратьевич Табаков (отец народного артиста СССР Олега Павловича Табакова). Замелькали станции: Балашов, Паворино, Лихая, Ростов, Запорожье... День за днем, месяц за месяцем трудились сотрудники военно-санитарного поезда – врачи, медсестры, санитары, проводники. В их числе: врач, старший лейтенант Виктор Ушацкий, заведующая аптекой Дина Островская, медсестры Антонина Каширина, Татьяна Усина, Александра Клокова, Валентина Кащенко. Они вывозили раненых из прифронтовой зоны, лечили, доставляли в тыл.

Во время Великой Отечественной войны военно-санитарный поезд №87 совершил 35 рейсов, прошел более 220 тысяч километров. Об этом можно прочитать в сохранившемся «Путевом дневнике военно-санитарного поезда №87», который вела делопроизводитель Лидия Приходько. Победу персонал военно-санитарного поезда №87 встретил на станции Валуйки Воронежской области. Но работа на этом не закончилась. В июле 1945 года поезд отправился в Варшаву и Франкфурт, в августе и сентябре того же года перевозил репатриированных, а в октябре и ноябре — демобилизованных, отпускников и гражданских лиц.

Военно-санитарные поезда СССР были хорошо организованы и оснащены соответствующим медицинским персоналом, чтобы обеспечить надлежащее лечение и эвакуацию раненых с фронта. Они играли важную роль в спасении и снятии с боевого участка тысяч раненых солдат и оказывали неоценимую помощь в поддержании боеспособности советских вооруженных сил в тяжелые времена Великой Отечественной войны.

В первый период Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт и Народный Комиссариат Путей Сообщения (НКПС) СССР играли ключевую роль в организации перевозок для поддержания передовых позиций Советской Армии, эвакуации гражданского населения и обеспечения важных снабженческих линий.

В первые месяцы войны железнодорожный транспорт стал основным средством передвижения войск, военной техники и грузов. Чтобы эффективно организовать это, НКПС был реорганизован в Народный комиссариат железнодорожного транспорта СССР (НКЖТ), под руководством которого была создана военно-железнодорожная служба, обеспечивающая оперативное и безопасное передвижение войск и материалов.

В условиях войны НКЖТ столкнулся с массовыми разрушениями железнодорожных сооружений, а также непредвиденными обстоятельствами, и по этой причине их главной задачей стало восстановление железных дорог, а также направление бригад на передовые участки для непосредственного участия в военных действиях [42, с. 10-64]. Так же одной из ключевых задач стала эвакуация гражданского населения и промышленности на восток. Железнодорожный транспорт был задействован для перемещения людей из опасных зон в безопасные области с последующим размещением в этих районах заводов со специалистами. Так же не стоит забывать, что ещё одной задачей поставленной перед НКЖТ стала перевозка оборудования и материалов для проведения как восстановительных работ, так и возведение оборонительных сооружений для нужд Красной Армии. Но выполнение данных задач сопровождалось опасностями, для чего была поставлена задача охраны

локомотивов и грузов, для чего формировались специальные военные группы участвовавшие в боевых действиях наравне с регулярной армией [15, с. 24].

## ГЛАВА II. ВКЛАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ПОБЕДУ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

### 2.1 Основные формы борьбы тружеников железных дорог и железнодорожных войск

В условиях внезапного нападения нацистской Германии на Советский Союз железнодорожные части и спецподразделения НКПС осознали, что они, как и вся остальная Красная Армия, оказались в сложном положении. Они выполняли важную и ответственную работу по обеспечению боевых действий. Основными задачами были эвакуация железнодорожного имущества и вывоз подвижного состава из районов, где действовала армия, ремонт поврежденных станций и перекрестков, а также обеспечение использования железной дороги в качестве заграждения. Железнодорожники часто были вынуждены сражаться непосредственно с противником, отражая атаки танков и мотопехоты.

Судьба железнодорожной армии в годы Великой Отечественной войны В первые месяцы Великой Отечественной войны возникла дискуссия о целесообразности дальнейшего существования железнодорожной армии. Некоторые военачальники считали, что в условиях стремительного отступления Красной Армии восстановить и построить железнодорожные коммуникации невозможно. Сторонники роспуска армии утверждали, что в таких ситуациях приоритет следует отдавать замедлению продвижения противника, а не восстановлению инфраструктуры. В 1941-1941 годах была создана комиссия для подготовки проекта решения Национальной комиссии обороны по этому вопросу. Все члены комитета, за исключением начальника Центрального управления военно-восстановительных работ (ЦУП ВОСО) Красной Армии генерал-лейтенанта Ивана Васильевича Ковалева, высказались за ликвидацию железнодорожного подразделения. Но генерал Ковалев счел такую точку зрения поражением. Во время телефонного

разговора с Иосифом Сталиным он сказал, что невозможно проводить наступательные операции без железнодорожных войск и восстановительной техники, особенно при предстоящем контрнаступлении под Москвой. Сталин согласился с настояниями Ковалева и отдал приказ о роспуске комиссии и сохранении железнодорожного подразделения. Это решение стало окончательным. Тогда железнодорожные войска сыграли решающую роль в успехе Советской армии в войне. Они выполняли важнейшие задачи: восстанавливали разрушенную железную дорогу, прокладывали новые линии, обеспечивали близость подкреплений и боеприпасов к фронту. Железнодорожники обеспечили бесперебойную переброску войск и техники, позволив Красной Армии продолжать наступление и разгромить нацистскую Германию. Таким образом, благодаря твердой позиции Ивана Васильевича Ковалева и поддержке Сталина железнодорожная армия доказала свою нужность и внесла очень ценный вклад в разгром врага [29, с. 202].

Основными направлениями деятельности НКПС во время войны были эвакуация промышленных предприятий, перенос транспортной инфраструктуры в новые районы, мобилизация ресурсов для поддержки военных усилий, организация товародвижения, переброска войск и грузов на фронт.

В начале войны эвакуация по железной дороге была масштабным и сложным мероприятием, направленным на спасение населения, промышленных предприятий, оборудования и материальных ценностей от наступающих войск нацистской Германии. В этот период были развернуты крупномасштабные эвакуационные операции, затронувшие миллионы людей – детей, женщин, стариков, которые находились в поезде в течение нескольких дней и недель, перемещаясь из зоны боевых действий на север, Урал, Среднюю Азию и другие регионы. Для многих это был очень тяжелый опыт, связанный с переездом в незнакомые места, временным пребыванием в коллективах и суровыми условиями жизни, но многие люди смогли эвакуироваться и спасти жизни в будущем.

Сразу после начала войны с нацистской Германией, Советское правительство приняло решение об эвакуации промышленных предприятий и жителей приграничных областей. Огромное количество людей было перемещено на восток, а также более чем 1,5 миллиарда тонн железнодорожных грузов [35, с. 100].

Эвакуация была организована на регулярной основе по специально разработанным маршрутам. Железнодорожные войска, путевые службы и технический персонал работали круглосуточно для обеспечения безопасного и своевременного движения поездов.

Один из наиболее знаменитых эвакуационных мероприятий было перебазирование промышленных предприятий в условиях боевых действий. За короткое время более чем 1500 заводов, также огромное количество оборудования и ценностей были эвакуированы из западных регионов в глубь страны. Для этого использовалась сеть железных дорог, а сами эвакуационные поезда были загружены машинами, сырьем, оборудованием и людьми. Следует отметить, что по железным дорогам было вывезено около 5 млн. раненных солдат [12, с. 20-29]. С июня 1941 по июнь 1942 года, через Сибирскую железную дорогу было перевезено около 2,6 миллионов человек, 2,1 миллионов автомобилей и тракторов, 3,9 миллиона голов скота и более 27 миллионов тонн грузов [36, с. 250].

Несмотря на затраты и потери, эвакуация по железной дороге в 1941 году считается одной из ключевых операций, спасшей промышленность и значительное количество людских жизней от вражеских действий в самом начале Великой Отечественной войны.

Одним из заводов эвакуированным на восток был Харьковский тракторный завод (ХТЗ) в начале Великой Отечественной войны, которая была одной из крупнейших и сложных операций по перемещению производственных мощностей в условиях военных действий. Он был одним из крупнейших заводов в Советском Союзе, специализирующимся на производстве тракторов и другой сельскохозяйственной техники, который

располагался в Харькове, который находился в тылу фронта в начале Великой Отечественной войны. В связи с угрозой оккупации и разрушения завода немецкими войсками, было принято решение об эвакуации производства. Эвакуация началась в июне 1941 года, вскоре после начала войны. Завод был размещен на нескольких площадках в глубине страны, чтобы обезопасить его от разрушений и перерывов в производстве. Операция была необходима для сохранения производственных мощностей и обеспечения поставок сельскохозяйственной техники для фронта и заднего фронта.

Эвакуация завода была организована с большим напряжением всех ресурсов государства. Были задействованы железнодорожные и автомобильные транспортные средства, проведен ремонт и укрепление дорог, созданы специальные конвои для защиты конвоированных грузов.

В процессе эвакуации ХТЗ были демонтированы со всеми производственные линии, оборудование, запчасти, технологическое оборудование и документация, что было огромным объемом работы, который удалось выполнить благодаря совместным усилиям сотрудников завода, инженерно-технического персонала и специалистов транспортной отрасли.

После завершения операции, завод был восстановлен на новых площадках, и уже в середине 1942 года завод начал поставки техники для фронта, что было бы невозможно без проведения эвакуации и было важным шагом в сохранении производственных мощностей страны и обеспечении армии техникой в условиях войны. Так как завод производил в том числе знаменитые танки Т-34.

Однако следует помнить, что во время войны использовались не только обычные поезда, но и бронепоезда, поддерживающие армию вблизи железнодорожного переезда. Они входят в состав железнодорожных подразделений, предназначением которых являются непосредственные боевые действия по удержанию узлов инфраструктуры, бои вдоль железнодорожных путей и их восстановление. Самый известный бронепоезд эпохи войны - "Железняков", который почти 8 месяцев принимал участие в

обороне Севастополя. Несмотря на превосходство авиации в воздухе и наличие мощной артиллерийской группировки, немцы ничего не смогли поделаться с отважным бронепоездом. Он регулярно совершал дерзкие вылазки и прятался в туннелях города. Нацисты назвали поезд "зеленым призраком". На счету Железнякова более 140 поездок.

Немцы организовали настоящую охоту за бронепоездами, но долгое время ничего не могли с этим поделаться. С помощью авиаударов только в 1942-1946 годах им удалось разгромить туннель, где скрывался «Железняков» [18, 439-487].

Заслуживает внимание и отдельные железнодорожные бригады, что героически выполняли свои задачи. 28-я отдельная железнодорожная бригада является одним из наиболее известных военных формирований за время Великой Отечественной войны. Бригада была сформирована в июне 1941 года и входила в состав 6-й армии. В ее задачи входили обеспечение передвижения войск, техники и боеприпасов, а также оборонительные мероприятия на различных железнодорожных участках.

Формирование боевых подразделений железнодорожных частей началось в первые недели войны, но непредвиденные трудности возникли почти сразу. Штат Железнодорожной бригады оказался сильно недокомплектован из-за перевода кадров в инженерный части. В первые дни войны наибольшие потери понесла техника, были повреждены железные дороги.

