

**Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Самарский государственный университет путей сообщения»
Филиал СамГУПС в г. Нижнем Новгороде**



75-ЛЕТИЕ ПОБЕДЫ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

**МАТЕРИАЛЫ ВСЕРОССИЙСКОЙ СТУДЕНЧЕСКОЙ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
(23 апреля 2020 г.)**

НИЖНИЙ НОВГОРОД - 2020

УДК 93/94

ББК 63.3

Под редакцией:

Н.В. Яшковой – к.э.н., доцент, зам. директора по научно-методической работе
филиала СамГУПС в г. Нижнем Новгороде

75-летие победы в Великой Отечественной войне: материалы Всероссийской научно-практической конференции с участием студентов (23 апреля 2020 г.) / под ред. Н.В. Яшковой – Нижний Новгород: филиал СамГУПС в г. Нижнем Новгороде, 2020. - 244 с.

В сборнике представлены материалы студенческой научно-практической конференции, посвященной 75-летию Победы в Великой Отечественной войне, где нашли свое отражение доклады студентов среднего профессионального образования. В докладах озвучен вклад промышленности и железной дороги, вклад ученых, инженеров, математиков, а также солдат и тружеников тыла в дело победы.

Сборник адресован преподавателям среднего профессионального образования, студентам, школьникам и всем интересующимся историей.

Статьи представлены в авторской редакции.

Ответственность за содержание несет автор.

©филиал СамГУПС в г. Нижнем Новгороде, 2020

СЕКЦИЯ 1. ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА В СУДЬБАХ И ЛИЦАХ

ГОРЬКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД – КУЗНИЦА ПОБЕДЫ

Архипова А.С., Шибает Е.О., студенты 2 курса
Акимов Г. Н., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*



Горьковчане внесли немалую лепту в Победу в Великой Отечественной войне. Невозможно переоценить роль Горьковского автомобильного завода. В начале 1940-х годов Горьковский автомобильный завод имени В. М. Молотова (ГАЗ) являлся крупнейшим автозаводом страны и производил около 70% всех автомобилей, выпускаемых в СССР.

С началом Великой Отечественной войны завод практически полностью переориентировался на выпуск военной продукции и стал одним из ключевых центров снабжения Красной армии военной техникой и боеприпасами. Заводские конструкторы и технологи оперативно разработали и подготовили к производству новые машины: вездеходы ГАЗ-64 и ГАЗ-67, бронев автомобили БА-64, БА-64Б, танки: Т-60, Т-70. Помимо автомобилей в годы войны на ГАЗе производили танки, бронемашину, самоходные артиллерийские установки, миномёты, снаряды для «катюш».





Иван Кузьмич Лоскутов стоял у руля автозавода в тяжелейшие для нашей страны годы – с 1938 по 1948 годы. Он родился 7 июля 1900 года в Марий Эл в многодетной крестьянской семье. В 19 лет вступил в партию, а через месяц ушел добровольцем в Красную Армию. В 1934 году Иван Кузьмич окончил Ленинградский индустриальный институт и был направлен на Горьковский автозавод, где до 1938 года работал на различных должностях: инженером-конструктором, начальником цехов, начальником производства завода.

С 1938 года Лоскутов – директор ГАЗа.

Немецкое командование, понимавшее особое значение ГАЗа для обороноспособности СССР, неоднократно предпринимало попытки его разрушить. Немцы совершали бомбардировки завода и прилегающих районов, начиная с ноября 1941-го.



1



Немецкая карта Горького с указанием целей для бомбардировок



Сохранилась схема падения немецких авиабомб на территории ГАЗ



Военный период на предприятии ГАЗ было выпущено:
– 176 тысяч автомобилей (из них 157759 грузовых),

- около 12 тысяч танков,
- более 9 тысяч бронев автомобилей,
- более 24 тысяч минометов,
- около 12 миллионов различных снарядов, в том числе 30 тысяч снарядов для реактивных установок «Катюша»,
- более 79 тысяч моторов и газогенераторных установок (среди них около 9 тысяч авиамоторов),
- более 11 миллионов мин,
- свыше 11 миллионов авиавзрывателей,
- более 24 миллионов пулеметных и свыше 500 тысяч аэродромных звеньев,
- 309 аэросаней,
- более 2,5 миллиона колес [2]

В начальный период войны в кратчайшие сроки был освоен выпуск легкового армейского автомобиля повышенной проходимости ГАЗ-64 и ГАЗ-67. Они предназначались для использования в качестве командирского автомобиля и лёгкого артиллерийского тягача, но в армии фактически использовался и как транспортное средство пехоты, способное при кратковременной перегрузке перевезти до отделения бойцов [3].



С начала сентября 1941-го автозавод перешёл на выпуск лёгких танков Т-60, разработанных на Московском заводе № 37. Конструкторы ГАЗа усовершенствовали модель, улучшив её характеристики.

В конце октября 1941 года, когда ситуация стала критической и враг вплотную приблизился к Москве, на ГАЗ пришла телеграмма, в которой требовалось от автозаводцев выпускать по 10-15 танков в день.



Этот план был перевыполнен, и уже в конце ноября завод выпускал по 20 танков ежедневно. С сентября по декабрь 1941 года ГАЗ изготовил 1323 танка Т-

60. На базе Т-60 работники автозавода во главе с главным конструктором А.А. Липгартом создали новый лёгкий танк Т-70. В марте 1942 года вышло постановление, в соответствии с которым ГАЗ переходил на серийный выпуск Т-70 [4].



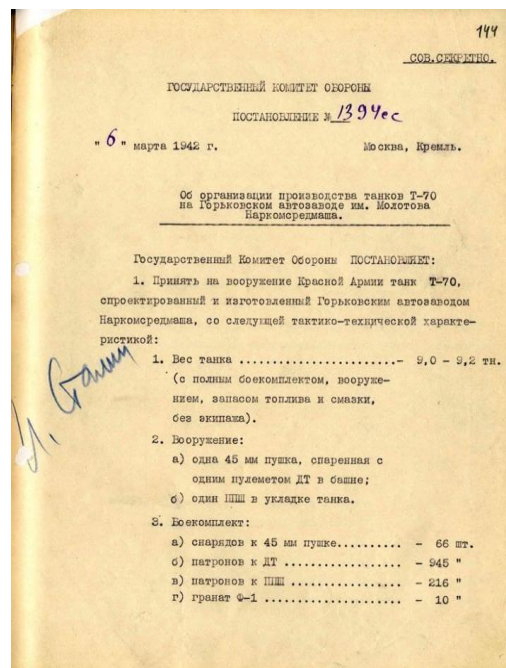
Девизом для рабочих автозавода, как и по всей стране, стали слова: «Всё для фронта! Всё для Победы!». Горьковчане работали круглосуточно, к станкам вставали женщины и дети, заменяя ушедших на фронт мужчин. Работали в несколько смен, порой под бомбежками. Но наши земляки продолжали трудиться, вооружая армию, тем самым приближая Победу. Героический труд автозаводцев освещался в печати.

За период войны заводом было выпущено 117 325 грузовиков ГАЗ-ММ – доставлявших по Ладожской военно-автомобильной магистрали («Дороге жизни») продукты в блокадный Ленинград и вывозивших из осаждённого города женщин, детей и раненых.

Более 40 миллионов километров наездили газовские «полуторки» на «дороге жизни» только в 1941 году. Эвакуировали более полумиллиона



человек, доставили более 271000 тонн продовольствия и фуража, 32000 тонн боеприпасов и вооружения, 35000 тонн горюче-смазочных веществ, 23000 тонн угля - всего 361000 тонн различных грузов [5].





С марта 1942 года ГАЗ начал производить бронев автомобили БА-64 и БА-64Б. БА-64 активно использовались советскими войсками с лета 1942 года и вплоть до конца войны, преимущественно в роли разведывательных машин, но также и для непосредственной поддержки пехоты. [6] При этом конструкторы завода разрабатывали новые модели боевых машин, ориентируясь на лучшие образцы Европы и США.



Киноконцертный зал. Фото 1939 г.

За успехи в работе Горьковскому автозаводу был вручен орден Ленина. Генерал Лоскутов принял его из рук председателя Президиума Верховного Совета СССР Михаила Ивановича Калинина, специально приехавшего для этого в Горький. За быструю ликвидацию последствий налетов вражеской авиации, успешное выполнение заданий по выпуску новых видов боевых машин и вооружений, образцовое снабжение фронта военной продукцией 9 марта 1944 года автозавод был награжден вторым орденом – Красного Знамени. Третий орден на знамени предприятия – Отечественной войны 1-й степени – появился 16 сентября 1945 года.

Во Всесоюзном соревновании в годы войны заводу 33 раза подряд вручалось переходящее Красное знамя. На здании кинотеатра «Мир» в Автозаводском районе сейчас висит табличка, посвященная заслугам ГАЗ [7].



Судьба тесно связала Ивана Кузьмича Лоскутова со многими областями нашей родины. Но самым дорогим для себя он считал наш город, Автозавод.

Уже будучи пенсионером, он не раз приезжал на Автозавод. Любил бывать в сборочных цехах, общался с ветеранами и работниками завода и отды-

хал в профилактории. На Автозаводе чтят память об Иване Кузьмиче Лоску-

тове. В канун 1997 года одна из улиц Автозаводского района была названа его именем [1].



Улица Лоскутова



Главная проходная Горьковского автомобильного завода
(ГАЗ)

Список литературы

1. Значение Горьковского автомобильного завода в годы Великой Отечественной войны. Директор военных лет И.К.Лоскутов. [Электронный ресурс]. - URL: <https://lib-avt.ru/kraevedenie/peoples/loskutov-ivan-..> (дата обращения: 15.02.2020)
2. С конвейера - в бой. Военная техника Горьковского автомобильного завода поставленная на фронт в 1941-1945 годах. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.moypolk.ru/soldier/balakin-vasiliy-grigor..> (дата обращения: 12.02.2020)
3. Легковой армейский автомобиль ГАЗ-64 и ГАЗ-67. [Электронный ресурс]. – URL: <http://autooussr.com/gaz/64-67> (дата обращения: 17.03.2020)
4. Танки победы. [Электронный ресурс]. – URL: <https://warspot.ru/7406-t-70-podrosshiy-malysh> (дата обращения: 06.03.2020)
5. Легендарная «полуторка» на «Дороге жизни». [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.niann.ru/?id=350174> (дата обращения: 01.02.2020)
6. Бронеавтомобиль БА-64 и БА-64Б. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/3217-broneavtomob..> (дата обращения: 11.03.2020)
7. Награды Горьковского автомобильного завода. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.archiv.nnov.ru/?id=5051> (дата обращения: 01.02.2020)

ПРАДЕД - ОТВАЖНЫЙ РАЗВЕДЧИК И УВАЖАЕМЫЙ, ГРАМОТНЫЙ ТРУЖЕНИК

Бутусов Д.Е., студент 2 курса
Завьялова С.В., к. ист. н., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Прадед Иван Павлович Бутусов родился 4 февраля 1925 г. в деревне Наумовка Арзамасского района Нижегородской области, в крестьянской семье. В 12 лет лишившись отца, он начинает работать в лесничестве. Молодой паренёк обладал хорошим почерком, его в лесничестве назначили на должность переписчика. Иван ежедневно отправлялся на лесопилку считать государственный лес и записывать в ведомости результаты переписи. Мирная жизнь молодого паренька длилась недолго. Двадцать второго июня 1941 г. в деревню прибыли сотрудники из Чернухинского военкомата и сообщили о нападении Германии на Советский Союз. Ивана не отправили на фронт в числе первых, ведь он был единственным мужчиной в семье, но на его плечи легло немало обязанностей: помогать маме, тёте и престарелой бабушке. Десятого января 1943 г., не дождавшись своего совершеннолетия, Иван отправляется со станции Серёжа на передовую. Первые бои прошли на территории Новгородской области в составе Северо-Западного фронта. Восемнадцатого августа 1943 г. прадед был тяжело ранен в грудь под городом Старая Русса и направлен в госпиталь. Как только красноармеец поправился, сразу же отправился опять на фронт громить врага. В должности разведчика в составе 7 дивизии 2-го Прибалтийского фронта Иван Павлович Бутусов прошёл с боями по территории Белоруссии и Литвы. Особо отличилась их дивизия при штурме Литовского города Режица, за что дивизии было присвоено почётное наименование «Режицкая». В архивных документах сохранилось и описание подвигов гвардии рядового Ивана Бутусова разведчика 4 отдельной гвардейской разведывательной роты: «Находясь с 11 по 16 июня 1944 г., в отряде преследования показал образцы мужества и отваги»; «13 июля 1944 г. первым ворвался в деревню Глубокое (Белоруссия) и при этом уничтожил четырёх немецких солдат» [1]. Именно за эти подвиги Иван Павлович был награждён первой медалью «За Отвагу».

