

МБДОУ «Старобачатский детский сад общеразвивающего вида»

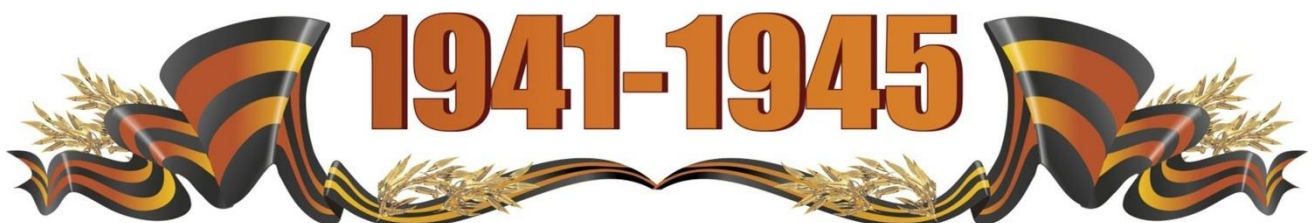
Железные дороги В ГОДЫ ВОЙНЫ



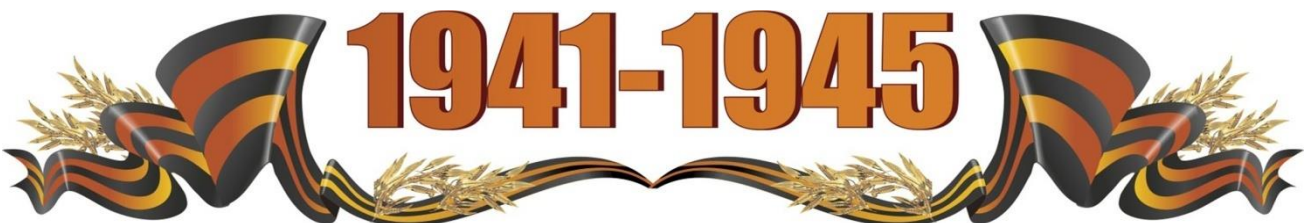
Беловский район

2020

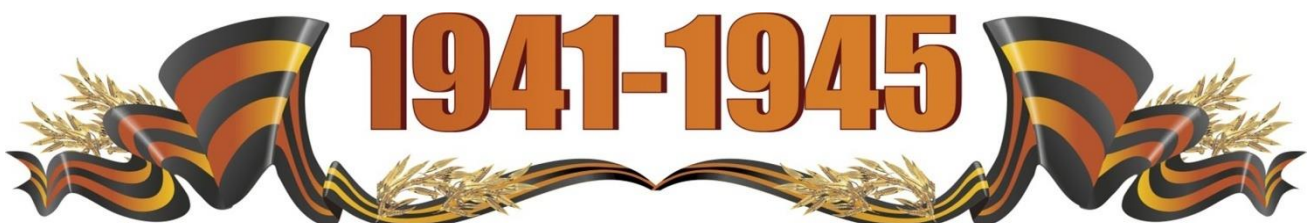
КАРТОЧКА № 1
Начало войны



КАРТОЧКА № 2
Начало войны



КАРТОЧКА № 3
Начало войны



КАРТОЧКА № 1,2,3

Начало войны

В наше мирное время невозможно в полной мере осознать масштаб и важность задач, которые были возложены на железную дорогу в годы Великой Отечественной войны. Только представьте себе, что значит обслуживать фронт протяжённостью более четырёх тысяч километров, от Чёрного до Баренцева моря, и огромных размеров тыл. В годы войны на железной дороге, как и на фронте, нашлось место героизму, самоотверженности и трудовому подвигу.