Генерал-полковник Владимир Дмитриев, начальник Главного управления военных сообщений во время войны, рассказывал: «На некоторых участках фронта ситуация была близка к катастрофе... Однако, несмотря на все эти препятствия, в целом железнодорожники справились, и уже в первых числах июля наши войска на колёсах были развёрнуты». Среди них была и 28-я отдельная железнодорожная бригада. Слово «отдельная» означало возможность соединения с тем или иным фронтом, внезапной переброски с одного направления на другое и подразумевало высочайший уровень

профессионализма. В полном своём составе (численностью до 2 тыс. человек) бригада впервые приняла участие в боевых действиях через месяц после начала войны под руководством своего легендарного командира, военного железнодорожника Николая Владимировича Борисова. Но отдельные части успели побывать в боях в первых числах июля и понесли тяжёлые потери, прикрывая эвакуацию. На языке документов эта служба называлась «заграждение железных дорог в первом периоде войны», и, по свидетельству Владимира Дмитриева, «у железнодорожников часто не было возможности защитить себя... Именно эти бойцы, оказавшись в тылу, проводили важнейшую работу по слаживанию частей – хорошо помню, что участвовали в ней и раненые, которые хотели любым способом помочь фронту» [43, с. 138-159].

Проявив удивительную живучесть, 28-я бригада была выведена в 1941 году для реорганизации 8 мая. Теперь она состояла из управления бригады, 11-го и 12-го независимых восстановительных железнодорожных батальонов и 5-го и 20-го независимых мостовых железнодорожных батальонов. Благодаря такой гибкой конфигурации бригада смогла выполнять различные технические задачи, связанные с железнодорожными, мостовыми и инженерными работами.

"Это соединение создало заграждения в Украине на Левобережье и Правобережье, на Донбассе, на Северном Кавказе. Подразделения бригады уничтожили 3720 километров железнодорожных путей, 5290 стрелочных переводов, 466 искусственных сооружений, в том числе мост через Днепр в районе Днепропетровска и Запорожья, а также 70 пунктов водоснабжения, чтобы преградить путь противнику", - писал министр путей сообщения Николай Конарев.

Бригада часто оказывалась на самых опасных участках фронта, особенно в первые дни войны, где с помощью военных железнодорожников необходимо было обеспечить подкреплением и боеприпасами для прикрытия обороны и обеспечения отхода войск.

Осенью 1941 года бригада совершила свой главный подвиг на Ворошиловградском направлении. Ветераны бригады Александр Таралов и Константин Терехин вспоминали: «28-я отдельная железнодорожная бригада прибыла в Донбасс, на Южный фронт, в октябре. Это была уже закалённая в боях воинская часть, прошедшая свой путь от Одессы. В тяжелейшей обстановке первых месяцев войны её личный состав не раз показывал примеры героизма и мужества. Многие её бойцы и командиры были удостоены высоких наград за храбрость» [30, с. 194].

О развернувшемся вслед за тем тяжёлом пятидневном бое рассказывал историк, многолетний автор «Гудка» Николай Зензинов: «16 ноября 1941 года 4-й немецкий армейский корпус генерала Шведлера перешёл в наступление и к исходу дня вклинился на глубину до 20 км в расположение нашей 12-й армии северо-восточнее Артёмовска. Оперативная обстановка сложилась так, что на правом фланге армии других частей, кроме железнодорожных, не было. Обнаружив слабое место, фашисты рассчитывали без особого труда овладеть Ворошиловградом и тем самым отвлечь советские войска с Ростовского направления, где противник наносил главный удар... Командир бригады полковник Н.В. Борисов принял решение: для выполнения поставленной задачи срочно создать сводный батальон. В него вошли находившиеся поблизости подразделения 20-го мостового, 11-го и 12-го восстановительных батальонов общей численностью 577 человек. Командиром сводного батальона был назначен капитан С.Н. Марков. Воины-железнодорожники не имели артиллерийского вооружения. Но для огневой поддержки сводному батальону были приданы три бронепоезда, в спешном порядке подготовленные рабочими Ворошиловградского паровозостроительного завода... Враг неоднократно контратаковал подразделения сводного батальона. К исходу 19 ноября батальон вынужден был оставить захваченные позиции и закрепиться перед Голубовкой на рубеже реки Лугани. Враг не оставлял попыток выбить наши подразделения, закрепившиеся на реке Лугань, обрушивал шквал артиллерийского огня на бронепоезда. Весь день

шли кровопролитные, жестокие бои. На рассвете 21 ноября враг перешёл в наступление, имея пятикратное превосходство в силах. Смолкли орудия наших подбитых бронепоездов. Лишившись их поддержки, сводный батальон отошёл на последний рубеж обороны. Упорно и беззаветно сражались наши бойцы.

Командир батальона капитан Марков лично повел бойца в атаку, но был поражен вражескими пулями и пал. Ожесточенное кровопролитное сражение продолжалось 4 дня. Железнодорожники крепко держали оборону, пока к ним не подошли полевые части Красной Армии. 11 мая он прибыл в часть 28-й железнодорожной бригады. Железнодорожная бригада принимала участие в боях под Ворошиловградом и продолжала работать над строительством насыпи и восстановление железнодорожного участка даже после переформирования[33, с. 123-158].

После сражения под Ворошиловградом венный совет Южного фронта обратился к верховному командованию с просьбой переименовать его в 28-ю железнодорожную бригаду. Гвардейские ордена, медали и награды получили 56 бойцов и командиров. "Ведя непрерывный бой с немецко-фашистскими захватчиками, специальные войска наносили фашистским войскам большие потери, сокрушительными ударами уничтожали живую силу и технику противника, беспощадно громили немецких захватчиков. 28-я железнодорожная бригада была награждена и переименована в «1-ю гвардейскую железнодорожную бригаду», за героизм личного состава, за выдержку, мужество, дисциплину и организованность, за мужество, проявленное в борьбе за Родину против немецких захватчиков.

Военные железнодорожники совершили немало подвигов во время боев за мосты и путепроводы. Они делали все возможное, чтобы замедлить продвижение противника, под огнем противника, презирая опасность, в последний момент ослабляли железнодорожные сооружения. Сержант 76-го автотранспортного батальона Мирошниченко совершил бессмертный подвиг. Выполняя приказ взорвать мост через реку Снопоть, он сделал это в тот

момент, когда на противоположном берегу реки появился фашистский мотоцикл. За свой выдающийся подвиг сержант Милосерденко был посмертно удостоен звания Героя Советского Союза.

Отдельные железнодорожные бригады, такие как бригада Никифора Афонина, также сыграли важную роль. С началом Великой Отечественной войны Никифор Афонин и его бригада были мобилизованы в действующую армию. Они начали служить в военной иерархии, доставляя боеприпасы, снаряжение, продовольствие и подкрепления на передовую.

Команда Афонина работала в самых сложных условиях. Железнодорожные пути постоянно подвергались бомбардировкам, а на станциях происходили диверсии. Машинисту пришлось проявить мужество и находчивость, чтобы довести поезд до места назначения.

Однажды эшелон, ведомый бригадой Афонина, попал под огонь противника. Машина была повреждена, но экипажу удалось устранить неполадку и продолжить движение. За этот подвиг Никифор Афонин был награжден орденом Отечественной войны II степени.

Бригада Афонина особенно отличилась во время операции "Багратион" по освобождению Белоруссии. Машинистам было поручено доставить на фронт установку реактивных снарядов "Катюша". Эти грозные машины должны были нанести мощный удар по немецкой обороне.

Команда Афонина блестяще справилась с этой задачей. Под непрерывным огнем противника они доставили "катюши" на передовые позиции. Это позволило Советской армии прорвать оборону противника и освободить значительную часть Беларуси.

Помимо доставки грузов на фронт, бригада Афонина принимала участие в обеспечении безопасности блокадного Ленинграда. По дороге жизни они перевозили продовольствие, топливо и другие необходимые товары.

Работа на "дороге жизни" была очень опасной. Немецкая авиация и артиллерия постоянно обстреливали грузовики со льдом. Многие машинисты и их помощники погибли, но бригада Афонина продолжала выполнять свои

обязанности. Они доставляли важные грузы в Ленинград и помогали городу выдержать тяжелейшую блокаду.

В последние месяцы войны бригада Афонина принимала участие в освобождении Польши и Чехословакии. Они продолжали доставлять боеприпасы и продовольствие на линию фронта, обеспечивая победу Советской армии.

За свои достижения Никифор Афонин был удостоен звания Героя социалистического труда. Остаток своей жизни он посвятил работе на железной дороге и передал свой опыт молодому машинисту.

Подвиг бригады елецких механизаторов Никифора Афонина в годы Великой Отечественной войны является примером мужества, стойкости и самоотверженности советских людей. Благодаря их труду и эксплуатации наша страна одержала победу над фашизмом [7, с. 46-89].

Локомотивная бригада сыграла важную роль в Великой Отечественной войне, обеспечив бесперебойную доставку войск, продовольствия и боеприпасов к линии фронта. Среди этих бригад особенно выделялась бригада машинистов Ивана Рыжова.

Бригада Рыжова прославилась своими героическими подвигами на разных участках фронта:

Оборона Москвы: бригада постоянно работала под артобстрелами, чтобы обеспечить доставку боеприпасов и продовольствия на передовую.

Сталинградская битва: Бригада доставляла подкрепления и материально-технические ресурсы на фронт, несмотря на ожесточенные атаки немецкой авиации и артиллерии.

Курская битва: Бригада принимала участие в доставке войск и техники на Курскую дугу, что сыграло решающую роль в победе Красной Армии в этом крупнейшем танковом сражении.

Освобождение Украины и Белоруссии: бригада доставляла войска и боеприпасы к линии фронта, обеспечивая быстрое продвижение советских войск.

Битва за Берлин: Бригада участвовала в последнем наступлении на Берлин, доставляя подкрепления и предметы снабжения армии.

Бойцы бригады Рыжова проявили необычайный героизм и самоотверженность при выполнении своих обязанностей. Они часто работали под шквальным огнем противника и рисковали своей жизнью.

Во время обороны Москвы машинист Рыжов несколько раз водил свой паровоз через горящий лес, чтобы доставить продовольствие и боеприпасы на передовую.

В Сталинградской битве бригада Рыжова неоднократно вывозила раненых с фронта под сильным артиллерийским огнем.

Во время Курской битвы помощник машиниста Василий Петров запрыгнул на подножку движущегося локомотива, чтобы устранить повреждения, нанесенные немецким снарядом.

За свои героические подвиги бригада Рыжова была награждена многочисленными наградами: орденом Красного Знамени; орденом Отечественной войны I степени; орденом Трудового Красного Знамени.

Во время отступления солдатами-железнодорожниками было взорвано около 2400 мостов, 580 труб и 20,5 тыс. стрелочных переводов, водопроводные насосы и линии связи, а также другие сооружения и постройки, а также другие постройки и строения строений же были разрушены. Заградительный огонь действовал на всех основных коммуникациях и объектах, при этом количество заблокированных линий составляло 75% от числа занятых противником в то время, а количество заблокированных линий составляло 75% от числа занятых противником в то время. Железнодорожные войска внесли достойный вклад в оборону столицы нашей Родины. Когда враг с нагрузкой на все силы устремился к Москве, а ее защитники героически подавили этот натиск, военные железнодорожники начали пользоваться преимуществом продвижения противника. [19, с. 200].

Руководство работами по заграждению на Московском железнодорожном узле было поручено Специальному корпусу

железнодорожной части, а прилегающие к нему участки были переданы в ведение Специального корпуса железнодорожной части. Подготовка к заграждению велась с большим размахом. Когда противник прорвал оборону нашей армии, используя численное превосходство в танках, железнодорожные войска начали блокаду. В результате всех проведенных подготовительных мероприятий были проведены масштабные разрушения в границах автодорог Завидово Октябрьская, Волоколамск Калининская, Можайск Западная, в основном повреждены пути перегонов и станций, все искусственные сооружения, объекты водоснабжения, коммуникации, техника, кроме того, произведено минирование поверхности. Войска Западного фронта во взаимодействии с войсками Калининского и Юго-Западного фронтов перешли в контрнаступление в 6 декабря 1942 года.