Вторая медаль «За Отвагу» была вручена за подвиг: «В ночь с 30 по 31 августа 1944 г., действуя в группе захвата, захватил контрольного пленного, при этом уничтожил двух солдат противника» [1].

Двадцатого сентября 1944 г. разведчик получает второе тяжёлое ранение в левую руку, и направляется в город Буй Костромской области на лечение в госпиталь. После поправки Ивана Павловича зачисляют в состав 748 стрелкового полка 1-го Украинского фронта. Он в числе наступательных фронтов проходит и освобождает Украину, Молдавию, Румынию. Во время освобождения от фашистов столицы Венгрии города Будапешта 27 декабря 1944 г. Иван был тяжело ранен пулей в правое плечо. Лечение проходил в госпитале № 1169 города Евлаха Азербайджанской ССР, там же он узнает о победе над фашистской Германией. В июле 1945 г. молодой красноармеец возвращается на родину. Грудь молодого бойца украшали две медали «За Отвагу» и медаль «За победу над Германией». Мирная жизнь стала налаживаться. Иван присмотрел для себя молодую, энергичную девушку Валентину Анатольевну Бочкареву, которая всю войну проработала мастером подсочки по заготовке живицы для изготовления горючего, которое отправлялось на фронт, зимой 1941 г. добывала торф на станции Балахониха, рыла окопы во время обороны Москвы. Молодые сыграли свадьбу. В семье родилось четверо сыновей: Валерий (1947 г.), Василий (1950 г.), Владимир (1954 г.) и Иван (1957 г.).

В 1951 г. Иван Павлович с отличием окончил курсы бухгалтеров промышленных предприятий в институте технического обучения города Горького и в должности бухгалтера проработал более 25 лет в родном колхозе «Наумовский». Долго ещё после войны вспоминал ветеран, как они воевали с власовцами, как в любую непогоду отправлялись брать в плен «языка», как проходили по затопленным румынским винным погребам с целью исполнения боевого задания. И, конечно же, он не смог забыть своего боевого товарища, с которым им достался неисправный пулемёт «Максим». Также Иван Павлович вспоминал, как перед ними на фронте выступали с концертами Лидия Русланова и Клавдия Шульженко.

В работе, как и на фронте, Иван Павлович всегда побеждал, Арзамасский райисполком присвоил ему звание «Ветерана Труда». В канун сороковой годовщины победы советского народа над фашизмом Ивана Павловича наградили орденом Отечественной Войны I степени, но ранения оставленные войной, сильно подорвали здоровье фронтовика и 19 июля 1985 г. его не стало.

В памяти односельчан Иван Павлович остался человеком грамотным и уважаемым!



Иван Павлович Бутусов

Список литературы

1. Электронный банк документов «Подвиг народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». [Электронный ресурс]. - URL: podvignaroda.ru?n (дата обращения: 25.03.2020 г.).

ПОМНИМ И ГОРДИМСЯ

Веселов Д.А., студент 1 курса
Завьялова С.В., к. ист. н., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Память – это то, что мы можем дать в знак благодарности тем, кто трудился и воевал в годы Великой Отечественной войны. Память о том, что ни что не забыто, никто не забыт. Память о тех, кто не жалея своей жизни, шел наперекор судьбе, защищая Отчизну от немецких захватчиков. Бойцы отважно воевали, чтобы мы сегодня жили на земле спокойно и мирно, ценой собственной жизни защищали Родину. Самое малое, что мы можем сделать для своих прапрадедов, прадедов это помнить о них и гордиться ими.

Мой прапрадед Крускин Константин Яковлевич родился в 1902 г. в небольшой деревне Попово Заветлужского района Горьковской области в крестьянской семье среднего достатка. Он умел читать и писать, был женат на Зарубиной Пелагее Спиридоновне. Они имели двоих детей, сына Александра и дочь Анну. Их основным занятием был крестьянский труд в своем хозяйстве, а в 30-е годы они вступили в колхоз и трудились там до начала войны.

В декабре 1941 г. Константин Яковлевич был призван на фронт Заветлужским районным военкоматом. В наградном документе указывается, что он служил ездовым батареи 76-и миллиметровых пушек 729 стрелкового полка 145 стрелковой Витебской краснознаменной дивизии, в звании ефрейтора [1].

К сожалению, письма с фронта не сохранились, но по рассказам прабабушки Анны, он писал домой такие строки: «Чувствую я вашу поддержку, как вы ждете меня и видно сильно за меня Богу молитесь – из огня живьем выхожу, скольких товарищей похоронил, сколько коней подо мной убивало, палец оторвало, а так даже не ранен ни разу».

Прапрадед был опытным солдатом, хорошо умел управлять лошадьми, правильно выбирать позицию, где разместить орудие, своевременно поменять

эту позицию.

В наградном листе, подписанным командиром 729 стрелкового полка подполковником Пресняковым от 31 января 1945 г. сказано: «В боях под местечком Калита с 25 января 1945 г. Крускин показал себя смелым, решительным воином. Враг обнаружил в самый критический момент боя месторасположение пушки и открыл сильный минометный огонь по ней. Ездовой Крускин, используя особенности местности, подал передки с упряжкой и, несмотря на интенсивный огонь, вывел пушку на новую огневую позицию. Двадцать шестого января 1945 г. под сильным артиллерийским минометным огнем бесперебойно подавал боеприпасы, что обеспечило успех боя. За проявленную инициативу и решительность он достоин награждения орденом Славы III степени» [1].

Мой прапрадед Крускин Константин Яковлевич был награжден и медалью «За боевые заслуги».

По иронии судьбы Константин Яковлевич погиб 10 июня 1945 г. в Германии, в местечке Георгиердорф Нойштрелицкого района. В месте, где стоял их полк, немецким пособником ночью была подложена мина на дорожку к водопою. Прапрадед утром самый первый повел своих коней, чтобы напоить их чистой водой, пока ее не замутили, и подорвался на этой мине.

Эта гибель после победы, после стольких перенесенных страданий была страшным потрясением для его семьи: жены и детей. Пелагея Спиридоновна смогла все тяготы жизни и гибель мужа стойко перенести. Дети выросли, сама она долго жила в семье сына Александра и скончалась в возрасте 91 год. До самой смерти вспоминала и оплакивала свое великое горе - гибель мужа.

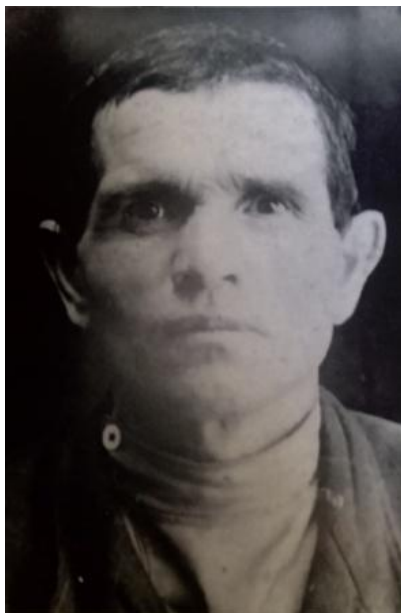
Прадед Кошеваров Алексей Степанович родился 12 января 1926 г. в деревне Юрьевка Краснобаковского района Горьковской области. По воспоминаниям родных, рос серьёзным, ответственным мальчиком. Окончив семь классов школы, поступил в Уренское училище и получил профессию «Тракторист широкого профиля».

Летом 1941 г., когда началась Великая Отечественная война, прадеду было пятнадцать лет, поэтому на войну, на защиту Отечества его, конечно же, не взяли. Но, как и любой юноша того времени, он хотел быть нужным стране не только в тылу, но и там, на передовой; хотел мстить фашизму за потерянную счастливую мирную жизнь, за всех русских людей!

Лишь в ноябре 1943 г., когда Алексею Степановичу исполнилось 17 лет, он был призван на военную службу. С самого начала своей службы он был курсантом 15 отдела артиллерийского полка (но какого именно, к сожалению, не известно). С мая 1944 г. служил в тяжёлом самоходном артиллерийском полку на установке САУ (самоходная артиллерийская установка).

Прадед Алексей Степанович Кошеваров был награжден: медалью «За по-

беду над Германией», медалью «За освобождение Белграда», медалью «За взятие Будапешта», медалью «За боевые заслуги», орденом Отечественной войны. Прадеду посчастливилось пройти всю войну и при этом не получить ни одного ранения. Он не любил вспоминать о войне и говорил: «Вы этого не видели, не пережили и славно! Значит, не зря свою жизнь мы прожили!»



Однако служба моего прадедушки Алексея не закончилась с капитуляцией Германии. С сентября 1945 г. сержант Алексей Степанович Кошеваров нес службу командиром отделения 122-миллиметровой самоходной артиллерийской установки на восточных рубежах нашей Родины. Лишь 15 октября 1950 г. он был уволен в запас и вернулся в родные краснобаковские места, где ждали его мать, отец, все родные.

Началась мирная счастливая жизнь 24-летнего фронтовика. Много пришлось потрудиться для своей родины и в мирное время.

Крускин Константин Яковлевич

Умер прадед 1 сентября 1990 г. Ему было 64 года. Вся наша семья гордится Константином Яковлевичем и Алексеем Степановичем и их личным вкладом в Победу. На параде 9 мая обязательно хожу с их портретами по улицам нашего поселка в рядах «Бессмертного полка»!

Список литературы

1. Электронный банк документов «Подвиг народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». [Электронный ресурс]. - URL: podvignaroda.ru?n (дата обращения: 07.04.2020 г.).

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА В СУДЬБЕ МОЕЙ СЕМЬИ

Гриднева А. С., студентка 4 курса

Козлова О. А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Елецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Елец, Россия*

Война. Одно лишь маленькое слово, но, сколько в нем боли, страдания, переживания. Как писал Джон Фаулз: «Война — это психоз, порождённый чьим-то неумением прозревать взаимоотношения вещей. Наши взаимоотношения с

ближними своими. С экономикой, историей. Но прежде всего — с ничто. Со смертью». Великая Отечественная война — самая ужасная война в истории нашего государства да и мира в целом. Эта война оставила глубочайший след в жизни всего населения нашей страны, победа досталась слишком большой ценой, миллионы погибших и без вести пропавших, но были и те, кто прошел через это и смог вернуться домой. Одним из таких людей был мой прадедущка, о нем я и хочу рассказать.

Мой прадед прожил довольно долгую и счастливую жизнь. Я помню его ещё маленькая, так что много историй о себе он рассказал мне сам. Его звали Колбас Михаил Иванович, родился он 5 июня 1924 года в селе Ущерпье. Как и большинство мужчин в 1942 году в возрасте 18 лет его призвали на войну. До этого работал в колхозе, там то он и встретил свою любовь, с которой прожил до самой смерти.

Воевал мой прадед на Белорусском фронте в войсках связи, он был радистом. Одним из рассказов, который мне запомнился был о том, как он попал в окружение. Вот как мне его рассказывал прадед:

«Мы, как обычно, продолжали свой путь к своим. За спиной у меня был тяжелый ранец с радио, весил он 25 кг, мы в то время мало ели, спали, но знали — все так живут, так что нечего жаловаться. Вдруг слышу, как кто-то из моих товарищей крикнул: - Немцы! Немцы окружают!

Бежать некуда впереди смерть, я тут подумал: «Эх нет, рано мне умирать тут!» вижу, впереди высокий забор с колючей проволокой. Сам не знаю, как я через него перелез, но только благодаря этому я спасся и не попал в плен. Сразу связался с начальством и доложил о местонахождении фашистов, что в дальнейшем помогло спасти моих сослуживцев».