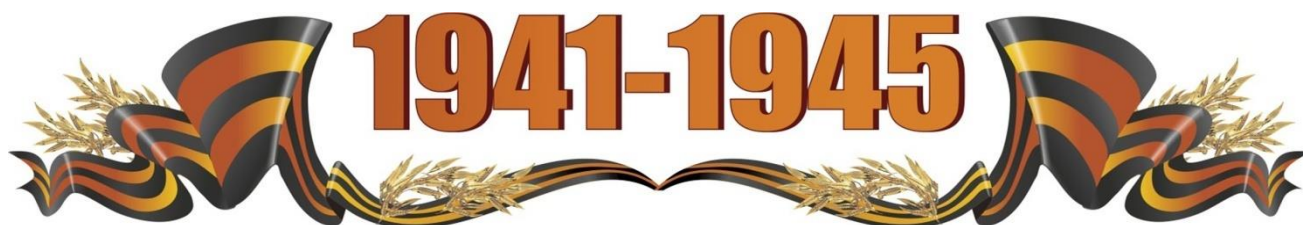
С началом войны на долю железнодорожников выпало немало вызовов и испытаний. В военных условиях изменился не только тип перевозимых грузов, но и резко возросла дальность перевозки. Изменились пункты погрузки и выгрузки, для этих целей стали использовать неприспособленные станции, где не было ни специального оборудования, ни механизмов. Значительно возросла срочность доставки грузов, появились требования к скрытности и необходимости проведения маскировочных работ. Работа сильно осложнялась большими потерями в первые годы войны.

Начиная с первых дней войны, фашистская авиация сумела нанести серьёзный урон железным дорогам, пытаясь парализовать снабжение советских войск и городов. В период с июня по декабрь 1941 года совершили 6939 налётов на железнодорожные объекты, сбросили 46 000 авиабомб. Среди пострадавших магистралей были и тыловые — Куйбышевская, Пензенская и наша, Горьковская. Так, 22 октября 1941 года подвергся авиа удару элеватор и склады станции Сейма, недалеко от Дзержинска. С 4 по 6 ноября было два крупных налёта на Горький. В результате бомбардировок погибло 127 человек, тяжело ранено 176. Периодические бомбардировки предприятий города продолжались и в 1942, и 1943 годах.

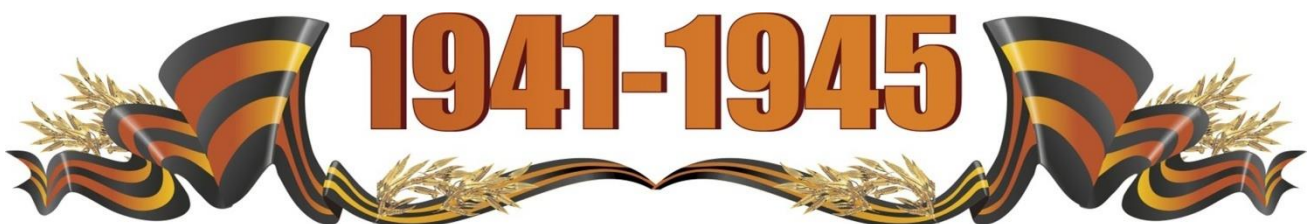
Самым тяжёлым годом для железнодорожников стал 1942-й. Немецко-фашистские захватчики сумели занять огромную территорию страны, более чем вдвое сократив протяжённость наших железных дорог, с 106 100 км до 41 800 км. Поредел и парк паровозов с вагонами, их число сократилась на 14% и 21%.

За весь период войны было уничтожено 317 паровозных депо, 65 000 километров пути, 13 000 мостов и 4 100 станций. Было повреждено 15 800 паровозов и мотовозов, а также 428 000 вагонов. Было разрушено 129 ремонтных заводов. Тем не менее, несмотря ни на что, на фронт прибывали эшелоны, безостановочно шла доставка войск, боевой техники, продовольствия, горючего. Обратно, на восток, шла эвакуация в тыл и не только людей, но и целых заводов.

КАРТОЧКА № 4
Эвакуация



КАРТОЧКА № 5
Эвакуация



Эвакуация — не бегство!