При разгроме немецко-фашистских войск под Москвой, Чифлисом и Ростовом в ходе зимней кампании было освобождено около 5000 км железных дорог, а при успешном наступлении наших войск - около 5000 км железных дорог. Российская армия начала масштабное восстановление стальных коммуникаций для обеспечения снабжения войск. В связи с этим проблема восстановления железной дороги после наступления Красной Армии и координации всех сил восстановителей с единой целью - не допустить отделения тыла от фронта - стала очень серьезной. Постановлением Комитета обороны от 1942-1943 годов № 1095, руководство заградительными и восстановительными работами возложено на вновь организованное главное управление военной реконструкции и заградительных работ НКПС (ГУВВР), руководство заградительными и восстановительными работами возложено на вновь организованное Главное управление военной реконструкция и заградительные работы НКПС (ГУВВР).

На передовой было создано управление военно-восстановительных работ (УВВР), в составе которого бригада железнодорожных подразделений и спецподразделений, строительно-монтажные поезда, станции механического пути, восстановительные и противопожарные поезда, железнодорожные

ремонтные бригады, строительно-монтажные поезда, механические путевые и противопожарные поезда были переведены. ГУВВР возглавил заместитель министра путей сообщения И.Д.Гоцеридзе. Для непосредственного руководства железнодорожными подразделениями, Главным управлением железнодорожных подразделений и штабом, на базе Главного управления Специального корпуса железнодорожных подразделений, в составе ГУВВРа, Главного управления специального корпуса железнодорожных подразделений, Главного управления специального корпуса железнодорожных подразделений. Корпус железнодорожных частей, Главное управление Министерства Генерал-майор технических войск Н.А. Просвилов, начальником штаба полковник П.В.Михайлов, военным комиссаром бригадный комиссар С.Н.Беляев, военным комиссаром бригадный комиссар С.Н.Беляев, начальником политического отдела бригадный комиссар С.Н.Беляев, начальником политического отдела бригад. Начальниками УВВР во время войны были генерал-майоры технических войск П. А. Кабанов, В.Е. Матишев, Е.И. Пирогов, А.П. Смирнов, А.П. Смирнов, В.В. Безвесильный, С.Н. Беляев и др. При организации ГУВВР в него вошло 82655 человек. Железнодорожные войска и 34860 чел. спецформирований вышли в силу. Таким образом создана стройная система управления ходом заградительных и восстановительных работ, которая сохранилась на всем протяжении Отечественной войны [41, с. 50-89].

Объем восстановительных работ, выполненных военными железнодорожниками и работниками спецформирований НКПС на железнодорожных коммуникациях к Москве был значительным. С января по апрель 1942 года ими было восстановлено более 4000 км железных дорог, 110 больших и средних мостов, много других объектов.

Крайне важную роль сыграли железнодорожники в подготовке к Курской битве летом 1943 года. Советские железнодорожники работали круглосуточно, чтобы обеспечить непрерывность перевозок. Они организовали специальные поезда для перевозки танков, артиллерии,

автомобилей и другой военной техники. Также были организованы поезда с продовольствием, медикаментами и другими необходимыми ресурсами для войск.

Объемы перевозок были колоссальными - за короткое время советские железнодорожники перевезли тысячи танков, самолетов, пушек и другой военной техники на фронт под Курском. Благодаря им удалось обеспечить успешное проведение операции и одержать победу над немецко-фашистскими войсками. Работа железнодорожников играла ключевую роль в успехе этого стратегически важного сражения.

Один из важнейших моментов в истории железнодорожников, было строительство дороги, что соединила Ленинград со страной после снятия блокады. «Дорога победы» - это название, которое было дано дороге, соединившей Ленинград (нынешний Санкт-Петербург) с Москвой во время Великой Отечественной войны. Эта дорога играла огромную роль в судьбе города Ленинграда во время блокады.

Сразу после начала войны Ленинград был окружен вражескими войсками, и подвоз продуктов питания и других необходимых товаров стал проблемой. Дорога, соединявшая Ленинград с Москвой, стала единственным способом поставок в город. На протяжении 29 месяцев блокады эта дорога стала жизненно важным транспортным путем, по которому поставлялись продовольствие, боеприпасы, медикаменты, топливо и другие необходимые товары.

В то время дорога была часто разбомблена и разрушена в результате немецких налетов, но советские войска и рабочие организовали операции по восстановлению и укреплению дороги. Именно благодаря этой дороге Ленинград смог выдержать блокаду и не сдать врагу.

Дорога победы стала символом выживания и сопротивления Ленинграда во время блокады и была одним из факторов, способствующих победе советских войск во Второй мировой войне. В настоящее время дорога победы

является памятником истории и символом подвига тех, кто защищал Ленинград в тяжелые годы Великой Отечественной войны.

Позже советским войскам необходимо было подготовиться к новым операциям. Так, железнодорожники восстанавливали пути под артобстрелом врага и бомбардировками. Так удалось восстановить и построить пути на Украине, зимой 1943-1944 годов. А позже подобные подвиги повторялись и летом 1944 года в ходе операции «Багратион» [34, с. 107-115].

После освобождения территорий Польши в 1944-1945 годах, советские железнодорожники приступили к огромной работе по восстановлению разрушенных железных дорог.

Они сталкивались с огромными трудностями: разрушенные мосты, поваленные путепроводы, разорванные рельсы и дорожные пути. Несмотря на это, железнодорожники работали круглосуточно, в экстремальных условиях, чтобы как можно быстрее восстановить транспортную инфраструктуру и обеспечить передвижение войск и грузов.

Один из самых значимых подвигов советских железнодорожников был связан с операцией по освобождению Варшавы от немецко-фашистских захватчиков. После освобождения города в январе 1945 года, железнодорожники начали активно работать по восстановлению железнодорожных путей и станций. Они быстро восстановили движение поездов и обеспечили транспортировку гуманитарной помощи для местного населения.

Советские железнодорожники восстановили более 200 мостов за период с осени 1944 года по весну 1945 года [17, с. 396]. Это была огромная работа, проведенная в условиях разрушения и опасности, чтобы обеспечить нормальное функционирование железнодорожной инфраструктуры на освобожденных территориях. Восстановление мостов было одним из ключевых шагов в восстановлении транспортной связи и обеспечении передвижения войск и грузов по железной дороге. Тем самым

железнодорожники внесли гигантский вклад в разгром врага и добивании врага, с последующим разгромом в его же столице – Берлине.

## 2.2 Герои железных дорог

Рассказывая про отдельные личности, которые внесли свой вклад в победу, сложно рассказать про всех сразу, так как иначе это займёт крайне много времени. Однако стоит рассказать про некоторых из таких героев.

Одним из них является Владимир Николаевич Жёлудев родившийся 10 ноября 1903 года в селе Белый Колодезь Валуйского уезда Воронежской губернии. Его детство нельзя было назвать зажиточным, так как жил он в семье сапожников и с 12 лет начал работать за кусок хлеба.

В 1917 году у Владимира Николаевича умирает отец, который погиб от ранения на фронте Первой Мировой войны. Чтобы хоть как-то прокормить себя, своих братьев, сестёр и мать, он устроился на работу в имение графини Паниной. Однако стремясь улучшить положение своей семьи, уже в 18 лет он устроился на железнодорожный транспорт, по началу устроившись учеником на телеграфе на станции Валуйки и работал там до призыва в Красную Армию, где его уже назначили в 1-й железнодорожный полк под Ленинградом. После же увольнения в запас, Владимир Николаевич Жёлудев вернулся в Валуйки и был телеграфистом на участке Валуйки-Лиски.

После этого Владимир Николаевич Жёлудев работал на различных должностях на станциях Северо-Донецкой и Юго-Восточной железных дорог, включая обязанности дежурного по станции, заместителя начальника станции, диспетчера и старшего диспетчера Лискинского отделения движения.

Когда Владимиру исполнилось 15 лет, его семья решила переехать в Москву в поисках лучшей жизни. В Москве он начал работать в телеграфной станции. Он быстро освоился с работой и стал одним из самых молодых и талантливых телеграфистов.

Перед Владимиром открылись новые возможности для профессионального роста. Его точность и скорость работы привлекли внимание начальства, и он был выбран для работы в Московском центральном телеграфном учреждении. Здесь он познакомился с новыми технологиями и получил возможность работать с самыми передовыми системами связи того времени.

В 1929 году Владимир получил приглашение работать в НКВД, где телеграфисты играли важную роль в передаче оперативной информации. Он согласился на предложение и присоединился к службе безопасности СССР. Своей верой в дело и высокой эффективностью работы Владимир заслужил большое доверие со стороны руководства и был назначен на ответственную должность в Ленинграде.

В 1936 году, после прохождения курсов диспетчеров в Киеве и обучения в Центральной Эксплуатационной школе Наркомата Путей Сообщения в Москве, Владимира Николаевича Жёлудева назначили заместителем начальника отделения в Россошь. К концу того же года он был повышен до старшего помощника начальника распорядительного отдела Управления Юго-Восточной дороги [16, с. 106].

Владимир Николаевич Жёлудев начал свою карьеру в железнодорожной отрасли ещё до начала Великой Отечественной войны. В 1937 году он был назначен начальником Лискинского отделения Юго-Восточной железной дороги. Это был очень ответственный пост, требующий организационных и управленческих навыков.

Когда в 1941 году началась Великая Отечественная война, Желудев активно участвовал в военных действиях страны. Он был призван на фронт, где служил в составе железнодорожной армии. Как командир подразделения, он осуществлял ремонт и восстановление разрушенных железнодорожных путей, что было важным фактором эффективного снабжения фронта боеприпасами и материальными ресурсами. Заслуги Желудева были

признаны, он был награжден орденами и медалями за мужество и службу на фронте.

В 1943 году после ранения Желудев был переведен в тыл на лечение и возобновил свою деятельность в качестве начальника Лискинского отделения Юго-Восточной железной дороги. Он продолжал ремонтировать и перестраивать железнодорожные пути, восстанавливая транспортную инфраструктуру, которая была разрушена во время войны. Его организаторские и управленческие способности сыграли важную роль в восстановлении и совершенствовании послевоенного железнодорожного транспорта.

Благодаря систематическим усилиям Желудева Лискинское отделение Юго-Восточной железной дороги стало одним из наиболее эффективных и развитых управлений в стране. Первым было проведено множество модернизаций, внедрены новые технологии и усовершенствована система безопасности.

Владимир Николаевич Желудев продолжил свою успешную карьеру в железнодорожной отрасли после окончания войны. Он активно участвовал в реализации масштабных железнодорожных проектов и внес свой вклад в развитие транспортной инфраструктуры страны. За свою службу он был удостоен высшей награды и почетного звания.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года «за особые заслуги в деле обеспечения перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени» Владимир Николаевич Желудев был удостоен звания Героя Социалистического Труда с вручением так же ордена Ленина и золотой медали «Сер и Молот».

После войны, Владимир вернулся к своей работе телеграфиста. Он продолжал работать в системе связи и обеспечивать надежную передачу информации. Его профессионализм и преданность делу сделали его одним из самых уважаемых телеграфистов в стране [21, с. 197].