Так же был ещё один случай:

«В этот вечер мы должны были отправляться в бой. Я молодой, 19 лет, рвусь отомстить. Но тут генерал говорит: «-Колбас, посиди тут в этот раз»Этот вечер был последним, когда я его видел живым... Никто не вернулся с этого боя, только я был тем, кто так и не умер в этот вечер»

Есть и не менее ужасающая история, вот так мне её рассказали:



«Была операция СОЖ под Гомелем. Бегу, а там наши войска. Хочу помочь, командир встал рядом и сказал: «Постой со мной», я остался, всем там полегли, но потом прибыло подкрепление и мы оттеснили немцев....

Так же СОЖ, накрыло миной, иду, а кровь бежит, еле ноги перебираю, вижу наши лежат без руки, без ноги, много таких было и просят: «

Возьми, браток, меня с собой, а я не мог их взять, и так еле ноги волочил, присяду, оклемаюсь и дальше пойду, много я тогда крови потерял. А немцы шли и всех раненый, свой не свой, всех без разбора убивали».

Вот еще один его рассказ:

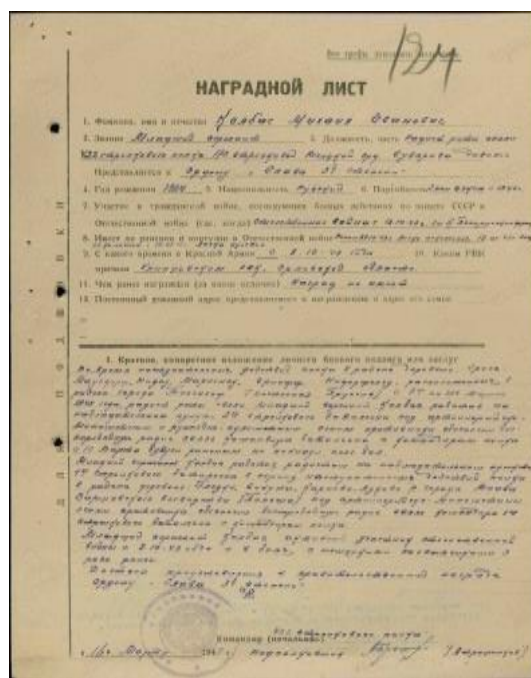
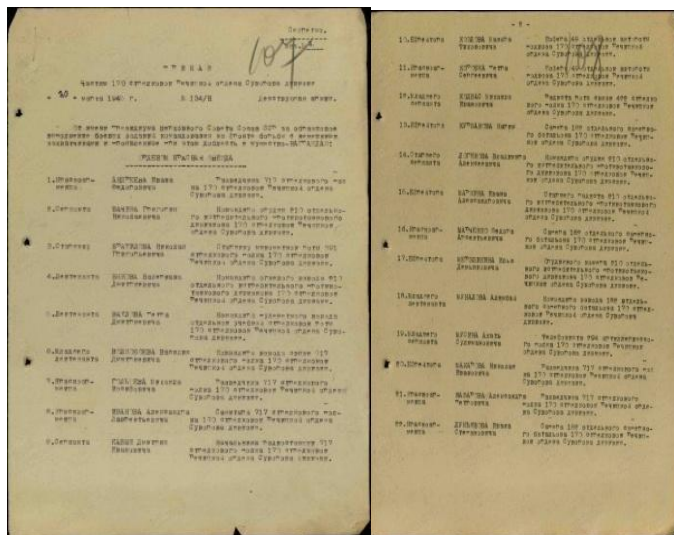
«Объявили победу, ну все начали радоваться, включили радио, кричат, веселятся. Чувствовать я себя сразу после этих слов лучше стало. Шапки, пилотки вверх летят, везде стрельба. Но как оказалось, зря мы так расслабились. На берегу оставались еще немецкие корабли, тогда как начали фашисты по нашим солдатам палить, никто такого не ожидал. Их конечно удалось устранить, но очень много тогда людей полегло.»

Мой прадед прошел почти всю войну и участвовал в Кенигсбергской операции в 1945 году, но был ранен и продолжать путь не смог. Из его тела вытащили много осколков, но 4 так навсегда и остались с ним. За свое мужество и отвагу он получил множество наград, медалей, а также орден красной звезды.

После окончания войны дедушка помогал восстанавливать совхоз. Лошадей им не дали, но они нашли выход из ситуации. Несколько человек запрягали в плуг, а один стоял за ним, так и распахивали землю.

Так же мне хочется упомянуть мою прабабушку, ту самую, о которой я писала ранее. Звали ее Кирсанова Анастасия Ивановна. Я не могу сказать, что она совершила какой-то подвиг или воевала на войне. Нет,

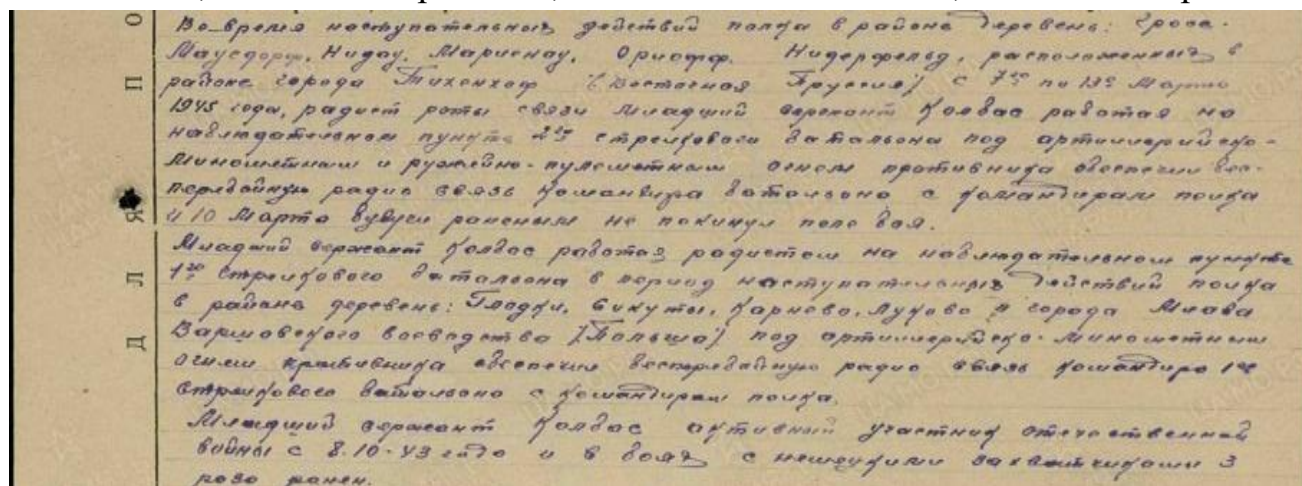
она не воевала и не совершала такие же великие поступки как прадед, но все же для меня она была великим человеком. Когда началась война, она была совсем



юной, даже не закончила школу. Прабабушка была очень красивой и рукодельной. В годы Великой Отечественной войны, деревню, в которой она жила — захватили Немецкие солдаты. Прабабушка каждую ночь тайком носила еду партизанам, которые укрывались в Брянских лесах. Как-то прабабушка рассказала один ужасный момент, который произошел с ней во время Великой Отечественной Войны.

«Было это в солнечное утро. Надо было пойти за водой, но так как все были заняты, отправили меня. Набрав воды я уже собиралась уходить, но немец подбежал ко мне, схватил за волосы и начал кричать — Юда! Юда! Видимо из-за кудрявых волос он принял меня за еврейку. Я думала, что это последние минуты моей жизни. Но немец отпустил меня, так ничего и не сделав. Я что есть силы побежала домой и там сидя на полу разрыдалась, моя жизнь такая песчинка и просто из-за моих волос я могла погибнуть так и не узнав многих вещей.»

Прошло уже 75 лет с окончания войны. Мы должны хранить память о тех героях, что отдали жизнь ради нашего светлого будущего, и никогда не забывать, что наши прадедушки и прабабушки когда-то воевали за нас. Они напоминают о том, чтобы мы берегли то, что они отстояли в боях, за что они боролись.



ИСТОРИЯ ВЕЧНА

Крылова Е.С., студентка 1 курса
Белевцева А.Н., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей со-
общения», Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Тихорецк, Россия*

История народа — это длительный исторический процесс. Этот процесс наследования, передачи и освоения традиций. Наше будущее сейчас прорастает в наших детях. Важно сохранять связь поколений, передавать славные историче-

ские традиции предков.

Каждая наша семья хранит память о тех, кто не вернулся с войны, о тех, кто всеми силами приближал Великую Победу. Важно, чтобы из поколения в поколение передавалась память о войне, чтобы никогда больше не повторялись ужасы войны.

Представляя эту поисковую работу, хотелось бы ещё раз подчеркнуть всю важность патриотического воспитания, важность укрепления исторической памяти. Человек, который с детства чтит память своих предков, вырастет настоящим гражданином и патриотом своей Родины. Я провела поисковую работу по поиску данных, героев отважно защищавших нашу Страну.

Помимо данных из официальных сайтов в Интернете, у нас было много оригинальных документов о подвиге наших героев. Наш рассказ о Моря Любови Гавриловне и Белевцеве Михаиле Стефановиче, которые освобождали нашу Страну от немецко-фашистских захватчиков. Война свела этих людей вместе. Раненого солдата Любовь Гавриловна вытащила с поля боя, подарив ему вторую жизнь. После окончания войны они больше не расставались.

Первые поисковые работы мы начали с имеющегося фотоархива, оригинальных документов, и установлении точных дат боевых действий наших героев. Все справки, которые мы представляем - это оригиналы, а не фото с Интернета. Наши герои пришли с войны живыми, но имели ранения. «9 мая» на центральной площади города Тихорецка собираются представители военно-патриотического движения, школьники города, ветераны, представители военного комиссариата, депутаты и организуют «Вечный полк» в память о людях защищавших нашу Родину. Возле памятника Героям и Вечного огня выставляют почетный караул. Звучат песни военных лет. Разворачивается полевая кухня. Чествуются ветераны.

Я считаю, что - это и есть любовь к Родине, которая выражается в наших действиях и памяти всем, кто отдал свои жизни, за то чтобы мы жили. Так воспитывали наших родителей, нас и мы будем воспитывать наших детей и внуков. Участвуя в этом проекте, мне хотелось донести до всех подвиги людей, которые были готовы отдать свою жизнь за наше мирное время и чтобы мы, это помнили и, это понимали.

Моря Любовь Гавриловна родилась 18 мая 1920 году в станице Павловской Краснодарского края в семье рабочих (Моря Гаврил Федорович и Моря Анна Федоровна). В семье было шестеро детей, она была старшей.



В августе 1940 года Любовь Гавриловна закончила Краснодарскую краевую фельдшера - акушерскую школу на отлично, получила специальность фельдшер. Документ об окончании сохранился до наших дней (рисунок 1). Получив образование, она должна была заботиться, о своих братьях и сестрах, помогать родителям. Но вскоре началась война.

Любовь Гавриловна добровольцем ушла на фронт.

Сохранился военный билет Любовь Гавриловны (рисунок 1), в котором записан: род войск – Мед. состав ВУС № 294, младший лейтенант, с 1941 по 1943 находилась на службе в госпитале легкого ранения № 2148 Севера Кавказского Фронта в должности старшей медицинской сестры (рисунок 3); с 1943 по 1944 – работала в Хирургическом по-

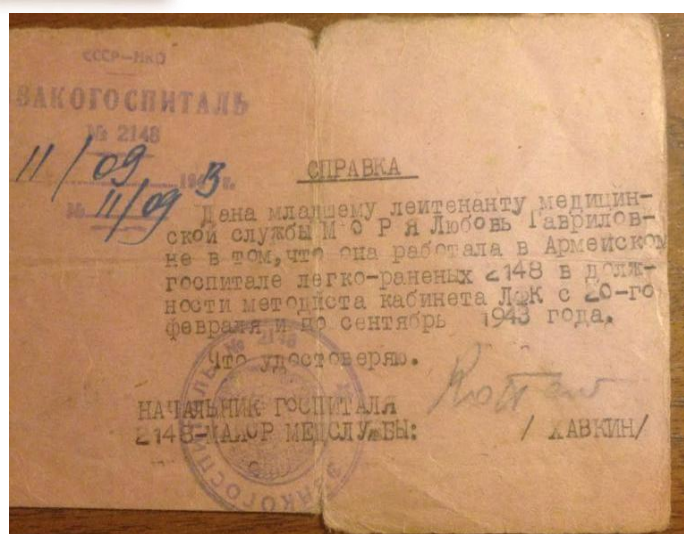


левом подвижном госпитале № 4358 - Украинского Фронта в должности старшей медицинской сестры; с 1944 по 1945 Терапевтический полевой госпиталь № 2710 Гвардейской Армии 61 в должности старшей медицинской сестры; с 1945 -

Справки об участии в боевых действиях

1946 в 27 Арии в должности фельдшера. Была найдена справка, о том, что в 1943 она работала в Армейском госпитале легкого ранения № 148 в должности медсестры.