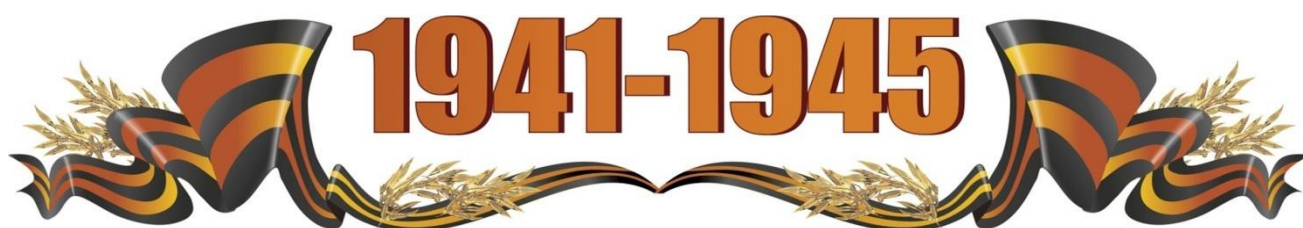
Переброска войск, техники и боеприпасов для железнодорожников была привычным делом и до начала войны. Но вот переправить практически треть страны с запада на восток, да ещё и под авианалётами и бомбёжками казалось чем-то невероятным. Необходимо было в кратчайшие сроки разработать и выполнить план эвакуации населения, тысяч заводов и фабрик, а также культурных ценностей. На плечи железнодорожников легла ответственность по перемещению в тыл страны промышленности и миллионов людей. К слову, нужно было не просто перевезти людей, необходимо было где-то разместить, а предприятия собрать обратно и запустить на них производство.

Чтобы выполнить поставленную задачу, с первого дня войны работу на железных дорогах перевели на военный график, отдавая приоритет военным эшелонам с грузами для фронта. Однако эвакуационные грузы занимали половину от общего грузопотока по железным дорогам, а в отдельных направлениях даже до 80%. По примерным подсчётам, для эвакуационных перевозок потребовалось около 1 500 000 вагонов и 30 000 поездов. Под вражескими обстрелами удалось эвакуировать на восток 2593 промышленных предприятия. Большинство заводов (около 70%) разместили на Урале, в Западной Сибири, Средней Азии и Казахстане, остальные в Поволжье и Восточной Сибири.

На Украине с июня по октябрь 1941 года вывезли 419 крупных и мелких промышленных предприятий. Из Ленинграда с июля 1941 эвакуировали более 700 тысяч жителей и вывезли 92 военных предприятия. Из столицы с 29 июня по 29 июля 1941 года вывезли почти миллион человек, а за сентябрь — октябрь удалось перевезти 498 предприятий. Эвакуация продолжалась и в 1942 году, в тыл перевозили население и предприятия из южных и юго-западных регионов: Воронежской, Орловской, Ростовской, Сталинградской областей, Ставропольского и Краснодарского краев. На Кубани и в Сальских степях вырос богатый урожай хлеба, его также удалось собрать и вывезти.

Для того чтобы ускорить передвижение эшелонов, железнодорожникам пришлось пересмотреть привычную работу и внедрить новые технические решения и методы труда. Так появились скоростное формирование поездов, безотцепочный ремонт вагонов, сдвоенные поезда, освоили вождение тяжеловесных составов. Для увеличения пропускной способности железных дорог уже в 1941-м применили метод «живой блокировки»: сигналисты регулировали движения, блокируя или пропуская составы. Естественно возросла и нагрузка на паровозные бригады. Эшелоны должны были проходить тысячи километров без остановок, поэтому для сменной локомотивной бригады к паровозу прицепляли жилой вагон.