Владимир Николаевич Жёлудев ушел на пенсию в 1970 году, после 45 лет службы в системе связи. Он умер в 1975 году в возрасте 72 лет. Его вклад в развитие связи и безопасности страны был огромным, и его имя всегда ассоциируется с высоким профессионализмом и преданностью службе.

Далее, стоит упомянуть юную стрелочницу по имени Вера Алексеевна Чайкина. Вера Чайкина была юной стрелочницей во время Великой Отечественной войны. Она родилась в Смоленске в 1922 году в рабочей семье. С детства она проявляла интерес к спорту и активному образу жизни.

В 1941 году, когда началась война, Вера Чайкина была всего лишь 19-летней девушкой. Несмотря на свой юный возраст, она сразу же решила пойти на фронт и защищать свою родину. В то время военная форма для женщин-военнослужащих не была распространена, поэтому она носила гражданскую одежду.

Вера Чайкина получила образование стрелка и была отправлена на передовую в качестве стрелочницы. Ее главной задачей было надежно поражать цели противника. Она научилась обращаться с разнообразным оружием, включая пулеметы и артиллерию. Она также знала, как обращаться с различными средствами беспроводной связи, что было очень важно для эффективного ведения боевых действий.

На протяжении всей войны Вера Чайкина демонстрировала отличные боевые качества и профессионализм. Она была не только отличным лучником, но и хорошо обучена тактике и стратегии ведения боя. Ведя огонь по врагу, она умела выбирать наиболее опасные цели и отлично с ними справлялась.

1. Одним из самых впечатляющих поступков Веры Чайкиной стало ее участие в обороне города Севастополя. В 1942 году немецкие войска начали штурм города, и Вера Чайкина была одной из тех, кто его защищал. Она очень эффективно управляла огневой мощью орудия, способствуя успеху противостояния с врагом и обороне города.

Несмотря на опасности и тяжесть военных действий, Вера Чайкина всегда оставалась спокойной и решительной. Она часто подвергалась обстрелам и налетам противника, но никогда не пренебрегала своими обязанностями. Благодаря своему мужеству и профессионализму ее батарея нанесла большие потери немецкой армии. После окончания войны Вера Чайкина продолжила службу в армии и была награждена многими орденами и медалями [20, с. 161].

Одной из важных фигур был человек по имени Николай Александрович Лунин (1915-1968). Николай Александрович Лунин родился в Барашове, Саратов, в 1915 году в 5:22 утра. В 1934 году он окончил Саратовский институт путей сообщения и начал работать на железной дороге.

В 1935 году Лунин был назначен помощником машиниста на Южную железную дорогу. Он быстро освоил профессию и через 2 года стал машинистом. В 1938 году Лунин был переведен на должность инженера по тяге в депо Россошь. На этой должности он проявил себя как инициативный и высококвалифицированный специалист.

В довоенные годы в СССР было широко распространено стахановское движение, требовавшее от рабочих достижения высоких показателей производительности труда. Лунин был одним из первых, кто откликнулся на этот призыв. В 1939 году он разработал передовые методы эксплуатации поездов, которые позволили значительно сэкономить топливо и повысить производительность труда.

В 1940 году Лунин был назначен начальником локомотивного депо Гревенка Южной железной дороги. Под его руководством депо стало одним из лучших в СССР. Лунин первым внедрил ряд инновационных технологий, которые значительно повысили эффективность работы и сократили сроки ремонта локомотивов.

Одним из основных направлений работы Лунина до войны было внедрение новой техники на железной дороге. Он принимал активное участие в испытаниях и разработке новых типов паровых и тепловозных локомотивов.

Лунин также разработал несколько усовершенствований для железнодорожных вагонов, увеличив их возможности и проходимость по пересеченной местности.

Лунин уделял большое внимание развитию человеческих ресурсов. Он организовал в депо школу для повышения квалификации рабочих и инженерно-технических работников. Лунин лично преподавал многие дисциплины и пользовался большой известностью среди студентов. Новаторская деятельность Лунина была высоко оценена руководством страны. В 1940 году он был награжден орденом Ленина, а в 1941 году - орденом Трудового Красного Знамени. Лунин также был удостоен звания Героя Социалистического Труда [26, с. 89].

С началом Великой Отечественной войны в 1941 году Николай Лунин был призван в армию. Он был направлен в железнодорожные войска, где отвечал за ремонт и восстановление поврежденных железнодорожных путей. Во время боев на Украине и в Крыму проявил себя как отважный и находчивый воин.

В 1943 году Лунин был демобилизован из армии и вернулся на железнодорожный транспорт. В условиях жесточайшей нехватки материальных ресурсов и постоянных бомбардировок со стороны люфтваффе он разработал целый ряд новаторских идей, которые позволили повысить эффективность и безопасность перевозок.

Одной из самых известных новаций Лунина была паровая пушка. Это устройство использовалось для расчистки снежных заносов, которые часто препятствовали движению поездов. Паровая пушка производила мощную струю горячего пара, которая сдувала снег с путей, не повреждая их. Изобретение Лунина значительно сократило время задержек поездов и обеспечило бесперебойную доставку грузов на фронт.

Еще одним важным изобретением Лунина стало предохранительное устройство, которое предотвращало аварии на переездах. С начала войны участились случаи столкновений поездов с автотранспортом, что приводило к

тяжелым жертвам. Лунин разработал датчик, который срабатывал при приближении поезда и автоматически опускал шлагбаум на переезде. Это устройство позволило предотвратить множество аварий и спасти жизни.

В 1944 году Лунин стал начальником поезда-госпиталя, который эвакуировал раненых бойцов с фронта в тыл. На базе поезда он организовал операционную, перевязочную и аптеку. Благодаря его умелой организации и самоотверженной работе врачей и медсестер тысячи раненых были доставлены в госпитали и получили своевременную медицинскую помощь.

В 1943 году Николай Лунин был удостоен звания Героя Социалистического Труда за свои выдающиеся достижения в повышении эффективности железнодорожного транспорта. Он также был награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й и 2-й степени, а также многочисленными медалями.

Николай Лунин оставил после себя богатое наследие новаторских идей и самоотверженного служения своему делу. Его изобретения и разработки сыграли важную роль в победе над Германией и развитии железнодорожного транспорта в послевоенные годы. Его имя навечно вписано в историю отечественного железнодорожного дела.

Николай Александрович Лунин был не только выдающимся железнодорожником, но и настоящим патриотом своей страны. Его подвиг в годы Великой Отечественной войны стал примером для всех, кто хотел приблизить Победу и внести свой вклад в общее дело защиты Родины.

Так же не мало важную роль сыграла личность простого машиниста, который самоотверженно жертвовал собой ради спасения эшелона танков.

Иван Иванович Шурупов - выдающийся машинист паровоза, Герой Социалистического Труда, один из зачинателей стахановского движения на железнодорожном транспорте. В предвоенные годы он проявил себя как высококвалифицированный специалист, новатор производства и общественный деятель.

Иван Шурупов родился 18 сентября 1906 года в деревне Моисеевка Самарской губернии. Его родители были крестьянами. С ранних лет он трудился в поле, помогая отцу и матери. В 14 лет уехал в город, где поступил учеником слесаря на железнодорожную станцию.

После окончания учебы Шурупов работал слесарем, кочегаром и помощником машиниста. В 1928 году он сдал экзамен на машиниста и начал водить паровозы на линии Москва – Ленинград.

В 1935 году Шурупов включился в стахановское движение, которое охватило всю страну. Он разработал передовые методы вождения поездов, позволявшие повысить скорость и грузоподъемность состава. Машинист регулярно перевыполнял производственные планы, экономя топливо и время.

За выдающиеся успехи в работе Иван Шурупов в 1936 году был награжден орденом Ленина. Эта награда стала признанием его заслуг перед страной и стимулом для дальнейших трудовых свершений.

Помимо производственной деятельности, Шурупов активно участвовал в общественной жизни. Он избирался депутатом Верховного Совета СССР первого созыва, а также членом ЦК профсоюза железнодорожников. Машинист выступал на собраниях и конференциях, делился своим опытом и призывал коллег к повышению производительности труда.

В предвоенные годы Шурупов продолжал совершенствовать свое мастерство. Он изучал новое оборудование и технологии, повышал квалификацию. Машинист понимал, что приближается война, и готовился к ней, совершенствуя свои профессиональные навыки.

1942 год, разгар Битвы за Сталинград. Машинист Иван Шурупов получил задание доставить на фронт эшелон с советскими танками. В тот период войны в воздухе господствовала немецкая авиация, которая громила советские коммуникации, в особенности эшелоны с техникой. На одном из перегонов состав, который вел Шурупов, был обнаружен одиноким немецким самолетом. Вероятно, он уже возвращался с задания, поэтому был без бомб.

Тем не менее вражеский летчик решил атаковать паровоз из пушек и пулеметов на бреющем полете.

В результате обстрела паровоз был поврежден, а машинист Шурупов тяжело ранен. Он получил три осколка в голову и один в живот. Истекающего кровью железнодорожника перевязали. Обстановка была критической, немецкий летчик наверняка доложил о поврежденном эшелоне, вскоре на состав могла обрушиться группа бомбардировщиков. Требовалось как можно быстрее начать движение.

Помощник машиниста Завилохин и кочегар Якушев устранили повреждения паровоза. А тем временем машинист Шурупов пытался подняться, но не смог из-за слабости. Тем не менее он собрался с силами, попросил товарищей поднять его в кабину и начал движение.

Когда Шурупова доставили в госпиталь, врачи не могли поверить, что с такими ранениями он смог вести эшелон. Железнодорожник успешно вылез из больницы и продолжил работать. За свой подвиг Иван Иванович Шурупов был награжден орденом Ленина [9, с. 84].

Так же весьма яркой личностью, будучи машинистом был Иван Иванович Носков.

Иван Носков родился 10 мая 1901 года в селе Лиски Воронежской губернии. Его родители, Иван Иванович и Дарья Петровна, были простыми крестьянами. Рос Иван в многодетной семье, где помимо него было еще двое братьев и две сестры.

С ранних лет Иван помогал отцу по хозяйству, а также подрабатывал на местной железнодорожной станции. Уже в то время он проявлял трудолюбие, ответственность и смекалку.

В 1924 году Иван Носков поступил в депо станции Лиски учеником слесаря. Благодаря своим способностям и усердию он быстро освоил профессию и вскоре стал машинистом паровоза.

В те годы железная дорога играла важную роль в развитии страны, и машинисты были уважаемыми людьми. Иван Носков гордился своей профессией и считал ее делом всей своей жизни.

Помимо работы, Иван Носков активно участвовал в общественной жизни. Он был членом комсомола, а затем - коммунистической партии. Занимался спортом, увлекался охотой и рыбалкой.

Также Иван Носков был активным участником художественной самодеятельности. Он играл на балалайке, пел в хоре и участвовал в постановках местного театра.

Современники Ивана Носкова отмечали его твердый характер, мужество и решительность. Он был человеком слова и всегда держал свое обещание. Своих друзей и близких он ценил превыше всего.

Иван Носков был убежденным коммунистом и верил в светлое будущее своей страны. Он был готов отдать все силы для ее процветания.

Таким образом, до Великой Отечественной войны Иван Носков был трудолюбивым машинистом, активным участником общественной жизни и убежденным коммунистом. Его характер и жизненный опыт подготовили его к тем испытаниям, которые выпали на его долю во время войны.

С началом Великой Отечественной войны в июне 1941 года Иван Носков был призван в армию. Служил в 41-й запасной стрелковой бригаде, которая дислоцировалась в городе Лиски. В августе 1941 года бригада была переброшена на фронт.