Это свидетельствует о том, что она работала именно прифронтовом госпитале, то - есть непосредственно возле сражения и поэтому не раз вытаскивала раненых солдат с поля боя.



20 мая 1946 года по должности фельдшер в звании младший лейтенант демобилизована в запас (рисунок 4). Имеется справка о демобилизации и награждении орденом Богдана Хмельницкого 2 степени.

Потомки Любовь Гавриловны смогли сохранить правительственные награды, грамоты и медали (грамота Военного совета СКФ – за самоотверженную службу Родине, доблесть и мужество, проявленное в борьбе с немецкими захватчиками за честь, свободу и независимость Советского государства, Военный Совет Северо - Кавказского Фронта (7 ноября 1943г.)) (рисунок 5); медаль и справка «За оборону Кавказа» (рисунок 6) - указ президиума от 1 мая 1944 года (сохранились только документы); медаль «За победу над Германией» - указ президиума от 9 мая 1945года; медаль за взятие Вены, Будапешта).



После окончания войны Любовь Гавриловна (рисунок 8) получала Юбилейные медали (рисунок 7) «ВОВ 1941-1945» - указ президиума от 1965, 1968, 1978, 1985 года. Медаль «50 -летие СССР» - указ президиума от 26.12. 1967 года. Получила медаль ветерана труда. Проводя поисковую работу, было найдено много информации в Интернете на сайте «Подвиг народа». На этом сайте находятся

Моря Л.Г. (Белевцева) архив о подвигах, ранениях, награждениях солдат, и какое было удивление, у меня найдя фамилии своих героев. Из этого источника нам стало известно о наградах, которых мы не знали. Нашли наградный лист командира, писавший о заслугах Любовь Гавриловны. В котором говорится, что она патриот своей Родины, неоднократно спасала солдат, выполняла должность зам. Комсорга и достойна правительственной награды «За боевые заслуги».

Когда началась Великая Отечественная война, Любовь Гавриловна ушла добровольцем на фронт. Служила на фронте медицинской сестрой. Сколько жизней спасла, сколько раненых вынесла из-под огня, нам остается сейчас только догадываться. Из воспоминаний: «Когда я была в увольнении дома на несколько дней, пришел срочный вызов на фронт. Я опоздала на паром, через Керченский пролив, и в этот момент началась бомбошка. Паром, на котором я должна была плыть, вместе с ранеными пошел ко дну, так я волей судьбы осталась жива, и всю войну не боялась погибнуть, так как знала, если я выжила в тот момент, то не просто так, а для того, чтобы спасти жизни людей». После окончания войны Любовь Гавриловна вернулась в родную станицу, Павловскую и продолжила работать фельдшером. В браке с Белевцевым Михаилом Стефановичем обрела двух сыновей. Она всю свою жизнь была верна выбранной профессии и

отдавала все свои знания, умения и силы по спасению бойцов и возвращению их в строй. Любовь Гавриловна умерла в марте 1989 года.



**Справка о демобилизации
Награда за оборону
Кавказа и**

Грамоты и награды



Будапешта

О подвигах ее мужа Белевцева Михаила Стефановича (рисунок 9) внукам известно только, что он дошел до Берлина, награды потеряны, так как он рано ушел из жизни. Известно, что после войны был осужден и приговорен к высшей мере наказания, приговор был обжалован самим И.И. Сталиным за заслуги перед Родиной, затем он был репрессирован, это были страшные послевоенные года, когда по ночам пропадали бесследно люди.

Работа по сбору информации мы продолжаем вести. Из официальных источников сети Интернат нам удалось обнаружить следующее.

Он призывался с Темиргоевского РВК, служил в 61 минометной дивизии, награжден орденом отечественной войны 2 степени и орде-



Белевцев М.С.

ном красной звезды. Из наградного листа нам удалось

узнать, что на третьем Украинском фронте во время боя был ранен его командир, Михаил Стефанович принял командование на себя, в направлении города Черно, личным оружием уничтожил группировку немцем. Из письма командира мы выяснили, что Белевцев Михаил Стефанович, возглавлял личный состав боевой батареи. Когда немцы попытались прорваться к своим, он по собственной инициативе выдвинул орудие и уничтожил 30 солдат, сжег бронетранспортер. Воспользовавшись замешательством немцев, он повел гвардейцев в атаку, где уничтожил еще 28 немцев и 6 взял в плен.

История вечна, как и его герои. Многие подвиги солдат, ушли вместе с ними, мы чтим их память и верим в то, что это было не напрасно.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя, отчество: Степанов Михаил Стефанович

2. Звание: лейтенант

3. Место рождения: г. Черно, Украинская ССР

4. Год рождения: 1918

5. Национальность: русский

6. Партизанство: нет

7. Участие в гражданских войнах и революционных боях: нет

8. Участие в боях с немецкими захватчиками: да

9. Кем, на каком и за что: за героические подвиги в боях с немецкими захватчиками

10. Кем, на каком и за что: за героические подвиги в боях с немецкими захватчиками

11. Чем выше награжден (за какие подвиги): за героические подвиги в боях с немецкими захватчиками

12. ...

1. Краткое изложение фактов боевого подвига или заслуг

В боях с немецкими захватчиками в районе г. Черно, Степанов Михаил Стефанович проявил исключительную храбрость и героизм. В ходе боя он возглавлял личный состав боевой батареи и в одиночку уничтожил 30 солдат противника, сжег бронетранспортер. В результате его действий были уничтожены 28 немецких солдат и 6 взяты в плен. За эти подвиги Степанов заслуживает награждения орденом Красной Звезды.

Подпись командира: ...

Подпись политрука: ...

Список литературы

1. Великая Отечественная война Советского Союза (1941—1945 годы) : военно-исторические очерки / Р. Р. Хисамутдинова; Мин-во образования и науки Рос. Федерации, ФГБОУ ВПО «Оренб. гос. пед. ун-т». — Оренбург: Изд-во ОГПУ, 2014 — 476 с.
2. podvignaroda.mil.ru
3. baza.onagradah.ru

БЕССМЕРТНЫЙ ПОЛК НАШЕЙ СЕМЬИ

Клещевич Н. А., студентка 4 курса

Стоянова О. Ф., преподаватель

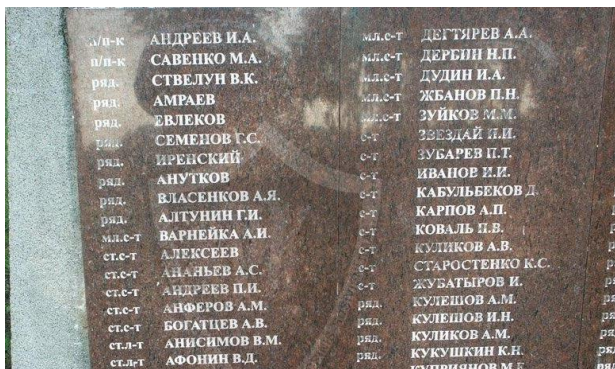
*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

В каждой Российской семье есть истории родных и близких, воевавших на полях сражений в годы Великой Отечественной войны. Из воспоминаний и фактов жизни этих людей мы узнаем историю освобождения нашей Родины.

Сегодня у меня появилась возможность рассказать о моих родных, которые каждым своим шагом приближали Победу нашего народа.

Моего прадеда по материнской линии звали Зуйков Михаил Михайлович. Он родился в 1908г. в Калининской (сегодня Тверской) области, Овинищенском (сегодня Весьегонском) районе, Кесемском сельсовете, в деревне Лобнево.

Осенью 1939 года началась Финская война, и прадед был призван в ряды РКК. Он служил в пехоте, во время военных действий был ранен в ногу и отправлен домой.



22 июня 1941г. началась Великая Отечественная война. Михаил Михайлович ушел на фронт вместе со своими односельчанами седьмого марта 1942 года из Овинищенского РВК Калининской области. Ранение, полученное прадедом в Финской войне, позволяло ему остаться дома и продолжать руководить колхозом, но

он решил, что в столь трудное для Родины время ему необходимо быть с теми, кто защищает свою страну. В годы службы Михаил Михайлович получил звание младшего сержанта, был командиром пулеметного расчета, членом ВКПБ. Он воевал на Калининском и Прибалтийском фронтах. За полгода до окончания войны, девятого ноября 1944г., мой прадед был убит во время Курляндского наступления на территории современной Литвы. Выписка из Книги Памяти Тверской области (Весьегонский район): «Пулеметчик РП 390 отдельного пулеметно-артиллерийского батальона 152 УР младший сержант Зуйков Михаил Михайлович (1908 г/р) погиб в бою 9 ноября 1944г. Похоронен в н/п Рукшне у (<http://www.pobeda1945.su/frontovik/70988/>).

В 60-х годах прошлого века, при создании мемориального комплекса в память о погибших воинах в г.Курдикос Наумистис, прадеда перезахоронили в

братской могиле. На плите памяти его фамилия указана во втором столбце пятая сверху.

Второй мой прадед по линии отца Клещевич Анатолий Федорович, родился пятого мая 1913 года в городе Слуцке Белорусской ССР. В 1936 году после окончания рабфака он поступил в Ленинградский институт инженеров водного транспорта. В начале 1941 года Анатолий Федорович был направлен на преддипломную практику в Горьковский речной порт, который являлся важным стратегическим объектом. Когда началась война, прадеда не призвали в армию и не направили на фронт добровольцем, по причине слабого зрения. Поэтому он остался работать в речном порту в должности заместителя начальника участка. Во второй половине навигации 1941 г. Горьковскому порту пришлось выполнять большое количество эвакуационных заданий. В районы Поволжья из западных и центральных областей страны перебрасывались оборудование заводов и фабрик, организации, некоторые министерства. Горьковский порт стал распределительным центром эвакуационных грузопотоков по речным путям на Среднюю Волгу, Каму, Вятку, Белую. В Горький помимо железнодорожных составов шли суда с Верхней Волги и Оки. К сожалению, Великая Отечественная война не остановила волну политических репрессий в стране. 25 мая 1944 года мой прадед, Клещевич Анатолий Федорович, был арестован, а 14 августа 1944 года Военным трибуналом Верхневолжского бассейна осужден по 58 статье УК СССР и приговорен к 10 годам исправительно - трудового лагеря и 5 годам поселения без права переписки. Он испытал на себе все ужасы ГУЛАГа. В последствие Анатолий Федорович был реабилитирован и ему возвращено его честное имя. (БД "Жертвы политического террора в СССР"; Книга памяти Нижегородской области).

Моя прабабушка, Клещевич Нина Михайловна, урожденная Буук, родилась 27 января 1918 года в городе Могилеве Белорусской ССР. Также как и прадед, Анатолий Федорович, после окончания рабфака она поступила в Ленинградский институт инженеров водного транспорта, но из-за войны закончить его не смогла.



Последний предвоенный семестр в институте, в центре Нина Михайловна Клещевич.