КАРТОЧКА № 6
Перевозка нефти

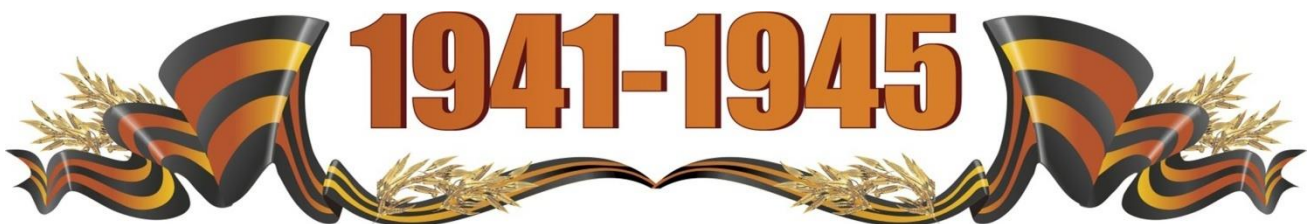


Состав уходит в море или как перевозили нефть

К 1942 году большое количество железнодорожных путей оказались захваченными и были недоступны для использования. Одним из самых тревожных моментов стала подготовка к решающему контрнаступлению под Сталинградом. К городу стекалось в десять раз больше поездов, чем в довоенное время. Огромную роль в победе под Сталинградом сыграли железнодорожники — именно благодаря ускоренному строительству рокадной линии (железной дороги вдоль фронта) удалось подвести всё необходимое для наступления войск. Чтобы построить дорогу Свяжск — Сызрань — Саратов — Сталинград, использовали рельсы, снятые с БАМа.

Важность отстоять Сталинград сложно переоценить, ведь в то время не было нефтепроводов, и Волга была главной нефтяной артерией страны, и никак нельзя было допустить, чтобы её перекрыли немцы. Количество перевозок и потребность в нефти сильно возросли, в результате возник дефицит танкеров для ее перевозки. Но решение нашли. В Баку гружёные нефтью железнодорожные составы уходили прямо в Каспийское море, после чего тянулись буксирами. Цистерны находились в полупогруженном состоянии и в таком виде тянулись до Астрахани, где выводились на берег и продолжали движение.

КАРТОЧКА № 7
Бронепоезд



КАРТОЧКА № 7
Бронепоезд

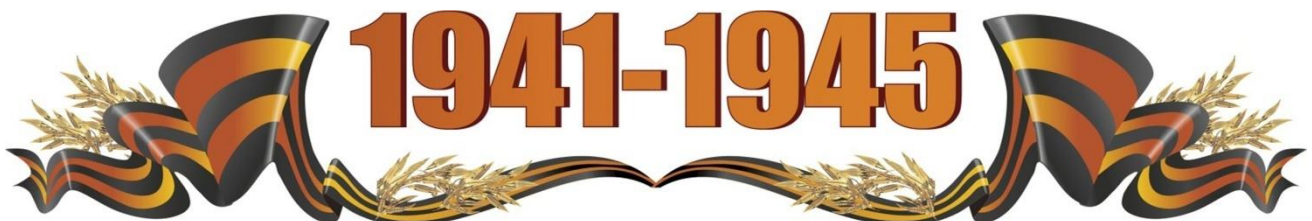
К началу войны на вооружении СССР находилось 78 бронепоездов. Кроме них, были изготовлены артиллерийские площадки, бронеплощадки для ПВО, моторные броневагоны. Около 230 поездов были оборудованы зенитными установками и защищали небо над станциями, разъездами и перегонами от вражеской авиации. Всего в годы Великой Отечественной войны действовало примерно 200 бронепоездов. Конструкция и оснащение наиболее распространённого бронепоезда времён войны — БП-43, представляла собой:

- 4 артиллерийские бронеплощадки с пушками 76 мм в башнях от танков Т-34;
- броневедомитель, переделанный для движения по железной дороге;
- 2 бронеплощадки с зенитными установками, с автоматическими пушками калибром 37 мм;
- несколько платформ со всем необходимым для ремонта железнодорожного полотна;
- экипаж бронепоезда — от 20 до 35 человек.

В период Великой Отечественной войны бронепоездами было уничтожено 840 пулеметов, 712 автомобилей, 370 танков, 344 орудия и миномета, 160 мотоциклов, 115 самолетов, 2 бронепоезда.

КАРТОЧКА № 8

Железнодорожная артиллерия



Железнодорожная артиллерийская система — ТМ-1-180

Самой массовой советской железнодорожной установкой крупного калибра была **ТМ-1-180** ("транспортёр морской, модель первая, калибр 180 мм"). "Морскими" их называли потому, что использовать такие артустановки планировалось прежде всего в системе береговой обороны.

Разработка ТМ-1-180 началась на Ленинградском металлическом заводе в 1931г. Первая установка прошла испытания в 1934г. К началу Великой Отечественной войны было изготовлено 20 установок, из которых сформировали 5 батарей (изначально по 4 орудия в каждой): 12-я, 16-я, 17-я, 18-я и 19-я.