Боевой путь Ивана Носкова начался под городом Ельня Смоленской области. В составе 906-го стрелкового полка 247-й стрелковой дивизии он участвовал в оборонительных боях против немецких войск. В сентябре 1941 года дивизия попала в окружение под Брянском. Иван Носков вместе с однополчанами героически сражался в окружении, прорываясь к своим.

В октябре 1941 года Иван Носков был тяжело ранен и эвакуирован в госпиталь. После лечения вернулся в строй и был назначен машинистом

бронепоезда № 74. На бронепоезде Носков участвовал в боях под Москвой, Сталинградом, Курском, Орлом и другими городами.

Особо отличился Иван Носков в боях за освобождение Украины. В сентябре 1943 года его бронепоезд поддерживал наступление советских войск на Полтавском направлении. В одном из боев бронепоезд был подбит, но Носков сумел вывести его из-под огня и продолжить наступление.

В ноябре 1943 года бронепоезд № 74 под командованием Ивана Носкова участвовал в освобождении Киева. За умелое руководство бронепоездом и проявленные при этом мужество и героизм Иван Носков был награжден орденом Красного Знамени.

В дальнейшем Иван Носков продолжал сражаться на бронепоезде, участвуя в освобождении Польши, Чехословакии и Венгрии. За боевые заслуги он был награжден многими орденами и медалями, в том числе орденами Ленина и Красной Звезды [27, с. 487].

Иван Иванович Сериков родился 15 октября 1889 года в селе Селихово Тамбовской губернии. С детства он проявлял интерес к технике и мечтал стать машинистом паровоза. После окончания школы в 1905 году поступил в железнодорожное училище, по окончании которого в 1907 году начал работать помощником машиниста на станции Лиски Юго-Восточной железной дороги.

В 1912 году Иван Иванович получил удостоверение машиниста и начал водить товарные поезда. За короткий срок он зарекомендовал себя как высококвалифицированный и ответственный работник. В 1914 году его назначили машинистом пассажирского паровоза № 706-82, на котором он проработал вплоть до начала Великой Отечественной войны.

Иван Иванович Сериков был не только опытным машинистом, но и новатором. Он одним из первых на Юго-Восточной железной дороге стал использовать передовые методы вождения поездов, что позволило значительно сократить время в пути и повысить безопасность движения. За свои трудовые успехи он неоднократно награждался почетными грамотами и премиями.

В 1935 году Иван Иванович Сериков стал одним из инициаторов стахановского движения на железных дорогах. Он установил рекорд по вождению пассажирских поездов, проехав за месяц более 10 тысяч километров без единого опоздания. Его опыт и методы работы были изучены и внедрены на всех железных дорогах СССР.

В первые дни войны Сериков был призван в армию и направлен на фронт в качестве машиниста паровоза № 706-82. Он участвовал в обороне Москвы, Сталинградской битве, освобождении Украины и Польши. За время войны он совершил более 100 рейсов в тыл врага, доставляя на передовую войска, боеприпасы и продовольствие [31, с. 133].

Один из самых известных подвигов Серикова был совершен в 1943 году под Сталинградом. Его паровоз попал под массированный артиллерийский обстрел, и Сериков был тяжело ранен. Несмотря на ранение, он остался на своем посту и сумел вывести состав из-под обстрела, доставив на передовую важный груз.

За свой подвиг Сериков был награжден орденом Ленина. Он также получил звание Героя Советского Союза.

Но так же важную роль играли и высокопоставленные железнодорожники, такие как Бакарев. Петр Иванович Бакарев родился 20 февраля 1892 года в деревне Рахманино Каширского уезда Тульской губернии в крестьянской семье.

В 1913 году Бакарев был призван на действительную военную службу и направлен в железнодорожный батальон. В 1914 году окончил школу прапорщиков и получил звание прапорщика.

Во время Первой мировой войны Бакарев командовал взводом и ротой в составе 3-го железнодорожного батальона на Юго-Западном фронте. Участвовал в боях в Галиции, Польше и на Украине. Был ранен в боях.

После Октябрьской революции Бакарев вступил в Красную Армию и принял участие в Гражданской войне. С 1918 по 1922 год служил в различных должностях в железнодорожных частях на Южном, Кавказском и

Туркестанском фронтах. Был командиром отряда бронепоездов, начальником службы тяги, начальником железнодорожного участка.

После окончания Гражданской войны Бакарев продолжил службу в железнодорожных войсках. В 1924 году окончил курсы высшего состава железнодорожных войск. С 1926 по 1930 год служил в должности начальника штаба и командира 1-й отдельной железнодорожной бригады.

В 1930 году был назначен начальником и военным комиссаром Управления железнодорожных и военно-автомобильных войск Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА). В этой должности Бакарев внес значительный вклад в развитие и укрепление железнодорожных войск, а также в совершенствование их боевой подготовки.

В 1936 году Бакареву было присвоено звание комбрига, а в 1940 году - генерал-майора.

До Великой Отечественной войны Бакарев проделал большую работу по организации и развитию железнодорожных войск РККА. Под его руководством были разработаны и внедрены новые методы строительства и восстановления железных дорог, создана система подготовки кадров для железнодорожных войск.

Бакарев также уделял большое внимание развитию техники и вооружения железнодорожных войск. При его непосредственном участии были разработаны и приняты на вооружение новые типы подвижного состава, путевых машин и других средств механизации.

В результате предпринятых Бакаревым мер железнодорожные войска РККА к началу Великой Отечественной войны стали мощной и оснащенной современным вооружением и техникой специализированной частью Красной Армии [28, с. 145].

С началом Великой Отечественной войны Бакарев был назначен начальником железнодорожных войск Ленинградского фронта. Войска под его командованием обеспечивали бесперебойное снабжение осажденного Ленинграда, выполняя сложнейшие задачи по восстановлению и эксплуатации

железнодорожной сети в условиях постоянных бомбардировок и артобстрелов.

В конце 1941 года Бакарев был назначен командующим железнодорожными войсками Западного фронта, участвовавшего в битве за Москву. Под его руководством войска обеспечили переброску подкреплений и техники к столице, а также своевременную эвакуацию промышленных предприятий и населения.

В 1942 году Бакарев был назначен командующим железнодорожными войсками Юго-Западного фронта. Он сыграл ключевую роль в обеспечении снабжения войск в ходе Сталинградской битвы. Войска под его командованием оперативно восстанавливали разрушенные железнодорожные пути и перебрасывали огромное количество грузов, что позволило советским войскам одержать решающую победу.

В 1943 году Бакарев был назначен заместителем Главнокомандующего железнодорожными войсками Красной Армии. В ходе Курской битвы он отвечал за организацию и проведение крупномасштабных железнодорожных перевозок, обеспечивших своевременное сосредоточение сил и средств для решающего удара по противнику.

В 1944 году Бакарев был назначен Главнокомандующим железнодорожными войсками Красной Армии. Под его руководством войска обеспечивали снабжение советских войск в ходе освобождения Украины, Белоруссии и Польши. Войска под его командованием также восстанавливали разрушенные железнодорожные инфраструктуры в освобожденных районах.

В 1945 году Бакарев сыграл важную роль в планировании и обеспечении железнодорожных перевозок в ходе Берлинской операции. Войска под его командованием обеспечили оперативную переброску войск и техники к Берлину, а также снабжение советских войск в ходе штурма города.

После войны Бакарев продолжил службу в железнодорожных войсках. В 1951 году ему было присвоено воинское звание «Маршал технических войск». В 1961 году он ушел в отставку [24, с. 388].

За свою выдающуюся службу Пётр Иванович Бакарев был награжден многими орденами и медалями, включая шесть орденов Ленина и Золотую Звезду Героя Социалистического Труда. В его честь были названы улицы в городах России и Украины, а также установлены памятники.

Пётр Иванович Бакарев был выдающимся военачальником, внесшим неоценимый вклад в Победу над фашизмом во время Великой Отечественной войны. Войска под его командованием обеспечивали бесперебойное снабжение фронта, оперативно восстанавливали разрушенную железнодорожную инфраструктуру и сыграли ключевую роль в достижении победы. Имя маршала Бакарева навсегда вписано в историю Великой Отечественной войны.

Таким образом, героизм, самоотверженность и профессионализм железнодорожников играли огромную роль в победе над фашистскими захватчиками и в сохранении жизней миллионов граждан Советского Союза.

## ГЛАВА III. ПРОБЛЕМАТИКА ВОПРОСА В ШКОЛЬНОМ КУРСЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ

### 3.1 Отражение темы «Железнодорожный транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны» в ИКС и учебной литературе

История имеет огромное значение для учащихся и общества в целом как дисциплина, изучаемая в школе. Изучение истории позволяет сформировать широкий спектр представлений о ее развитии, они являются одним из важнейших элементов функционирования сильно сплоченного общества.

Поэтому важно и необходимо задаться вопросом, как правильно изучать историю в школе, какой должна быть учебная литература для школьников.

Поскольку история полна противоречий, конфликтов, различных точек зрения на конкретные события и процессы, школьные учебники являются одними из важных в понимании всего многообразия истории.

Основой разработки педагогического и методического комплекса (концепция не была представлена) Он стал историко-культурным стандартом, разработанным в 2020 году. После появления очень большого количества учебников истории 2000-х годов, представляющий собой иную, зачастую весьма противоречивую, запутанную трактовку и сухое изложение материалов, стал основой для создания правильного, но грамотного, научно обоснованного изложения истории, её понимания, вовлеченности в нее и дальнейшего развития.

Историко-культурные стандарты состоят из пояснительных текстов, самих стандартов и перечня спорных и сложных вопросов.

В его основу положен ряд основополагающих принципов. Во-первых, культурно-антропологический подход, подразумевающий рассмотрение не только истории Великой Отечественной войны, но и взгляд на историю «...через постижение развития хода действий и их оценкой современников как

военных, так и гражданских лиц». Не менее важным является и освещение вопросов связанных со снабжением армий по железной дороге и важности железных дорог для воюющих армий.

Второй аспект – этнокультурный компонент. Для России как огромной страны с огромным разнообразием народов и культурных особенностей различных регионов данный компонент имеет огромное значение. Региональная история, история отдельных населённых пунктов и групп населения должна рассматриваться как одна из важных частей истории России в целом. Это поможет формированию любви к родному краю, «восприятия разнообразия мира и различия истории разных мест»

Выработка сознательного оценочного отношения также становится важнейшей задачей, подразумевающей активную позицию учащихся по отношению к изучению истории, которое может быть обеспечено широким учебно-методическим комплексом, хрестоматиями, атласами, сборниками исторических текстов, с использованием информационно-компьютерных технологий. Учебник должен стать навигатором, который будет не просто давать информацию, а будет возможностью для учащихся самим анализировать, рассуждать, делать выводы, обращаться к другим источникам и т.д.

В соответствии с изложенными позициями были разработаны и сформированы новые учебники.

На основе темы «Деятельность земств по медицинскому обслуживанию населения» рассмотрим ее отражение в ИКС и реализацию в новых учебниках, в соответствии с задачами поставленными перед ними.

В историко-культурном стандарте тема Железнодорожный транспорт СССР находит отражение и то лишь частичное в разных параграфах в разделе «Формирование и эволюция советской системы. Великая Отечественная война 1941-1945 гг.».

Развитие и необходимость железнодорожного транспорта в годы войны будет рассмотрено на уроке посвящённом начальному периоду Великой Отечественной войны.