Награждена **Орденом Отечественной войны II степени**

Война застала мою прабабушку в родном городе Могилеве. Немцы захватили Могилев 26 июля 1941 года и установили жестокий оккупационный режим, создали 5 лагерей смерти, 341-й пересыльный лагерь для советских военнопленных, гетто. В годы войны в Могилёве и окрестностях погибло более 70 тысяч советских граждан, около 30 тысяч могилевчан вывезено на принудительные работы в Германию. 28 июня 1944 года Могилёв был освобождён от немецко-фашистских захватчиков. Как только стало возможно, в апреле 1945 года Нина Михайловна поступила в эвакогоспиталь №4719 и находилась там по сентябрь 1945 года, а затем до декабря 1945 года работала в воинской части №21874. Еще в годы учебы в институте она окончила курсы медицинских сестер. Фронтовой эвакогоспиталь по получении приказа на передислокацию должен был добраться в указанное время в назначенное место. В течение суток необходимо было развернуть госпиталь и приступить к выполнению своих задач. Иногда на развертывание госпиталя давали менее суток. Но приказ не обсуждался, а неукоснительно выполнялся и в должный срок. На фронте дисциплина – залог успеха и Победы!

Обычно фронтовые эвакогоспитали разворачивали в маленьких городках и поселках. Такое размещение защищало фронтовой эвакогоспиталь от воздушных налетов фашистов.

Моя прабабушка Нина Михайловна рассказывала: «В последние месяцы войны их эвакогоспиталь располагался в восточном пригороде Варшавы – местечке Прага, под госпиталь отдали бараки бывшего концлагеря.

Госпиталь всегда был готов принять раненых, а значит, нарезать и намотать километры бинтов, простерилизовать инструменты и салфетки, провести санобработку, прооперировать раненых, накормить, чаем напоить и эвакуировать раненых в тыл. Каждый раз на новом месте приходилось разворачивать госпиталь заново. К нам поступали раненые с линии фронта. Представьте себе, огромный зал, и везде на полу раненые, некоторые поступали даже без первичной обработки. Кровь, боль, страдания. А еще госпиталь оказывал медицинскую, продовольственную и хозяйственную помощь польскому населению».

В 2013 году мы с сестрой, дедом и бабушкой посетили монастырь сестер фелицианок, который расположен в том самом местечке Прага под Варшавой. Сестры-монахини показали нам восточную стену главного собора, которая изрыта снарядами. При реставрации монастыря после окончания войны эту стену оставили нетронутой в память о тех днях, когда монастырь ежедневно подвергался обстрелу и бомбежкам. Мы гуляли по вечерней Праге и пытались определить место, где располагался эвакогоспиталь, в котором закончилась война для нашей прабабушки Нины Михайловны.



Другая моя прабабушка по отцовской линии, Стопинская Нина Степановна, урожденная Сорокина, родилась 19 июня 1926 года в Калининская обл., Старицкий р-н, с.Искрено. К июню 1941 года ей исполнилось 15 лет, и она не успела закончить школу-семилетку. К этому времени ее семья проживала в Автозаводском районе г. Горького.

В апреле 1942 года она поступила мастерицей в игрушечную мастерскую Автозаводского универмага и проработала там до октября 1943 года. Далее она закончила учебу в школе и в октябре 1945 года поступила в автомеханический техникум. Прабабушка Нина Степановна рассказывала нам с сестрой о том, что эта мастерская выпускала игрушки для детей в довоенное время, а когда она работала на фабрике во время войны, они шили брезентовые и меховые рукавицы для фронта, маскировочные изделия для орудий, кисеты для табака. В 1993 году Она награждена медалью «За доблестный труд в Великой отечественной войне 1941-1945гг» и ей присвоено звание «Труженик тыла», а так же юбилейными медалями 50 лет, 60 лет, 70 лет и 75 лет Победы в Великой Отечественной войне.

Заканчивая свое повествование о героях нашего семейного Бессмертного полка, хочу сказать, что легкой «работы» на войне не бывает. И нас всех, сегодня живущих, объединяет искренняя вера в то, что наши предки не зря положили свои жизни ради победы над мировым злом.

Список литературы

1. Советская энциклопедия, главный редактор И.П.Шемякин, изд. БелСЭ, 1990 г.
2. Список ветеранов в России. Поволжье. Нижегородская область. Поименный список ветеранов (WWW.pobediteli.ru Победители).
3. БД "Жертвы политического террора в СССР"; Книга памяти Ниж. области.
4. Книги Памяти Тверской области (Весьегонский район).
5. Документы и фотографии семейного архива.
7. Воспоминания Клещевич Н.М. и Стопинской Н.С.

«НЕТ В РОССИИ СЕМЬИ ТАКОЙ, ГДЕ Б НЕ ПАМЯТЕН БЫЛ СВОЙ ГЕРОЙ»

Клещевич Н. А., студентка 4 курса
Стоянова О. Ф., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Давно закончилась Великая отечественная война. В этом году наш народ и люди доброй воли во всем мире будут отмечать 75-летие ее окончания. Ранее я уже рассказывала о моих прадедах и прабабушках, которые пережили эти суровые годы. Сегодня я хочу рассказать об их братьях.

Буук Сергей Михайлович младший брат моей прабабушки Клещевич Нины Михайловны, урожденной Буук, родился в 1921 году в городе Могилеве Белорусской ССР. В ноябре 1939 года он был призван в ряды Рабоче-крестьянской Красной армии Выборгским райвоенкоматом города Ленинграда (сегодня Санкт-Петербург). Служил в 81 отдельной роте связи 214 Штурмовой авиацион-



ной дивизии в звании младшего сержанта, а закончил войну старшим сержантом. Сергей Михайлович пришел в армию рядовым радистом, уже в первый год службы сдал испытания на радиста второго класса, а с мая 1943 года его назначили начальником радиостанции. С 14 декабря 1941 года по 21 января 1942 года Сергей Михайлович в составе 128 отдельного лыжного батальона 10 Армии участвовал в обороне Москвы, был дважды ранен. Ранения были не тяжелыми, и он успешно продолжил службу.

Говорят, что связь – «нервы войны». Это короткое выражение подтверждает важность военной связи и специалистов, которые её обеспечивали.

За свой ратный труд Сергей Михайлович награжден наградами [1]:



1.



2.



3.



4.

1. Орден «Красной Звезды» приказ №10/н 214 ШАК дивизии от 29.10.1944

года

2. Медаль «За боевые заслуги» приказ №11/н 214 ШАД 2САК ЮФ от 23.02.1941года
3. Медаль «За оборону Москвы» приказ №5/ОК 214ШАД ВА от 05.01.1945 года
- 4.Медаль «За оборону Кавказа» приказ №3408 214 ШАД от 21.05.1945 года



Извлечение из представления к награде Медалью «За боевые заслуги»: «За

время пребывания на фронтах Отечественной войны с июля 1941 года в должности старшего радиста показал себя только с хорошей стороны. В период напряженной боевой работы частей 214 Штурмовой авиационной дивизии на Сталинградском фронте проявил исключительную находчивость и упорство в установлении радиосвязи между частями дивизии. 8декабря 1942 года необходимо было срочно передать по радио боевой приказ особой важности в 618 штурмовой авиаполк. В это время прекратилась проволочная связь, а связь по радио де-

журный радист не смог установить вследствие больших помех в эфире, что угрожало срывом выполнения боевого приказа. На радиостанцию вызвали т. Буук С.М. Лишь благодаря исключительной находчивости и предельному напряжению нервов, он сумел разобраться в хаосе, творящемся в эфире, установить связь с полком и передать боевой приказ. При выполнении приказа авиаполком был нанесен большой урон живой силе и военной технике противника» [1.1].

Вот что писал командир роты связи в представлении на награждение Сергея Михайловича Орденом «Красной Звезды»: «Особенно показал т.Буук С.М. умение и организованность в работе по обеспечению командования дивизии бесперебойной связью по радио на 2 Прибалтийском фронте. В период с 13.09. по 13.10.1943 года рация Сергея Михайловича находилась непосредственно на передовой, работала по наведению самолетов на цель. Обеспечила 1555 самолетовылетов на боевое задание и одновременно держала связь с командованием дивизии. Станция все время находилась в зоне артиллерийского обстрела противника, но за весь период она обеспечивала бесперебойную радиосвязь в двух направлениях. 14.09.1944 года т. Буук С.М. изменил схему манипуляции, что позволило обеспечить быстрый переход с передачи на прием и обратно без наведения телефонной линии. Самоотверженный труд Бууук С.М. способствует быстрейшему достижению Победы над немецкими захватчиками» [1.1]

Клещевич Иван Федорович родился в 1910году в городе Пасад-Довек Белорусской ССР. Это один из пяти братьев моего прадеда Клещевича Анатолия Федоровича. Был призван в ряды РККА с 15.11.1939 года Выборгским райвоенко-

матом города Ленинграда (Санкт-Петербург). Служил на Подвижном танко-агрегатном ремонтном заводе №1 бронетанковых и механизированных войск второго Прибалтийского фронта (ПТАРЗ 1 БТ и МВ 2 ПрибФ), в должности начальника электроцеха, в звании - старшина. Ремонт танков во время Великой Отечественной войны был очень важен. Каждый танк выходил из строя два-три

раза и каждый раз после ремонта возвращался на фронт. За годы войны этими заводами проведено 430 тысяч ремонтов танков и самоходно-артиллерийских установок.



Подвижные ремонтные заводы находились в 100 – 150 километрах от линии Фронта, а зачастую работали в 10-12 километрах от нее. Ремонтные заводы могли собраться для передислокации за 18-20 часов и быстро, через 24-28 часов, развернуться и приступить к работе на новом месте. Они были подвижны и мобильны. В немецкой армии таких заводов не было и это было большим преимуществом наших бронетанковых и механизированных войск [1.2].

Клещевич Иван Федорович был награжден Орденом Красной Звезды (Приказ № 124/н от 29.07. №записи: 33989218) [1.2].

Из представления директора ПТАРЗ 1 БТ и МВ 2 ПрибФ о награждении Ивана Федоровича: «Тов. Клещевич, работая на должности начальника электроцеха, обучил ремонту танкового электрооборудования и агрегатов 9 человек личного состава цеха. Выполняющих нормы на 140-160%. Тов. Клещевич является одним из лучших рационализаторов завода. По его предложениям и при личном участии изготовлен целый ряд приспособлений и инструментов, универсальный стенд для испытания стартеров, станок для обмотки провода, механическая отвертка и другие. Тов. Клещевич широко внедрил в производство ремонта



танкового электрооборудования карбинольный клей для восстановления аккумуляторных банок, магнето и других карболитовых деталей. Цех тов. Клещевич ежемесячно выполняет производственные задания на 135-150%. Тов. Клещевич в короткий срок подготовил свой цех для нормальной работы в полевых условиях» [1.2].

Сорокин Виктор Степанович старший брат моей прабабушки Стопинской Нины Степановны, урожденной Сорокиной. Он родился в 1919 году в селе Искрено Старицкого района Калининской области. В ноябре 1940 года был призван в РККА Автозаводским райвоенкоматом г. Горького. Ему было 21 год. Всю войну он служил в рядах 998-го пушечного артиллерийского полка резерва Главного Командования 5-ой пушечной артиллерийской

бригады 3-й артиллерийской дивизии прорыва 1-го Украинского фронта. Начи-
нал войну младшим сержантом, а заканчивал – старшиной [1.3].

Пушечные артиллерийские полки на протяжении всей Великой Отечест-
венной войны вели огонь по скоплению танков и пехоты, по мотопехоте про-
тивника прикрывая отход своих частей на новые рубежи обороны, поддерживали
оборонительно-наступательные операции войск, обеспечивали наступательные
операции по освобождению населённых пунктов.

Кроме участия в боевых операциях Виктор Степанович обеспечивал личный



состав полка продовольствием, одеждой и обувью. Именно за
выполнение этих функций он награжден первой Медалью «За
боевые заслуги». Выписка из приказа №16/н от 07.06.1944года:
«Сорокин Виктор Степанович награжден за то, что он, работая
старшиной батареи с апреля 1943 года, показал себя дисциплини-
рованным и требовательным. Благодаря его заботе, бойцы и ко-
мандиры батарей обуты и одеты в крепкую обувь и одежду. 7
марта 1943 года тов. Сорокин доставил продукты личному соста-
ву взвода управления, находящемуся в боевых порядках пехоты в районе

д.Футори, не смотря на сильный и длительный налет вражеской авиации на пе-
редний край» [1.3].