Характерной особенностью ТМ-1-180 была возможность вести круговой обстрел прямо с путей. Для этого между рельсами, на шпалы, укладывались специальные бруски, главная балка опускалась на них, и дополнительно фиксировалась 8 боковыми ногами-упорами. Время перевода из походного положения в боевое составляло около 1 часа.

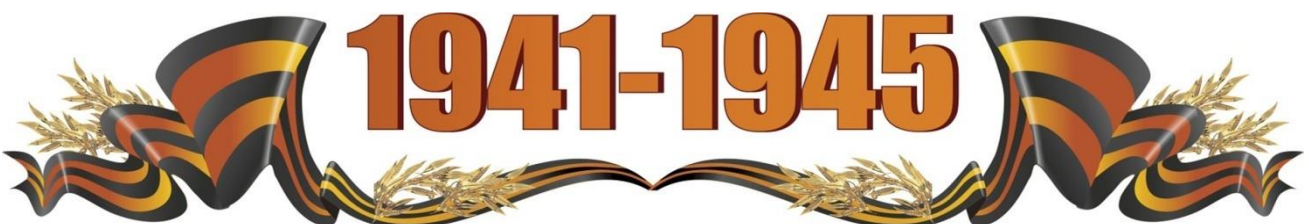
На побережье, вблизи военно-морских баз, оборудовались огневые позиции для железнодорожной артиллерии, оснащенные мощными бетонными основаниями для транспортеров, дальномерами, погребами боезапаса, укрытиями для личного состава и т.д. Преимуществом железнодорожных транспортеров была их возможность быстро перемещаться между стрельбовыми позициями, концентрируя огонь там, где нужно и быстро уходить из-под удара противника.

С вражескими кораблями этим установкам вести бои не довелось, а вот в интересах сухопутных войск они работали очень интенсивно, внося заметный вклад в оборону приморских городов (особенно Ленинграда и его окрестностей).

Подача боеприпасов производилась из двух вагонов-погребов, прицеплявшихся в обеих сторон транспортера. Из них снаряды подавались к орудию по лотку с роликами (рольгангу), а заряды - по деревянному желобу, находившемуся рядом с ним.

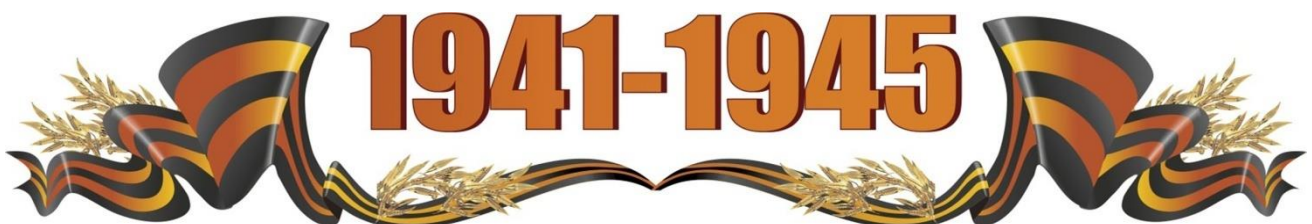
КАРТОЧКА № 9

Путеразрушитель «Червяк»



КАРТОЧКА № 10

Путеразрушитель «Червяк»

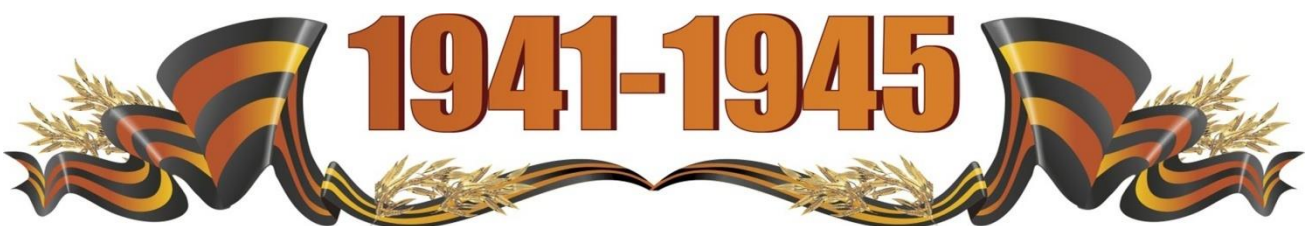


Путеразрушитель типа «Червяк»