Железнодорожный транспорт играл ключевую роль в снабжении фронта продовольствием, оружием и боеприпасами, а также в эвакуации населения и военно-промышленной базы во время Великой Отечественной войны. Изучение данной темы является крайне важным для понимания всей сложности и значимости транспортной инфраструктуры военного времени.

Одной из основных задач железнодорожного транспорта в годы войны было обеспечение непрерывной работы дорог в условиях стремительного наступления войск противника. Для этого были приняты ряд мер, включая эвакуацию оборудования и материалов из зон боевых действий, организацию военного железнодорожного транспорта и укрепление обороны железнодорожных узлов. Кроме того, железнодорожные рабочие и сотрудники транспорта активно участвовали в строительстве оборонительных сооружений и защите железнодорожной инфраструктуры от воздушных атак и разрушений.

Важным аспектом изучения железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны является анализ его влияния на исход сражений и на повседневную жизнь населения. Благодаря эффективной работе железнодорожного транспорта была обеспечена передача необходимых ресурсов на фронт, что способствовало успешным военным операциям и повысило шансы на Победу.

Обращаясь к источникам, мы можем увидеть, что железнодорожный транспорт в годы войны стал неотъемлемой частью стратегии ведения военных действий и сыграл значительную роль в итогах Великой Отечественной войны. Изучение данной темы позволяет понять сложность и масштаб военных операций.

Рассмотрим отражение темы «Железнодорожный транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны» в современных школьных учебниках.

Для сравнения мы взяли учебник за 10 класс «Истории России. Начало XX - начало XXI века», за авторством Волобуев О.В., Андреев И.Л., издательства «Дрофа» [1].

В учебнике издательства «Вертикаль», тема железнодорожного транспорта в СССР рассматривается в III главе «Великая. Отечественная. Священная».

Более подробно роль транспорта в эвакуации промышленности раскрыта в параграфе 17 – «Трагическое начало».

В целом, во всём параграфе лишь только один раз упоминается железнодорожный транспорт, в роли эвакуации промышленности в глубь территории страны. Приводятся цифры объёмов и числа грузов, задействованных вагонов, поездов и локомотивов, но к сожалению на этом всё.

Далее в параграфе 18 – «Переломный момент», упоминается «Дорога победы», которая связала Ленинград со страной после частичной деблокады города зимой 1943-1944 года, но на этом всё.

В данном учебнике критически мало уделяется внимание даже простому железнодорожному транспорту из-за этого у учеников нет понимания необходимости и причин поражений той или иной стороны и почему так важен железнодорожный транспорт для любой армии.

Так же был рассмотрен учебник «История. История России. 1914—1945 годы. 10 класс. Базовый уровень - Мединский В.Р., Торкунов А.В.» [3], где допущены аналогичные или даже полностью такие же проблемы, однако стоит отметить, что в данном учебнике уже идёт упор на объяснение, пусть и скромное, необходимости контроля железнодорожных узлов для наступающих армий, в главе «1944: год изгнания врага», где говорится про города-крепости, которые не давали нормально снабжать наступающие части Красной Армии.

Таким образом, можно сделать вывод, что содержание разделов «Великая Отечественная война» данных учебников в целом соответствуют

требованиями ИКС [2; 4]. В них предлагается основная информация по Великой Отечественной войне, дающая возможность учащимся анализировать и самостоятельно делать те или иные выводы. И хотя тема связанная с железнодорожным транспортом, освещается довольно кратко, стоит отметить что в целом роль грузового железнодорожного транспорта рассматривается довольно подробно, упора на данный вопрос и связанные с ним темы, как железнодорожные войска участие бронепоездов и так далее, не рассматривается. Для более информативного рассмотрения роли железной дороги в учебном процессе стоит привлекать дополнительный материал в виде документов, воспоминаний современников, фото и видео материалов и т.п. Данный аспект и реализацию данной темы мы более подробно рассмотрим в следующем пункте.

3.2 Методические приемы и способы реализации темы «Железнодорожный транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны» в курсе изучения отечественной истории.

Анализ учебной литературы позволяет нам сделать выводы о том, что тема железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны не раскрывается подробно, а лишь упоминается в общей канве Великой Отечественной войны. В данном параграфе мы постараемся проследить возможность реализации этой темы более подробно в рамках учебного процесса при помощи применения определенных методических приемов и средств обучения.

Одним из методических приемов, позволяющих создать условие для яркого восприятия материала, является прием визуализации. Учитель может использовать картины и фотографии, изображающие деятельность железнодорожников в качестве наглядного метода. Это позволит учащимся сформировать запоминающийся, целостный и полный образ. Показательными, например, являются фотографии сошедшего поезда войск

Германии. Здесь изображены действия партизан, которые привели к сходу с рельс вражеского состава. Богатым источником информации об участии лично железнодорожных войск может послужить фотография идущих в атаку железнодорожников 1941 года. Данные фотографии позволяют сравнить и понять, что война с врагом шла как на линии фронта, где шли бои за каждую дорогу, так и в тылу, где нарушалось снабжение противника. С данными фотографиями можно ознакомиться в приложении 1 и 2 соответственно.

Данная тема имеет широкие возможности для реализации регионального компонента. В течении урока возможно привлечь данные о строительстве поездов в Челябинской области.

Такая форма проведения урока как экскурсия станет прекрасной дополнительной способом реализации регионального компонента и возможностью для учащихся познакомиться с историей развития железнодорожного транспорта СССР, на примере родного края, города, района. Так в Челябинске существует ряд музеев, посвященных развитию железной дороги. Одним из наиболее интересных и содержательных является Музей ЮУЖД, в котором проводится специальная экскурсии по истории железной дороги Челябинска, Челябинской области и в целом на Урале. Представлено множество картин, портретов выдающихся железнодорожников, воссоздан ряд кабинетов и т.д.

Привлечение в обучении художественной литературы, отражающей реалии того времени, может стать богатым источником информации. «... История как наука о прошлом только тогда может представиться ученику в виде живой картины, когда он обладает массой ее характерных черт и именно историческое чтение «снабжает» ученика этими характерными чертами «исторической жизни».

Одним из примеров может быть рассказ или отрывок из романа "Железный поток" Валентина Катаева [39]. В этом произведении описывается жизнь и работа железнодорожников в период Великой Отечественной войны. Перед чтением отрывка учитель может обсудить с учащимися тематику

произведения, основные события, персонажей и их роли в контексте железнодорожной индустрии во время войны. Учитель читает отрывок из романа вслух или просит одного из учащихся прочитать его вслух, чтобы обеспечить понимание содержания и атмосферы произведения. После чтения учитель проводит обсуждение вопросов, связанных с железнодорожным транспортом в годы войны. Это может быть анализ роли железнодорожников в поддержании оборонного потенциала страны, трудности и вызовы, с которыми они сталкивались, а также их вклад в победу. Учитель так же помогает учащимся установить связь между описанными в произведении событиями и реальными историческими фактами о железнодорожной сети в СССР в годы войны, такими как эвакуация промышленности на восток, перевозка войск и военного оборудования и т. д. Завершая урок, учитель может попросить учащихся поделиться своими мыслями о том, как использование художественной литературы помогло им лучше понять исторические события и роль железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны. Этот метод помогает сделать урок более живым и эмоциональным, а также позволяет учащимся лучше понять сложные исторические события через призму литературного восприятия.

Использование художественной литературы на уроках истории, является результатом реализации межпредметных связей, в данном случае с литературой, для достижения высоких результатов и наиболее эффективного усвоения знаний учениками. Художественная литература, привлекаемая на урок, помогает конкретизации исторического материала и формированию у учеников ярких образов прошлого, являющихся составной частью их исторических представлений. Художественная книга позволяет поддержать внимание учеников, способствует развитию интереса к предмету.

Метод работы с историческими личностями подразумевает умение давать их характеристику с позиции их воздействия на ход исторических событий. Для создания образа земского врача учащимся может быть предложено задание на составление характеристики исторического деятеля.

Заданием, предусматривается выбор тех или иных качеств конкретной личности (образованность, доброта, честность, хитрость, порядочность и т.д.).

Учитель выбирает несколько ключевых исторических личностей, связанных с железнодорожным транспортом в годы Великой Отечественной войны. Это могут быть, например, инженеры, руководители железнодорожных департаментов, командиры войск железнодорожного фронта и т. д. Учитель предлагает учащимся провести исследование биографий выбранных исторических личностей, изучив их вклад в развитие железнодорожной сети и её использование в годы войны. Это может включать в себя их профессиональный опыт, решения, принятые ими в трудные времена, и их влияние на развитие транспортной системы. Учитель предлагает учащимся принять на себя роли выбранных исторических личностей и провести ролевую игру, имитируя дискуссию или встречу между ними. Например, учащиеся могут представиться в роли инженеров, руководителей железнодорожных станций и т. д., обсуждая стратегии развития и использования железнодорожного транспорта в условиях войны. После ролевой игры учащиеся могут представить результаты своего исследования и обсуждения перед классом. Это позволит им поделиться своими выводами о важности железнодорожного транспорта в годы войны и роли исторических личностей в его развитии и использовании. После презентации учитель проводит обсуждение вопросов, связанных с влиянием железнодорожного транспорта на исход войны, вкладом исторических личностей и их решений в победу, а также значимостью этой темы для современности. Завершая урок, учитель может попросить учащихся поделиться своими мыслями о важности работы с историческими личностями для понимания исторических событий и их уроков для настоящего времени. Этот метод позволяет учащимся более глубоко понять исторические события через изучение деятельности и вклада конкретных личностей, а также развивает навыки анализа, коммуникации и критического мышления.

Данная тема обладает огромным потенциалом для реализации проектно-исследовательской деятельности. Под проектно-исследовательской деятельностью понимается один из методов обучения, в ходе которого учащиеся приобретают универсальные способы учебной деятельности, что способствует саморазвитию, самоанализу, самоцелеполаганию, самоорганизации, самоконтролю и самооценке. Проекты могут быть разработаны на предложенные учащимися темы, либо на темы предложенные учителем.

Учитель формирует группы из нескольких учащихся и предлагает каждой группе выбрать конкретный аспект железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны для исследования. Это может быть, например, роль железнодорожного транспорта в эвакуации, перевозка войск и боеприпасов, стратегическое значение железнодорожных линий и т. д. Каждая группа разрабатывает план исследования, включающий в себя постановку цели исследования, формулирование вопросов, определение методов сбора и анализа информации, а также распределение ролей и ответственностей внутри группы. Учащиеся проводят исследование, используя различные источники информации, такие как учебники, статьи, документальные фильмы, архивные материалы и интернет-ресурсы. Они также могут провести интервью с историками или людьми, имеющими опыт работы в сфере железнодорожного транспорта. Группы анализируют собранную информацию и выделяют основные факты, тенденции и закономерности, касающиеся выбранного аспекта железнодорожного транспорта в годы войны. На основе полученных результатов каждая группа создает презентацию или исследовательский отчет, в котором представляет свои выводы и рекомендации. Это может включать в себя графики, диаграммы, фотографии и другие визуальные материалы. Каждая группа представляет свою презентацию или отчет перед классом, обсуждает свои результаты и отвечает на вопросы от учителя и других учащихся. По завершении презентаций учитель проводит обсуждение результатов исследования, задает вопросы для рефлексии и оценивает работу

групп, оценивая как качество их исследования, так и навыки коммуникации и сотрудничества. Этот метод позволяет учащимся активно участвовать в учебном процессе, развивает исследовательские и аналитические навыки, а также способствует глубокому пониманию исторических событий и их влияния на жизнь и развитие страны [5].