Вторую свою награду, Орден «Красной Звезды» Виктор Степанович получил в
ноябре 1944 года (Приказ №219/н от 03.11.1944года). Извлечение из представле-
ния для награждения орденом «Красной Звезды»: «Старшина Сорокин в боях с



немецкими аккупантами проявил личную храбрость и отвагу,
сопряженную с риском для жизни. 15 июля 1944 года во время
контратаки танков противника в районе деревни Сервары Зба-
ровского района Тарнопольской области под сильным артилле-
рийским и пулеметным огнем противника выдвинулся вперед
на 200 метров с противотанковым ружьем и ручным пулеметом
для уничтожения просочившихся автоматчиков. При этом
уничтожил 47 солдат противника из числа экипажей подбитых

немецких танков. В тот же день тов. Сорокин вынес с поля боя тяжело раненного
командира отделения разведки» [1.3]



Третью награду Медаль «За отвагу» Сорокин Виктор
Степанович получил в марте 1945 года (приказ №34/н от
08.03.1945года). Его наградили за то, что 5 февраля 1945
года при прорыве танков к огневым позициям он органи-
зовал оборону боевых порядков батареи. В результате его
группой было уничтожено 7 автоматчиков противника.

Вот так воевали братья моих прадедов и прабабу-

шек. К сожалению, я не была знакома с ними. Сергей Михайлович и Иван Федорович ушли из жизни до моего рождения. А Виктор Степанович после войны уехал в город Чирчик под Ташкентом (Узбекистан) на строительство крупного завода и прожил там до окончания жизни. Все сведения об их боевом пути я отыскала на страницах интернета и в документах нашего семейного архива. Мало, очень мало остаётся свидетелей того сурового и страшного времени...

Список литературы

1. Портал Портал «Память народа 1941-1945» <https://pamyat-naroda.ru/>:
Буук Сергей Михайлович
https://pamyatnaroda.ru/heroes/?adv_search=y&last_name=Буук&first_name=Сергей&middle_name=Михайлович&date_birth=1921 , дата обращения 10.03.2020.
Клещевич Иван Федорович
https://pamyatnaroda.ru/heroes/?adv_search=y&last_name=Клещевич%20&first_name=Иван&middle_name=Федорович&date_birth=1910/, дата обращения 10.03.2020.
Сорокин Виктор Степанович
https://pamyatnaroda.ru/heroes/?adv_search=y&last_name=Сорокин&first_name=Виктор&middle_name=Степанович&date_birth=1919/, дата обращения 09.03.2020г.
2. Военное обозрение. Заводы на колесах.
<https://topwar.ru/96220-zavody-na-kolesah-nou-hau-krasnoy-armii.htm> дата обращения 07.03.2020.
3. Портал «Академик» <https://sokrasheniya.academic.ru/42777/> дата обращения 18.04.2020.
4. Документы и фотографии семейного архива.

В ТЕ ДАЛЁКИЕ ГОДЫ...

Ляхова А.В., студентка 2 курса
Гулевская Ю.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Елецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Елец, Россия*

Когда закончила девятый класс, решила стать железнодорожником, но в моём городе нет такого заведения, а вот в Ельце- городе воинской славы есть замечательный техникум железнодорожного транспорта, теперь и я его студентка!

Однажды наша группа побывала на экскурсии в музее локомотивного депо. Здесь собраны архивы и бесценные экспонаты, которые отражают героический труд работников Елецкого железнодорожного узла в годы Великой Отечественной войны.

Хочу рассказать, какую важную роль в военное время играл Елец как узловая железнодорожная станция и ее работники, внесшие значительный вклад в Великую Победу.

С первых дней войны авиация противника совершала постоянные налеты на железнодорожную станцию, стремясь парализовать движение поездов. Елец располагался на участке железнодорожной линии Москва – Ленинград и соединял Донецкий угольный бассейн на юге страны. Поэтому немцы бомбили город на протяжении 20 месяцев, вплоть до августа 1943 года. Много было потерь, 759 человек погибло и 517 ранено. Но фашисты не смогли парализовать работу железнодорожной станции. Летчики 591-го истребительного авиаполка, защищавшие небо над Ельцом, успешно отражали налеты фашистской авиации.

Перед руководством Елецкого железнодорожного узла с началом военных действий стояли задачи бесперебойного обеспечения транспортных потоков, идущих в двух направлениях: обеспечить эвакуацию мирного населения и оборудования промышленных предприятий на восток страны, в тыл, и в противоположном направлении - доставить к фронтам воинские формирования, технику, продовольствие, оружие. Следует отметить, что война не изменила основных принципов организации работ на железных дорогах. Централизация, плановость, высокая трудовая дисциплина руководства действовали в течение всей войны. Широко использовались пропуск поездов «вслед» и с разграничением определенными интервалами времени, на удаление прямой видимости впереди идущего поезда.

В короткий срок работа Елецкого железнодорожного узла была перестроена на военный лад. Непрерывно увеличивался поток поездов, возросли объемы и срочность перевозок. Уже с 18 часов 24 июня движение поездов было переведено на военный график, который обеспечивал первоочередное движение воинских эшелонов.

С началом военных действий наличие вагонов на узловых станциях превышало норму в 2-3 раза. До войны 20 000 вагонов были нормой рабочего парка на дороге, предел размещения составлял 32 000 вагонов. С началом воинских и эвакуационных перевозок - рабочий парк в отдельные дни доходил до 60 000 вагонов. В случае налета авиации противника узловые станции могли стать просто непроезжими из-за скопления на путях вагонов и составов. Поэтому было принято решение построить небольшие по протяженности соединительные линии в обход узловых станций.

Первым был построен обход под названием «Октябренок» длиной 300 м, соединявший железнодорожные направления Лев Толстой - Елец - Липецк и далее на Грязи. Он давал возможность пропускать поезда этого направления без захода на станцию. Второй обход был построен позже в направлении Липецк - Елец - Касторная, так называемый «Извальский», длиной 4,3 км. Для объединения этих двух обходов был построен соединенный путь под названием «Пионер». Он имел длину 2 км и позволял пропускать поезда, следовавшие со станции Лев Толстой на Касторную, без захода на станцию Елец. Наконец, был построен обход, соединявший направление Ефремов - Елец - Орел, длиной 1,1 км. Строились эти обходы в тяжелых военных условиях в сжатые сроки силами 17-й железнодорожной бригады и местного населения.

Осенью 1941 г. в Ельце продолжались оборонительные работы: строились укрепления, копались противотанковые рвы, рылись окопы. И в эти тяжелые, полные драматизма дни возникла невероятно смелая идея: за короткое время построить бронепоезд. Начальник политотдела отделения дороги Ильин на коротком совещании оперативно утвердил план сооружения бронепоезда. По срочно составленным чертежам бригада котельщиков и газосварщиков приступила к обшивке паровоза серии ОД 6379 и платформ броней. Строительство бронепоезда было военной тайной и происходило в закрытом помещении при наличии вооруженной охраны. Энтузиасты трудились непрерывно, днем и ночью, в две смены, сменяя друг друга через 12 часов. Работы по одеванию броней паровоза начались 10 ноября 1941 г. и закончились 27 ноября. Одновременно в вагонном депо шла такая же работа по одеванию броней вагонов. Между тем, обстановка у города осложнилась: враг наступал, охватывая с флангов город. Строители спешили скорее закончить работу и передать фронту свое бронированное детище. Вести бронепоезд было поручено машинисту Н.Сахарову, вторым машинистом был Ф.Самарин. Сначала бронепоезд прибыл в Лиски, где были устранены недостатки по укреплению брони, а затем прибыл в Воронеж. Здесь он получил соответствующую военную оснастку и от имени Елецких железнодорожников под названием «Смерть фашизму» передан войскам Юго-Западного направления.

1 декабря 1941 г. начальник политотдела Ильин огласил железнодорожникам Елецкого узла телеграмму от Маршала С. Тимошенко и члена Военного совета Н.С. Хрущева, где была выражена благодарность Елецким железнодорожникам за подарок Красной Армии. Летом 1942 г. И. Бурмистров и В. Барболин были награждены орденами «Знак Почета». Бронепоезд № 14 участвовал в «Елецкой операции», со станции Извалы громил фашистов. После освобождения Ельца был направлен на Западный фронт, где его следы затерялись в ходе войны.

Не смотря на героическое сопротивление советских войск, 4 декабря 1941

г. город был занят немецкими войсками. По решению Верховного Главнокомандования в решительный период битвы под Москву, учитывая особую важность г. Ельца и его железнодорожного узла, с 6 по 16 декабря 1941 г. была успешно проведена «Елецкая операция» войсками Юго-Западного фронта. 9 декабря Елец был освобожден.

Исходя из обстановки поступления потоков с грузами, была установлена для удобства обслуживания воинских поездов особая специализация их приема. Так, например, военная техника, боеприпасы и горючее направлялось в Елец через Ефремов, пополнения разного рода – через Лев Толстой и Липецк. Елецкий узел работал с большим напряжением, обеспечивая перевозки войск и материально-технических средств, эвакуацию населения и ценного имущества.

Среди Елецких железнодорожников своевременно и бесперебойно обеспечивавших воинские перевозки, проявлявшими при этом инициативу, героизм и мужество, множество имен. Но особо следует выделить имя машиниста Никифора Федоровича Афонаина. Однажды бригада машиниста Н.Ф. Афонаина доставила из Ельца в Ефремов срочный воинский эшелон. На перегоне немецкая авиация бомбила поезд, но машинист с бригадой сумел довести поезд до станции Лобаново. Заделяв пробоины, он благополучно привел этот поезд на станцию Елец. За проявленное мужество и героизм Н.Ф. Афонин был награжден орденом Ленина.

Елецкие железнодорожники в сжатые сроки выполнили небывалый объем перевозок по перебазированию промышленности и эвакуации населения, одновременно восстанавливая разрушенные станции и узлы, локомотивные и вагонные депо, мостов, что позволило обеспечить проведение наступательных операций, возрождение и функционирование экономики освобожденных районов. При этом они проявили высокие моральные качества. Каждый день, каждый час рождал на железнодорожном транспорте массовый трудовой героизм, беспримерную самоотверженность, мужество и доблесть.

Список литературы

1. «Железнодорожники в Великой Отечественной Войне 1941-1945», под редакцией министра путей сообщения Н.С. Конарева. – М.: Транспорт 1985 г.
2. Дорогой славы и бессмертия. — Воронеж, 1966.

НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИЙ УЗНИК КОНЦЛАГЕРЯ

Ляхова А.В., студентка 2 курса

Гулевская Ю.А., преподаватель

филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Елецкий техникум железнодорожного транспорта,

г. Елец, Россия

Семьдесят пять лет отделяет нас сегодня от окончания Великой Отечественной войны. К сожалению, со временем память стирает кровавые дни нашествия гитлеровских войск. Меняется поколения, уходят ветераны, но нам необходимо помнить, что война фашистской Германии против СССР была войной на уничтожение, результатом которой должен был стать радикальный расовый геноцид.

Я учусь в Елецком техникуме железнодорожного транспорта – филиале РГУПС и являюсь волонтером Добровольческого объединения "ЕТЖТ.48". Студенты-волонтеры нашего техникума помогают ветеранам Великой Отечественной Войны, пенсионерам железнодорожникам и просто нуждающимся в помощи пожилым людям оказывать различную помощь. Таким образом, мы познакомились с пенсионером железнодорожником Марией Евдокимовной, которой помогали в уборке квартиры. Это очень красивый и интересный человек. Глядя на нее не возможно и предположить, что ей 83 года, она статная с прямой осанкой, жизнерадостная и достаточно современная женщина. За чаепитием она рассказала про свою жизнь и мы узнали о ее нелегкой судьбе, она является узником несовершеннолетних концлагерей.

Мария Евдокимовна Дегтярева родилась в селе Залужное Лискинского района Воронежской области 18 декабря 1936 года. Детство проходило в родном селе радостно и безоблачно, пока не началась война. Фашистские оккупанты захватили Воронежскую область и 6 июля 1942 года мирное население, а это в основном дети, женщины и старики, так как мужчины были на фронте, попали в концлагеря.