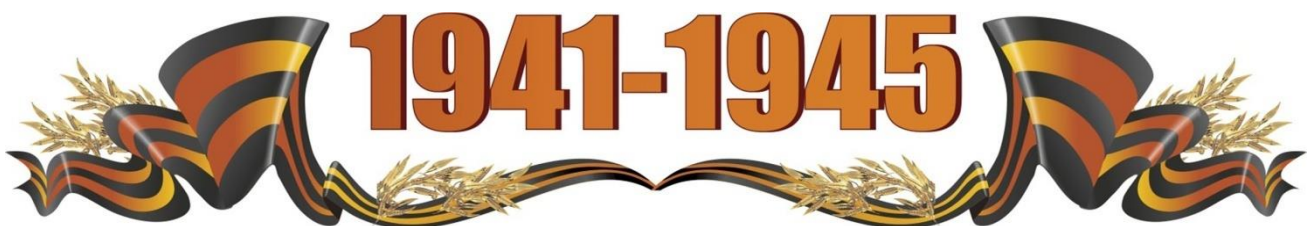
Устройство было придумано ещё в 1915 году, при отходе русской армии из Галиции и Польши. Железнодорожным войскам необходимо было разрушать пути, но взрывчатки для подрыва не хватало. Тогда подпрапорщик, по фамилии Червяк, служивший в 4-м железнодорожном батальоне, предложил простую конструкцию, которая смогла бы разрушать путь без применения взрывчатки. Конструкция представляла собой петлю из рельсов, привязанных к паровозу. Эта петля заводилась под оба рельса и при движении состава путь разрушался, рельсы гнулись, а шпалы ломались. Путеразрушитель получил название по фамилии своего изобретателя «Червяк». в мемуарах Героя Социалистического Труда генерал-полковника технических войск Павла Алексеевича Кабанова упоминается случай использования «Червяка» в начале июля 1941 года. 77-й батальон 5-й железнодорожной бригады получил приказ поставить заграждение или уничтожить пути на линии Проскуров – Гречаны – Жмеринка. Одна из летучек под командованием комбата капитана Геннадия Дмитриевича Богатова работала на перегоне Гречаны–Проскуров. Поставив заграждение в Гречанах, бойцы отправились в сторону Проскурова.

Для разрушения путей на перегоне было решено использовать старую, но не устаревшую конструкцию. При помощи «Червяка» красноармейцы повредили без возможности восстановления некоторую часть путей, но не успели завершить выполнение своего задания. На одном из переездов отряд Богатова наткнулся на немецкие танки, прорвавшиеся в тыл. Шквальный огонь из пушек и пулеметов не позволил разрушить оставшуюся часть перегона. Красноармейцы погибли, оставив противнику разбросанные шпалы и изогнутые рельсы.