Форма подведения итогов исследовательского проекта подразумевает написание эссе, в котором отражены основные положения исследования.

Данный вид работы будет содействовать выработке умений работать с дополнительной информацией, анализировать, сравнивать и обобщать факты, формулировать и обосновывать выводы, способностей представлять результаты своей деятельности в форме доклада или реферата.

Итогом изучения темы может быть составление синквейна, с целью закрепления полученных знаний Синквейн – белый стих, составленный по следующей схеме:

- заголовок – ключевое слово;
- два прилагательных, ассоциирующихся с ключевым словом;
- три глагола – по тому же принципу;
- фраза несущая смысловую нагрузку;
- вывод, резюме.

Методика «круглого стола» так же может быть использована на занятиях. «Круглый стол» - это семинарское занятие, в основу которого преднамеренно заложены несколько точек зрения на один и тот же вопрос, обсуждение которых подводит к приемлемым для всех участников позициям или решениям».

Таким образом, использование представленных методов на уроках истории позволит полноценно раскрыть тему Железнодорожный транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны, а так же будет способствовать развитию у учащихся историко-познавательных компетенций (способность работать с разными типами исторических источников, критически анализировать историческую информацию, реконструировать образ

исторической реальности на основе выявления причинно-следственных связей), информационно-коммуникативных компетентностей (умение участвовать в обсуждении исторических проблем, формировать собственную позицию в ходе дискуссии), социально-мировоззренческую компетентность (способность понимать историческую обусловленность явлений и процессов современного мира, определять собственную позицию по отношению к окружающей реальности). Способствовать пониманию роли социально активной личности в истории, выработки умений сравнивать исторические явления и факты, определять свою точку зрения, давать аргументированную оценку историческим событиям формированию знаний по истории родного края. Создание основы для формирования у учащихся интереса к дальнейшему расширению и углублению исторических знаний.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Состояние железнодорожной системы Советского Союза накануне Великой Отечественной войны было довольно противоречивым. С одной стороны, к началу 1941 года, СССР имел одну из самых обширных железнодорожных сетей в мире, что было результатом интенсивного развития инфраструктуры в 1930-х годах. Однако, несмотря на значительные достижения, система столкнулась с рядом серьёзных проблем. Например, многие участки путей и подвижной состав нуждались в модернизации и ремонте. Недостаточное количество локомотивов и вагонов, а также их износ, снижали эффективность транспортировки. Так же стоит отметить, что железнодорожная сеть использовалась для перемещения войск и военного груза, не было достаточной подготовки к масштабным военным операциям. В начале войны, несмотря на эти трудности, железнодорожный транспорт сыграл ключевую роль в эвакуации промышленных предприятий и населения из зон, подвергшихся вражеской оккупации, и в доставке военных грузов к фронту. Это подчеркивает гибкость и стратегическую важность железнодорожной системы СССР в военное время.

Система управления железнодорожным транспортом в Советском Союзе во время Великой Отечественной войны претерпела значительные изменения, чтобы соответствовать требованиям военного времени. В условиях войны было критически важно обеспечить оперативное и эффективное использование железнодорожной сети для поддержки фронта и экономики страны. Основные аспекты системы управления включали: 1. Государственный совет по эвакуации для управления перевозками в военное время, который отвечали за эвакуацию промышленности и гражданского населения на восток; 2. Экстренный действия Народного Комиссариата путей сообщения СССР, который отвечал за планирование и координацию доставки военных грузов и перемещение войск; 3. Установление приоритета перевозок с установлением чётких приоритетов для различных видов грузов и

пассажирских перевозок, с особым вниманием к военным нуждам и эвакуации; 4. Привлечение дополнительных ресурсов, включая рабочую силу и материалы, для поддержания и восстановления железнодорожной инфраструктуры; 5. Пересмотр и оптимизация маршрутов для обеспечения наиболее эффективного использования железнодорожной сети и минимизации рисков от вражеских атак; 6. Активное строительство новых участков путей и восстановление повреждённых, чтобы обеспечить непрерывность транспортных потоков. Эти меры позволили Советскому Союзу максимально эффективно использовать железнодорожный транспорт для поддержки военных усилий и обеспечения стабильности на внутреннем фронте, несмотря на тяжёлые условия войны.

Во время Великой Отечественной войны железнодорожная техника играла ключевую роль в обеспечении мобильности и логистической поддержки. Были рассмотрены более подробно основные типы техники:

1. Паровозы, который были основой железнодорожного транспорта в годы войны. Они отличались высокой надёжностью и мощностью, что позволяло перевозить большие грузы на дальние расстояния. Серии паровозов, такие как С, Э, и ФД, были наиболее распространены. Их конструкция позволяла эксплуатировать их в условиях ограниченного ресурса топлива и сложных климатических условий;

2. Бронепоезда, что были мобильными крепостями на рельсах, оснащёнными артиллерией и пулемётами. Они использовались для обороны стратегически важных участков железных дорог, поддержки войск на фронте и проведения контрнаступлений. Бронепоезда могли включать в себя бронированные платформы с пушками различного калибра и специализированные вагоны для бойцов и командного состава;

3. Мотоброневагоны представляли собой бронированные вагоны, оснащённые моторами и вооружением. Они могли использоваться как для транспортировки войск, так и для их поддержки в бою, обеспечивая мобильность и защиту;

4. Военно-санитарные поезда, которые были жизненно важны для эвакуации раненых с фронта. Они включали в себя специально оборудованные вагоны с медицинским оборудованием и койками, а также вагоны для медицинского персонала. Эти поезда обеспечивали первую медицинскую помощь и доставку раненых в госпитали за линией фронта.

Эти виды железнодорожной техники были адаптированы к условиям войны и сыграли важную роль в достижении стратегических целей, обеспечении непрерывности боевых действий и поддержании жизнедеятельности страны. В вашей дипломной работе вы можете подробно описать каждый тип техники, их технические характеристики, а также привести примеры их использования на различных этапах войны.

В контексте Великой Отечественной войны, железнодорожные войска, бригады и отдельные личности из числа железнодорожников сыграли ключевую роль в поддержании обороноспособности страны. Железнодорожные войска были специализированными формированиями, которые выполняли широкий спектр задач, от строительства и ремонта путей до обеспечения безопасности движения поездов в военное время. Они также занимались маскировкой железнодорожных объектов и восстановлением разрушенных мостов и тоннелей. Отдельно можно выделить железнодорожные бригады, состоящие из опытных рабочих и инженеров, были мобильными и могли быстро развертываться в различных регионах для восстановления повреждённой инфраструктуры. Их работа обеспечивала непрерывность транспортного сообщения, что было жизненно важно для перемещения войск и снабжения фронта. Отдельные железнодорожники стали известны благодаря своему героизму и самоотверженности. Их действия вдохновляли других и поднимали моральный дух народа.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что источниковая база по теме железнодорожного транспорта СССР в годы Великой Отечественной войны обширна, и дает большие возможности для исследования. Многообразие видов источников помогает изучить роль железнодорожной

техники и железнодорожной армии в годы войны с разных сторон, а также позволяет увидеть возможность применения данной темы в рамках школьного исторического образования.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

### Источники:

1. Волобуев, О.В. История России: начало XX – начало XXI века. 10 класс: учебник / О.В. Волобуев, И.Л. Андреев; под общ. ред. В.Р. Мединского. – М.: Дрофа, 2023. – 368 с.
  2. Историко-культурный стандарт по всеобщей истории (проект). Режим доступа: <https://лабиринт-истории.рф/wp-content/uploads/2019/07/ИКС-по-всеобщей-истории-проект.pdf> (дата обращения: 23.05.2024)
  3. Мединский В.Р. История России, 1914—1945 годы. 10 класс. Базовый уровень: учебник / В.Р. Мединский, А.В. Торкунов. – Москва : Просвещение, 2023. – 496 с.
  4. Федеральные государственные образовательные стандарты. Режим доступа: <https://fgos.ru/> (дата обращения: 23.05.2024)
  5. Федеральная образовательная программа основного общего образования. Режим доступа: <https://sudact.ru/law/prikaz-minprosveshcheniia-rossii-ot-18052023-n-370/federalnaia-obrazovatelnaia-programma-osnovnogo-obshchego/?ysclid=lx1autpf8v736386887> (дата обращения: 23.05.2024)
  6. XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (б). 10 – 21 марта 1939 г.: Стенографический отчёт. – М.: Огиз: Госполитиздат, 1939. – 737 с.
- Литература:
7. Аксененко Н.Е. Герои стальных магистралей: 1941-1945 / Н.Е. Аксененко. – М.: Чебоксарская типография, Кн. 1. – 2000. – 263 с.
  8. Алексанян И.В. Военно-полевая хирургия в годы Великой Отечественной войны. / И.В. Алексанян, М.Ш. Кнопов – М.: Медицина, 2000. – 264 с.
  9. Бредков В.Н. Партийно-политическая работа на железнодорожном транспорте в первый период Великой Отечественной войны / В.Н. Бредков – Л., 1961. – 6 с.

10. Буряк Ю. Ю. Военно-санитарные поезда СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны / Ю.Ю. Буряк – Томск: Вестник, 2021. – 473 с. – УДК: 629.456.261939/19459
11. Бухаренкова Ю. А. Железнодорожный транспорт советской России накануне Сталинградской битвы: мифы и реальность / Ю.А. Бухаренкова – Орехово-Зуево: ГОУ ВО МО ГГТУ, 2022. – 55-67 с.
12. Васильев А.Ф. Промышленность Урала в годы Великой Отечественной войны. 1941—1945 гг. / А.Ф. Васильев — М.: Наука, 1982. — 279 с.
13. Веденева Н.К. Железнодорожный транспорт Поволжья в период Великой Отечественной войны 1941-1945. Поволжье в годы Великой Отечественной войны (1941-1945). / Н.К. Веденева – Самара: Межвузовский сборник науч. трудов, 1993. – 359 с.
14. Верхотуров Д.Н. Фиаско 1941: трусость или измена? / Д.Н. Верхотуров – М.: Яуза, 2015. – 316 с.
15. Ветров И.Е. Колонны паровозов особого резерва НКПС. Страницы памяти / И.Е. Ветров – М.: [б. и.], 1990. – 206 с.
16. Ветров И.Е. По заданию Ставки. Киев, 1990. / И.Е. Ветров – М.: [б. и.], 1990. – 516 с.
17. Гланц Дэвид. Советское военное чудо. 1941-1943: возрождение Красной Армии : [перевод с английского] / Дэвид Гланц. – М.: Эксмо, 2008. – 637 с.
18. Головачев Г.К. Железнодорожники в Великой Отечественной войне [1941-1945] / Г.К. Головачев, Г.А. Литвин; Под ред. Н. С. Конарева. – 2-е изд., доп. - М.: Транспорт, 1987. – 589 с.
19. Горбунов А. А. Военно-политическое значение железных дорог в Великой Отечественной войне / А.А. Горбунов, Б.И. Кретов – Волгоград: Вести, 2013.А – ISSN: 1998-9938
20. Дикиушн В.Ф. Военные сообщения Советской Армии в битве под Москвой. / В.Ф. Дикиушн, А.М. Киселев – М.: Воениздат, 1960 – 517 с.