В концлагере Мария была вместе со своими родителями, он находился в сорока километрах от станции Лиски в городе Острогожск, где содержались мирные жители, согнанные насильственно из окрестных сел и деревень. Условия содержания в лагере были жестокими. Под лагери фашисты использовали скотные дворы или овраги. Все помещения были просто набиты людьми, а кто не помещался здесь, оставались во дворе прямо на холоде. Питание было ужасное, можно сказать почти и не кормили, давали по 100 граммов хлеба в сутки. Работа была непосильной, гоняли на тяжелые работы на лесоповал, лес пилили и носили бревна на расстоянии 5 км. Узники концлагерей строили засекреченную же-

лезную дорогу «Берлинку» или как ее еще называли «Дорога на крови». В Воронежской области фашисты создали десятки концлагерей, как для военнопленных, так и для мирного населения.

Ежедневно в лагере умирали от холода, голода, и побоев десятки людей. За малейшую провинность людей избивали до полусмерти. В лагере существовала камера пыток. Концлагерь существовал до 15 января 1943 года, до тех пор, пока наши Советские войска не освободили всю Воронежскую область от немецких захватчиков.

13 января 1943 года берега реки Дон потряс оружейный гром. Память сохранила детские ужасные воспоминания, это гул самолетов, взрыв бомб, летят осколки, на глазах гибнут люди. Зима была суровая, много снега и сильный мороз. Утром 14 января, части 129-й отдельной стрелковой бригады с боем перешли Дон. Битва за Острогожск продолжалась трое суток. Враг оказывал упорное сопротивление, но 20 января город был полностью очищен от оккупантов и над городом взвилось наше знамя победы. Потери Воронежского фронта огромны: убито - 103 тысячи 782 человека, только в боях за город Острогожск погибло 53 тысячи солдат и офицеров.

Отец Марии после концлагеря работал до ухода на заслуженный отдых в паровозное депо в г. Лиски, по его стопам и сама Мария работала там же до 1965 г. в группе учета. В том же году переехала в город Елец, вышла замуж, потом родился сын, от которого сейчас внук и внучка. В Ельце работала в аппарате отделения Юго-Восточной железной дороги старшим инспектором военно-учетного бюро, после чего ушла на пенсию.



Рис. 1 – Школьные годы Марии

А вот когда Мария была школьницей, на летних каникулах с подружками работали в колхозе, собирали колоски пшеницы и ржи, работали на току, подгребали зерно, которое и привозили на машинах. В теплое время года ходили на прополку деревьев, которые росли в лесозащитной полосе, а в зимнее время на снегозадержание в поле. Эти работы были не оплачиваемые, но обязательные, то

была помощь колхозу. До 1961 года суббота была рабочим днем, позже работали до 14.00, а потом суббота стала выходным днем. Помнит, что день 8-го марта, был рабочим днем также до 14.00, а в 1961 стал выходным.



Рис. 2 – Учителя и класс Марии

Память о Великой Отечественной войне, о тех ужасах и страданиях, которые пришли вместе с ней, должна жить вечно, как и благодарность тем, кто избавил нас от этого ада, иногда даже ценою собственной жизни. Иначе нам грозят новые беды, новые страдания. Так всегда случается с теми, кто не помнит своего прошлого.

БЕЗ СРОКА ДАВНОСТИ. ВОСПОМИНАНИЯ О ВОЙНЕ

Матросов П.А., студент 1 курса

Воярж Е.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Тихорецк, Россия*

Великая Отечественная война - такое далёкое событие, ставшее вдруг для нас, сегодняшней молодёжи, таким близким... Скоро 75 лет Великой Победе советского народа над фашизмом. 2020 год объявлен Указом Президента РФ Годом памяти и славы. И мы вновь возвращаемся к тем далёким событиям. «Мы гордимся поколением победителей, чтим их подвиг. Мы обязаны защитить правду о Победе ... Такая работа - наш долг как страны - победительницы и ответственность перед будущими поколениями» [1].

В настоящее время воспоминания каждого свидетеля тех далёких лет для нас, молодёжи, имеет огромное значение. С каждым годом всё меньше остаётся живых свидетелей войны. Кононенко Алла Николаевна, в девичестве Лавриенко, очевидец событий оккупационного режима в г. Тихорецке, поделилась своими детскими воспоминаниями. Ей было 6 лет, когда началась война. Мама Аллы

работала на железнодорожной станции в г. Тихорецке, оператором. Алла была в детском саду круглые сутки, детский сад находился около клуба завода «Красный Молот».

Лето 1941 года Алла Николаевна помнит очень хорошо, несмотря на малый возраст, хотя далеко не всё понимала. У неё осталось ощущение, что всё как-то затихло, в детском садике нянечки ходили заплаканные, детей стало меньше и няни заклеивали окна полосками бумаг крест на крест, в то время она впервые услышала слово «война». Дети ходили за нянечками следом, притихшие. Алла Николаевна вспоминала, как детей повели в городскую больницу, в которой расположился госпиталь с ранеными бойцами. Дети рассказывали стихи, пели и танцевали. Расставаясь с бойцами, дарили им туалетное мыло, одеколон и носовые платки.

Детский сад работал до Нового 1942 года, а потом Алла была дома одна – мама работала без выходных. «Мы жили с мамой в центре города, в нашем доме со временем становилось всё меньше соседей, квартиры пустели. Уходя на работу, мама приказывала никуда мне не ходить». Шла холодная зима, на улицу Алла не выходила, сидела на подоконнике, наблюдала за прохожими, слушала радио и рисовала. На этажерке на блюдечке лежал кусок сахара, мама не разрешала его есть. Но как было удержаться маленькой девочке? Из еды был, в основном, кусочек хлеба на весь день и всё! И она потихоньку начала слизывать сахар, надеясь, что мама не заметит. Теперь Алла Николаевна понимает – если бы разрешила мама есть сахар, то он бы исчез в один день.

Наступила весна 1942 года, Тихорецк начали бомбить. От окна она не отходила, слух стал обостренным, и она издалека слышала тяжёлый гул самолётов, брала подушку и бежала в подвал. Соседка говорила: «Аллочка, нет тревоги», - а она отвечала, что сейчас будет, и через минуту раздавались тревожные гудки, оповещающие опасность. Гудки отличались от тех гудков, которые звали на работу. Было очень страшно, земля тряслась, всё дымилось и горело. События этого года врезались в память 7 летней девочки.

«В это время мы жили на улице Степная, дом 14 (ныне улица Федосеева), напротив был дом 16, во дворе общий подвал, куда мы прятались от бомбёжек», - вспоминает Алла Николаевна. В пустые квартиры в 1942 году заселили молодых лётчиков, в её понимании тогда, взрослых мужчин. Молодые лётчики, неунывающие, в красивой форме. С ними также были их жены, молоденькие и красивые. Каждое утро лётчики улетали в сторону Батайска, и с каждым днём их становилось всё меньше. А их жёны со слезами уезжали домой. «Наблюдая за ними, я понимала, что их мужья уже не вернутся. Такое горе...».

Маленькой девочке Алле запомнилось следующее событие, о котором она рассказывает со слезами на глазах, хотя прошло уже много десятилетий с этого

дня. «У нас во дворе гуляла гусыня с маленьким гусёнком, они мирно пощипывали травку. В очередной раз после бомбёжки мы вышли из подвала и увидели, что гусыня лежит убитая, а рядом ходит гусёнок, жалобно пищит, пощипывая гусыню, пытаюсь её поднять. Соседка сказала: «Бедный дитятко, осиротел, потерял маму». Не далеко от гусыни ползал рыжий котёнок с подбитыми задними лапками. Так жалко было на них смотреть... Это была первая смерть, которую я увидела.

На этом беды не закончились, в тот же день мы узнали, что на заводе в один их цехов попала бомба, вся смена погибла, там были друзья и знакомые её мамы. Захоронены они на городском кладбище, на месте захоронения теперь стоит стела, недалеко от ворот. Следом пришла весть ещё страшнее. Трагедия потрясла всех горожан, немцы разбомбили эшелон с молодыми матросами, а уцелевших расстреливали с самолётов пулемётами на бреющем полёте. Останки и фрагменты тел были разбросаны по всей привокзальной площади и в парке клуба имени Меншикова. Грузили погибших в грузовые машины и увозили для захоронения на городском кладбище. Наводка на эшелон была сделана шпионом. Всё это было услышано Аллой от взрослых, которые рассказывали про эту трагедию.

В 1942 году бомбёжки продолжались, а этот день был особенно ужасным. «Мама прибежала с работы, схватила меня, и мы через дворы побежали на улицу Гражданскую, недалеко от угла, на котором сейчас находится школа искусств, там было вырыто убежище, которое было битком набито людьми. Гудели гудки, раздавались страшные взрывы. Самолёты летали и бомбили не переставая. Всё содрогалось, я прижималась к маме от страха, ища защиту. Ведь Мама такая смелая, сильная и нежная. Только к утру всё затихло и мы вылезли из убежища, вокруг всё горело и дымилось. Мы не знали куда идти».

Днём в город зашли немцы. Город замер, не зная, что будет дальше. Жителям был оглашён приказ «...всем выйти на расчистку завалов. Кто будет саботировать – расстрел». Но мама и тётя Аллы на расчистку улиц выходить не стали. Тогда тётю вызвали в комендатуру на допрос, русская переводчица перевела со всем другие слова:

- «Почему не выходишь на работу?» (на немецком)
- «На немцев работать не буду» (ответила тётя)
- «У неё дети больные» (так перевела ответ тёти на немецкий язык переводчица).
- А тёте она сказала «Ты с ума сошла, детей хочешь осиротить?»

Тётя заплакала, но на работу вышла. Вышла, но не работала, а, в основном, сидела, в углу, а мама Аллы выполняла всю работу за неё. Как-то фашист подошёл и спросил: «Что matka плачет?», - мама ответила: «Она начальником была».

Немец покрутил пальцем у виска, показав тем самым, что он бы на её месте себе пулю пустил в висок. До вступления немцев в город, старший сын тёти Игорь добавил себе возраст с 1926 на 1923 год рождения и пошёл в военкомат, там его направили в зенитные войска. Игорь был ранен, но воевал и после Победы вернулся в Тихорецк, выучился на кочегара, был помощником машиниста, последние годы работал слесарем - наладчиком.

На мой вопрос: «Какие были немцы?» Алла Николаевна ответила, что «это солдаты, которых оторвали от дома. Многие из них не хотели воевать, даже плакали, показывая фотографии своих жен и детей. Но те, которые ходили в темно-коричневых костюмах вызывали страх, это были эсесовцы. Завидев которых, все пряталась. Сами немцы боялись их – это было видно».

В это время оккупации тихорецчане сильно голодали, всё, что было в доме у Аллы Николаевны, менялось на хлеб, муку и кукурузу.

В конце 1942 – начале 1943 годов бомбили Тихорецк теперь наши, но не всё, а лишь выборочно: вокзал, немецкий штаб. Прямым попаданием одна из бомб попала в немецкий штаб. Теперь уже гибли немцы.

«Под Новый 1943 год мы, детвора»,- вспоминает Алла Николаевна,- «узнали, что в церкви стоит ёлка, побежали через дворы посмотреть на неё и наткнулись на немецкое кладбище на углу улиц Меньшикова и Ляпидевского, рядом со Свято-Успенской в три ряда стояли могилы с чужими крестами, на некоторых из них были надеты каски и рядом стояла маленькая ёлочка. На месте этих захоронений сейчас растут деревья, люди проходят мимо и не знают об этих немецких захоронениях, они стёрты с лица земли».

На город продолжались налёты теперь уже нашей авиации. Алла с мамой ушли на окраину Тихорецка. А в январе 1943 года в город вошли наши войска, сколько было радости и ликования. Все стали возвращаться на свои рабочие места, в свои оставшиеся и полуразрушенные дома.

Алле было уже 8 лет, когда после освобождения Тихорецка они семьёй поселились в полуразрушенном доме по улице Октябрьской, дом 7 и прожили там до 1951 года. В этом доме в это время жили семьи железнодорожников и дети войны. В оставшихся не разрушенных квартирах жили не только семьи, но и работали прокуратура, суд, парткабинет, билетные кассы и было общежитие девушек, работающих на коммутаторах.