КАРТОЧКА № 11
Вагон - теплушка



КАРТОЧКА № 12
Вагон - теплушка

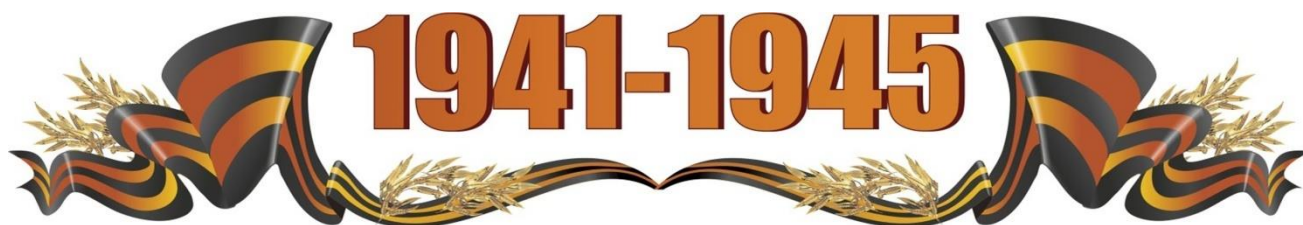


КАРТОЧКА № 11,12
Вагон — теплушка

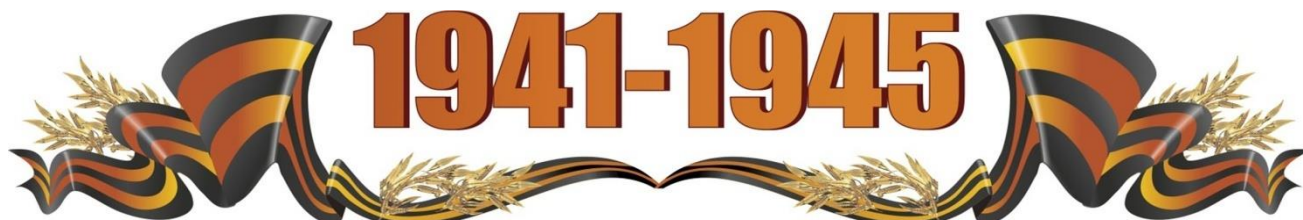
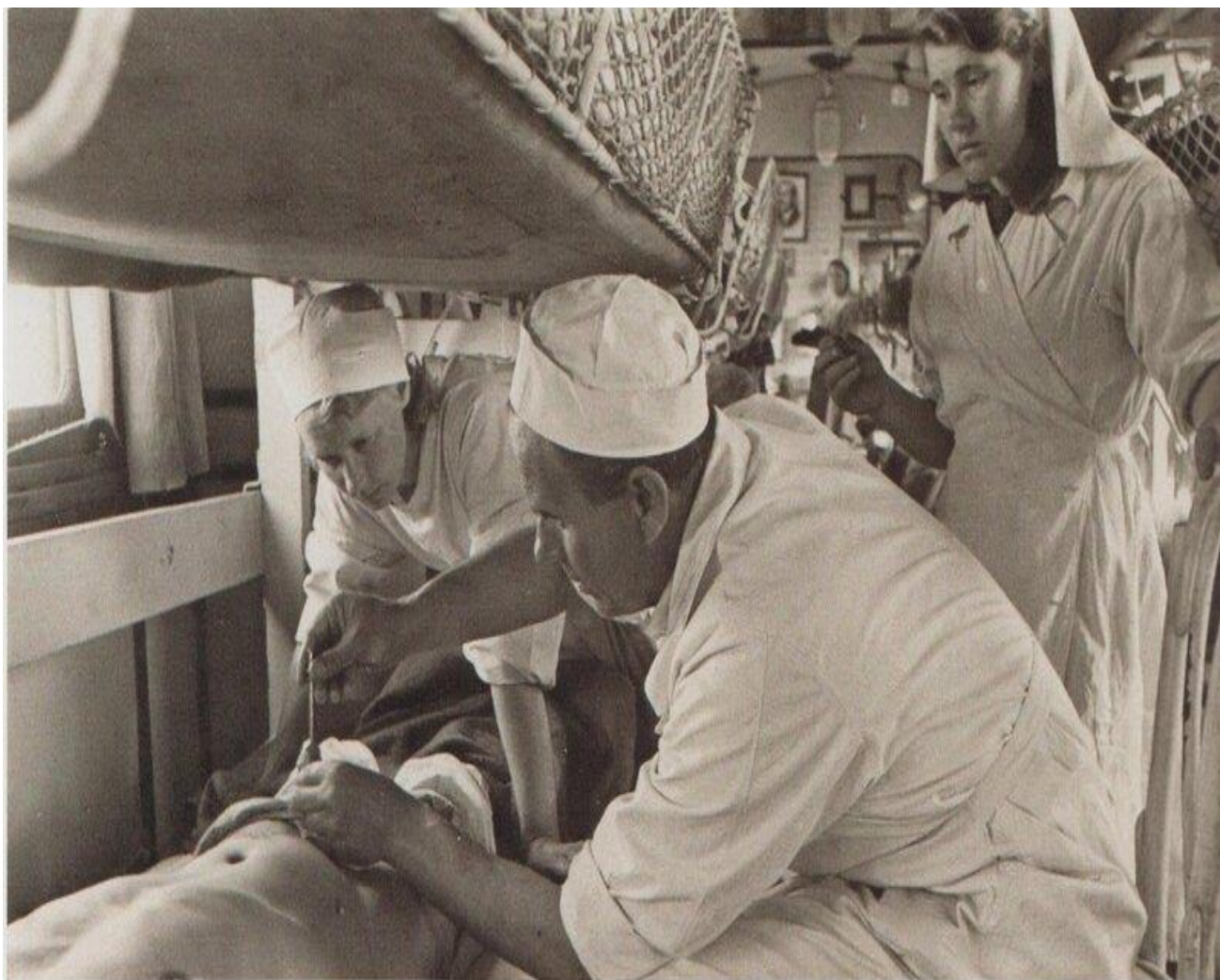
Теплушка — один из главных символов Великой Отечественной войны. Его официальное название — Нормальный Товарный Вагон (НТВ). Он стоял на службе у железнодорожников с 1870-х годов до конца 1940-х. Вагоны переоборудовали для переброски войск, для этого в них устанавливали двух- или трёхъярусные нары, утепляли войлоком, пол делали двухслойным, с заполнением промежутка опилками. В центре ставилась печка-буржуйка. Стандартная вместимость теплушки — 40 человек или восемь лошадей. Размеры вагона 6,44 на 2,78 метра, грузоподъёмность — 18 тонн.