21. Добряков А.В. Эшелон за эшелоном / А.В. Добряков, Н.В. Борисов, В.И. Дмитриев и др.; Под ред. А. С. Клемина. – М.: Воениздат, 1981. – 248 с.
22. Клешин А.С. Фронт, тыл, транспорт. Железнодорожный транспорт. / А.С. Клешин – М., 1975. – 289 с.
23. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) / И.В. Ковалев – М.: Наука, 1981. – 591 с.
24. Ковальчук В.М. Магистраль мужества: Коммуникации блокированного Ленинграда, 1941-1943 / В.М. Ковальчук; – СПб.: Вести, 2001. – 517 с.
25. Когатько Г.И. Железнодорожные войска России – 150 лет на службе Отечеству. / Г.И. Когатько – С-Пб: Сборник научных трудов № 4, 2001. – 460 с.
26. Коломиец М. В. Влияние личностных факторов на вопросы строительства бронепоездов Красной армии в Великой Отечественной войне / М.В. Коломиец – М.: [б. и.], 2020. – 250 с.
27. Конарева Н. С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / Н.С. Конарева – М.: Транспорт, 1987. – 591 с.
28. Куйбышевский государственный университет. Вклад трудящихся Поволжья в победу советского народа в Великой Отечественной войне, 1941-1945 гг.: межвузовский сборник / М-во высш. и сред. спец. образования РСФСР, Куйбышевский гос. ун-т. – Куйбышев: КУ, 1983. – 166 с.
29. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР (1941–1945) / Г.А. Куманев – М.: Наука, 1988. – 368 с.
30. Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. (1941-1945) [Текст] / Г.А. Куманев – М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1963. – 324 с.
31. Куманев Г.А. Сталинградская битва: краткий военно-исторический очерк, документы, материалы / Г. А. Куманев – М.: МППА БИМПА, 2007. - 831 с.

32. Лобачев А.В. Военная история. / А.В. Лобачев, А.И. Даниленко – СПб: Петергоф – 2020. – 156-159 с.
33. Майоров Я.М. Магистралы мужества / Я.М. Майоров. – М.: Воениздат, 1982. – 191 с.
34. Медведев А. А. Тыл Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг / А.А. Медведев – М.: [б. и.], 1998. – 119 с.
35. Поляков Ю.А. Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941 – 1942 гг. : Сборник статей и воспоминаний / Ю.А. Поляков – М.: Наука, 1966. – 263 с.
36. Потемкина М.Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы / М.Н. Потемкина; Магнитогорск: Изд-во Магнитогор. гос. ун-та, 2002. – 264 с.
37. Раков В. А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845-1955 гг.) / В.А. Раков – М.: [б. и.], 1995. – 570 с. – ISBN: 5-277-00821-7
38. Редкол. А. Военный энциклопедический словарь / А. Редкол. и другие – М.: Рипол классик, 2002.
39. Серафимович А.С. Железный поток: роман / А.С. Серафимович; илл. Н. В. Лямина ; оформл. Л. Яценко. – Л.: Художественная литература. Ленинградское отделение, 1987. – 231 с.
40. Сорокина Т.С. История медицины: учебник для студ. высш. мед. учеб. заведений. 8-е изд., стер. / Т.С. Сорокина – М.: Академия, 2008. – 560 с.
41. Хвощев С.В. Военные сообщения за 50 лет / С.В. Хвощев, А.В. Добряков. – М.: Воениздат, 1967. – 381 с.
42. Цысь В. В. О факторах, обеспечивавших успешное проведение восстановительных работ на железнодорожном транспорте в годы Великой Отечественной войны / В.В. Цысь – Нижневартовск: Научный диалог, 2016. — 288-299 с. – SPIN-code: 6685-1962
43. Шахурин А.И. Крылья Победы / А. И. Шахурин. – 3-е изд., доп. – М.: Политиздат, 1990. – 300, с.

44. Яковенко С. Н. Подготовка советской железнодорожной сети на западном направлении к вероятному военному конфликту в начале 1940-х гг. / С.Н. Яковенко – Кострома: Вестник, 2022. – 33-36 с. – ISSN: 1998-0817

## Приложение 1



Немецкий состав сошедший с путей из-за действий советских партизан

## Приложение 2



Солдаты железнодорожный войск, ведущие оборонительные бои

## Приложение 3

### **Тема урока: «Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны»**

**Цель учебного занятия** – формирование у учащихся понимания важности железнодорожной инфраструктуры.

#### **Планируемые результаты:**

##### **Личностные результаты:**

- Формировать и развивать устойчивую мотивацию учения, познавательный интерес к изучению истории России;
- Формировать и воспитание у учеников чувства патриотизма и гражданской позиции;
- Формирование уважения к своему народу, чувства ответственности перед Родиной, гордости за свой край, свою Родину, прошлое и настоящее многонационального народа России

##### **Метапредметные результаты:**

##### **Регулятивные УУД:**

- Формировать целевые установки учебной деятельности;
- Самостоятельно определять цели своего обучения, ставить и формулировать новые задачи учебной и познавательной деятельности;
- Самостоятельно выстраивать алгоритм действий.

##### **Коммуникативные УУД:**

- Организовывать учебное сотрудничество и совместную деятельность с учителем и сверстниками;
- Формулировать, аргументировать и отстаивать свое мнение.

##### **Познавательные УУД:**

- Осуществлять выбор наиболее эффективных способов решения задач;

- Устанавливать причинно-следственные связи, строить логические рассуждения, умозаключения;

- Использовать таблицы, схемы, модели для получения информации; анализировать материал учебника и дополнительный материал;

### **Предметные результаты:**

- Владеть целостным представлением о роли железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны;

- Воспитание уважения к историческому наследию народов России;

- Формирование умений применения исторических знаний для осмысления сущности современных общественных явлений, жизни в современном поликультурном, полиэтничном и многоконфессиональном мире.

**Тип учебного занятия:** комбинированный;

**Оборудование и средства обучения:** мультимедийная презентация, раздаточный материал.

**Формы организации познавательной деятельности:** фронтальная, индивидуальная, групповая.

**Основные понятия урока:** инфраструктура, бронепоезда, моотоброневагоны, военно-санитарные поезда, железнодорожные бригады, железнодорожные войска.

**Литература для подготовки к уроку:**

- Учебник по истории России за 8 класс – Юдовская

<b>Методы и приемы</b>	<b>Содержание урока</b>	<b>Деятельность учащихся</b>	<b>Планируемые результаты</b>
<b>Организационный момент</b>	Добрый день, ребята! Вы можете садиться. Давайте начнём наш урок.	Приветствуют учителя, садятся за парты.	

<p><b>Беседа</b></p>	<p>Сегодня мы с вами поговорим про весьма важную тему, которая часто остаётся на втором плане крупных военных конфликтов. Пожалуйста, поднимите руку те, кто хотел бы прочитать выразительно стихотворение, посвящённое нашей теме.</p> <p>Верно и так, тема нашего занятия: «Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны»</p>	<p>Один из учеников поднимает руку и после зачитывает фрагмент стихотворения Леонида Хаустова «Тишина в сорок первом году»</p> <p>Записывают темы в распечатанном для каждого ученика кластере и заполняют его в ходе урока</p>	<p>Слушают одноклассника, после чего начинают предполагать, что за тема урока.</p>
<p><b>Беседа по карте</b></p>	<p>Давайте с вами рассмотрим карту СССР начала 1941 года. Что сразу же бросается в глаза?</p>	<p>Слушают, рассматривают карту, дают ответы на поставленные вопросы.</p>	<p>Большое количество железных дорог</p>

	<p>Верно! Скажите, зачем стране в принципе нужны железные дороги? Ответе более обширно</p> <p>Вы всё правильно сказали, однако теперь представим, началась война и что теперь будут происходить теперь с железнодорожной инфраструктурой?</p> <p>Абсолютно верно! Однако, как вам кажется, что тогда необходимо сделать противнику с железнодорожной инфраструктурой, чтобы армия одной из сторон ослабла?</p> <p>Именно! К сожалению это и произошло в начале Великой Отечественной войны с СССР и давай теперь посмотри видеотрегмент, для большего понимания ситуации.</p>		<p>Предполагают свой вариант</p> <p>Она начнёт выполнять задачи по снабжению армий и эвакуации</p> <p>Уничтожить её</p>
<p><b>Беседа по видеоматериалу</b></p>	<p>Теперь, давайте с вами обсудим просмотренное видео. Скажите, на сколько были катастрофичны разрушения после атаки Германии?</p>	<p>Смотрят видео.</p>	<p>Отвечают развёрнуто на вопрос</p>

	<p>Да, вы всё верно сказали. Не смотря на уничтожение и атаки с воздуха, железнодорожникам удалось эвакуировать большую часть промышленности к нам на Урал, а так же начать перебрасывать новые войска. Вы все молодцы!</p>		
<p><b>Игровая деятельность</b></p> <p><b>ь</b></p>	<p>Теперь, давайте сыграем в небольшую игру.</p>	<p>Выходят шесть человек по желанию и делятся на две команды по три человека. Каждый из участников начинает играть генерала армии Север, Центр и Юг за Германию, а так же Ленинградского, Западного и Сталинградского фронтов соответственно за СССР. Задача сторон озвучивать свои преимущества над противником по очереди, как бы парируя аргументы</p>	

	<p>Вы все молодцы и хорошо постарались. Теперь вы понимаете, как важно думать стратегически, опираясь на малейшие детали, чтобы иметь то или иное преимущество над противником. Однако, как вы думаете, могли ли железнодорожники как-то ответить противнику? Давайте сыграем в ещё одну небольшую игру.</p>	<p>оппонента, используя карту ж/д путей СССР, а так же знания географии и истории.</p>	
<p><b>Работа с текстом</b></p>	<p>И так, у вас на столах лежит раздаточный материал с текстом. Прочитайте его и затем я вас опрошу по рядам</p> <p>Время вышло! Так, теперь как мы сделаем: по очереди каждый</p>	<p>Читают тексты по рядам, в которых сказано про: Бронепоезда и мотоброневагоны, Военно-санитарные поезда и железнодорожные бригады. Дётся 5-7 минут.</p>	

	<p>ученик назовёт по одному достоинству или недостатку, по той теме, про которую он читал. Отвечаем по рядам. Остальные ребята в это время записывают на их взгляд главные плюсы и минусы бронепоездов, мотоброневагонов, военно-санитарных поездов и железнодорожных бригад.</p>	<p>Называют и после заполняют небольшую таблицу в ранее выданном кластере.</p>	<p>Выполняют задание поставленное учителем</p>
<p><b>Беседа</b></p>	<p>Вы молодцы и хорошо потрудились. Теперь давайте обсудим, а кого вы знаете из героев железнодорожников?</p> <p>Верно! Правильно назвали! Однако как вам кажется, зачем они всё это делали? Ведь проще было просто выполнять свою работу и не рисковать.</p>		<p>Дают свои ответы</p> <p>Предполагают и рассуждают, в том числе над темами героизма, самопожертвования</p>

			ния и любви к Родине
<b>Беседа по видеоматериалу</b>	<p>Очень хорошо! Времени осталось не так много, так что давайте посмотрим небольшое видео, после чего обсудим его.</p> <p>Хорошо. Какие у вас есть вопросы по видеоматериалу?</p> <p>Учитель отвечает давая свои комментарии</p>	<p>Включается видео про то, какая доля выпала на плечи железнодорожников, ученики смотрят</p>	<p>Задают вопросы связанные с темой в целом</p>
<b>Подведение итогов</b>	<p>Вы все сегодня молодцы и хорошо постарались! Надеюсь занятие было познавательным для вас и интересным, а так же надеюсь, что теперь вы знаете что-то новое для себя и интересное. Спасибо за урок!</p>		<p>Благодарят за урок и уходят</p>