НТВ, как основной тип вагона на российских железных дорогах предполагал конструктивную возможность его быстрого переоборудования для этой цели в случае крайней надобности (то есть прежде всего для переброски [войск](#)). Для этого вагон оборудовался двух- или трёхъярусными [нарами](#), утеплялся, при необходимости, снаружи слоем войлока, пол делался двухслойным, с заполнением промежутка опилками. В загрузочные бортовые люки вставлялись рамы со стёклами, утеплялись двери, в центре ставилась печка-«[буржуйка](#)»¹. Для перевозки животных сооружались стойла по четыре в каждой из половин вагона. Часто полное (по проекту) переоборудование вагона не производилось из-за недостатка времени или материалов. Стандартная вместимость теплушки на базе НТВ — сорок человек или восемь лошадей (или двадцать человек плюс четыре лошади).

КАРТОЧКА № 13
Военно-санитарный поезд



КАРТОЧКА № 14
Военно-санитарный поезд



Военно-санитарные поезда

В годы войны в эвакуации раненых участвовали 11 863 санитарных поезда. Вместимость санитарного эшелона — 500–600 человек. В составе для помощи раненым были организованы вагоны для легко- и тяжелораненых, изоляторы, аптеки, перевязочные, кухни и служебные вагоны. Без сомнения, миллионы жизней советских солдат и мирных граждан были спасены благодаря военно-санитарным поездам, которые не только помогали и вывозили раненых, но и, по сути, являлись передвижными больницами.

Наибольшее количество больных и раненых санитарные поезда эвакуировали во время [Великой Отечественной войны](#). Миллионы жизней советских солдат и мирных граждан были спасены военно-санитарными поездами, осуществлявшими не только эвакуацию и первую помощь, но и выступавшими в роли передвижных больниц, оборудованных операционными. По свидетельству участников войны немецкие-фашистские войска использовали эмблему Красного креста в качестве прикрытия своих [бронепоездов](#), тогда как красный крест на советских поездах не смущал атаковавших их немецких лётчиков.

Железнодорожный санитарный транспорт представлен военно-санитарными поездами (*ВСП*) и военными санитарными летучками (*ВСЛ*).

- **ВСП** предназначен для эвакуации во фронтовом тыловом районе и в тылу страны с продолжением лечения в пути следования. Формируются, как правило, на базе цельнометаллических [пассажирских вагонов](#). Эвакоёмкость — около 500 человек. В годы ВОВ военно-санитарные поезда имели нумерацию^[12].

- **ВСЛ** предназначена для эвакуации в армейском и фронтовых районах с оказанием медицинской помощи в пути следования. Формируется из грузовых [крытых вагонов](#) с деревянными кузовами. Эвакоёмкость — около 900 человек.