Город потихоньку приходил в порядок. Взрослые его восстанавливали, а дети лазали по развалинам домов, бегали в парк и ели цветы белой акации. На углу нынешнего магазина «Надежда» стояла разбитая Фабрика-Кухня, а к главной площади города росли высаженные в четыре ряда деревья шелковицы, дети рвали эту вкусную, сладкую ягоду, ни одной не пропускали.

На одном из деревьев, лежала рельса взрывом занесённая во время одной

из бомбёжек на дерево. Мальчишки, с братом Аллы Сергеем соорудили из неё качели. Притащили откуда-то немецкую люльку от мотоцикла и закрепили. Так и катались по очереди и малыши, и взрослые.

Окна нашей квартиры выходили во двор и на улицу Красноармейская. Напротив окна, где теперь большой жилой дом, была огромная воронка. Дети зимой катались на её ледяных склонах кто на чём, санок не было.

Война ушла из города, но ещё продолжалась, по талонам выдавали хлеб, люди жили впроголодь, но не умирали от голода. «Дети были нашего двора дружными, делились последним», - говорит Алла Николаевна, - «в 1944 году мне было 9 лет, и я пошла в школу, в 1 класс. В школе нас подкармливали кусочком хлеба, посыпанным сахаром». Фашисты были уже далеко от Кубани, но эхо бомбёжек отдавалось в детском сердце болью и страхом. Вести с фронта получала каждая семья. Вместе радовались и оплакивали погибших. Потихоньку возвращались раненные.

И вот Алле уже 10 лет. Наступил долгожданный день Победы. «Народ спонтанно собрался на Комсомольской площади (ныне площадь Победы). Все ликовали, обнимались и плакали, а мы, дети, радовались», говорит Алла Николаевна, - «понимали, что теперь хлеба будет вволю».

Воспоминания таких людей, как Алла Николаевна Кононенко, помогают молодёжи получить достоверную историческую информацию о фашистских злодеяниях в период Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. Мы должны помнить историю нашей страны, наших родных и близких людей, наших соотечественников. Наш долг защитить правду о войне, чтобы не допустить её повторения.

Список литературы

1. Послание Президента РФ Федеральному Собранию. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/62582>

НАВЕКИ В ПАМЯТИ РОДНЫХ

Мигунова К.Р., студентка 2 курса
Завьялова С.В., к. ист. н., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

В каждой российской семье есть участники Великой Отечественной войны и труженики тыла. Наша семья не исключение.

Прадед - Мигунов Иван Григорьевич (Егорович) родился 1901 г. в городе Горьком, был женат на Марии Юльевне, у них было семеро детей.

Иван Григорьевич был призван Сталинским районным военкоматом г. Горького. Дата призыва: середина 1942 года. У него были проблемы со зрением, но его взяли на фронт.

Иван Григорьевич служил рядовым стрелком 20-1 дивизии 57-го гвардейского стрелкового полка.

20 гвардейская стрелковая дивизия была сформирована из 174-й стрелковой дивизии 17 марта 1942 г. Новая нумерация частям дивизии была присвоена 20 апреля 1942 г. В 20-ю гвардейскую стрелковую дивизию входили: 55, 57 и 60 гвардейские стрелковые полки, 46 гвардейский артиллерийский полк, 15 гвардейский отдельный истребительно-противотанковый дивизион, 16 гвардейская зенитная артиллерийская батарея (до 25 апреля 1943 г.), 4 гвардейский минометный дивизион (до 11 октября 1942 г.), и еще много других. С 17 по 21 июля 1943 г. 20 гвардейская стрелковая дивизия в составе 4 гвардейского стрелкового корпуса 1-й армии форсировала реку Северный Донец у населенного пункта Червоный Шахтарь (район города Изюма Харьковской области на Украине) и, прорвав долговременную оборону по правому берегу реки Северный Донец, захватила плацдарм глубиной до 8 км. На второй день наступления части дивизии были контратакованы подошедшими танками и мотопехотой дивизии СС «Викинг». В тяжелых боях, продолжавшихся до 20 июля 1943 г. части дивизии отразили все атаки противника и удержали захваченный рубеж [1]. Девятнадцатого июля 1943 г. Мигунов Иван Григорьевич был ранен в этом бою при форсировании реки Северный Донец. Двадцать второго июля 1943 г. он прибыл в полевой госпиталь с осколочным ранением правого предплечья с повреждением кости (о чём свидетельствует запись в книге учёта раненых и погибших). Мигунов Иван Григорьевич умер от ран 30 июля 1943 г. и похоронен в братской могиле Купянского района Харьковской области (Украина) с. Колесниковка. Похоронка доставлена и отправлена на адрес Нижний Новгород ул. Сормовская дом 46 квартира № 1 [2].

Прадед - Груздев Куприян Григорьевич родился осенью 1900 г. в Горьковской области Кстовского района в селе Мокрое, в крестьянской семье. У него не было братьев и сестер. Имел образование 3 класса. Всю жизнь проработал в колхозе. В деревне занимался охотой, очень метко стрелял. Он был женат на Евдокии Дмитриевне Груздевой, и у них было четверо детей.

В 1941 г. началась война, его сначала не хотели брать на фронт, потому что у прадеда были проблемы со слухом. Он был призван 12 декабря 1942 г. Кстовским районным военкоматом Горьковской области Кстовского района и направлен в Горьковские военные казармы для отправки на фронт. В Горьковские военные казармы к прадеду поехала его дочь Антонина. Куприян Григорьевич по-

просил ее привезти необходимые ему вещи. На следующий день она поехала передать их, но не смогла, так как отца ночью отправили на фронт. Куприян Григорьевич служил в составе 4-ой стрелковой роты в запасных стрелковых войсках в звании рядового, воевал в районе Москвы. Получив ранение пальцев на правой руке, он пролежал в госпитале и был признан негодным к несению воинской обязанности, комиссован 18 августа 1944 г.

Про войну он говорил так: «Дан приказ взять немца, бежишь и стреляешь, приказ есть приказ. Особенно было страшно вступать в штыковую атаку с немцем, или ты его, или он тебя штыком. А мы взяли и победили!»



Груздев Куприян Григорьевич

Список литературы

1. Боевые действия Красной Армии в ВОВ. 20 Гвардейская стрелковая дивизия. [Электронный ресурс]. - URL: <http://bdsa.ru/gvardejskie-divizii/4690-20-gvardejska..> (дата обращения: 01.04.2020 г.).

2. «Память Народа» — информационный проект. [Электронный ресурс]. - URL: pamyat-naroda.ru (дата обращения: 28.03.2020 г.).

ТРУЖЕНИК ТЫЛА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ВЕСЕЛОВА КЛАВДИЯ ИВАНОВНА

Молчанова В.А., студентка 2 курса
Завьялова С. В., к. ист. н., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Прошло 75 лет со дня Великой Отечественной войны. С каждым годом все меньше и меньше остается участников Великой Отечественной войны, поэтому взяла интервью у своей бабушки - ветерана труда и труженика тыла.

Веселова Клавдия Ивановна родилась 29 ноября 1929 г. в деревне Хохлома Ковернинского района Нижегородской области. Ее мама Веселова Мария Андреевна родилась 7 июня 1907 г. С семи лет Мария Андреевна работала до революции прислугой, после чего вернулась домой, вышла замуж, родила шестерых детей. Папа бабушки Веселов Иван Петрович родился 12 августа 1902 г. Семья была бедной, с детства приходилось помогать матери по хозяйству.

В 1937 г. семья Веселовых из деревни Хохлома Ковернинского района переехала в г. Семенов Нижегородской области.

С началом Великой Отечественной войны бабушке было 12 лет. С течением таких обстоятельств закончила бабушка всего 4 класса, так как во время этих страшных событий про учебу пришлось и забыть.

Дети во время войны с малых лет «впряглись» в работу. Рассуждали так: зачем учиться, когда вот-вот придет немец? К тому же надо было кормиться, а значит, работать. Многие отказались от школы из-за отсутствия подходящей одежды и обуви [1, с. 448-449].

Клавдия Ивановна начала работать на льнозаводе в деревне Боковая Семеновского района, где приходилось трудиться по 14-16 часов без выходных, и после трудовой смены 3 километра идти пешком до своей деревни. У матери был ещё ребенок, младшая сестра Клавдии, а на следующий день обратно 3 километра - на завод. И она была не одна, в их смене таких подростков было 14 человек!

Кроме работы у льноперерабатывающего станка, трудилась Клавдия Ивановна и в колхозе, весной на посеве, а осенью - на уборке урожая. На полях и фермах колхозов женщины и дети проявляли запредельную выносливость и самоотверженность. Труженики тыла в годы войны на селе содержали домашнюю скотину, получали от неё молоко, мясо, шерсть. «Всё на фронт! Всё для победы!», говорила Веселова Клавдия.

Война нанесла страшный удар по производительным силам деревни. Мужчин брали на фронт почти подчистую. Оставались женщины, старики и дети – им то и предстояло кормить армию, город, страну. И когда это называют героическим трудом, то в этом нет никакого преувеличения. В справке о количестве мобилизованных в РККА людей и лошадей по сельским районам Горьковской области (без городов Горького и Дзержинска) на ноябрь 1942 г. написано: мужчин – 395 800, женщин – 91 10, лошадей – 68612 [1, с. 447].

К сожалению, для тех, кто остался в деревне и продолжал трудиться, еды не хватало и приходилось, есть гнилую картошку, морковь.

Хлеба всегда не хватало. Его пекли с примесями, добавляли желуди, картошку и даже картофельные очистки [1, с. 457].

Дети не знали, что такое детство, так как слишком рано стали взрослыми. Бабушка рассказала и о том, что кроме работы и на заводе, и в колхозе ей

пришлось работать и санитаркой. Из воспоминаний бабушки, с каждым днем становилось не по себе, многие люди умирали от холода, голода, от потери крови, бедные солдаты терпели адскую боль от попадания пуль, медсестры не всегда успевали им помочь.

На фронт забрали и родителей Клавдии Ивановны. Отец бабушки погиб из-за сильной потери крови.

Клавдия, говорила: «Мы выжили и победили, русский народ одержал великую Победу!»

Ветераны и труженики тыла действительно заслуживают уважения потому, что именно они принесли нам победу и сказали всем, что русские не сдаются.



Веселова Клавдия Ивановна

Список литературы

1. Забвению не подлежит: Страницы нижегородской истории (1941-1945 годы). / Сост. Л.П. Гордеева, В.А. Казаков, В.П. Киселев, В.В. Смирнов. – Нижний Новгород: Волго-Вятское кн. изд-во, 1995.

ОНИ КОВАЛИ ПОБЕДУ! (Фёдор Андреевич Муратов).

**Муратов В.М., студент 1 курса
Ваганова Ю.В., преподаватель**

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Великая Отечественная война оставила глубокий след в истории нашей страны. Миллионы людей, не покладая рук, трудились, чтобы приблизить момент победы. Наверное нет такой семьи на просторах бывшего СССР, которой не коснулась бы война.

История Великой Отечественной войны – это не только история страны, это история семей, которые отправляли на фронт своих родных, трудились на фабриках и заводах, сеяли хлеб.

Наша семья – не исключение. Сегодня, в канун 75-й годовщины Великой Победы, хочется рассказать о ней, а конкретно о прадеде, Фёдоре Андреевиче Муратове.



Он родился 5 мая 1903 г. в Нижнем Новгороде в мещанской семье, в старом Канавино на ул. Кузнечная, в собственном доме №43 (в настоящее время это - район Нижегородского цирка). Его отец работал мастером токарного участка на частном механическом заводе Пфора, производившим котельное оборудование. Маленький Федя Муратов ходил в воскресную школу при церкви Знамения и Святых Жён-Мироносиц, что на левом берегу Почаинского оврага, пел в хоре и играл на скрипке. В мае 1913 г. он исполнял гимн Императорской чете в день открытия здания Нижегородского отделения Государственного банка. Революцию он встретил учащимся школы. В 1920-м г., будучи школьником, устроился на канавинский авиаремонтный завод, «Ремонтный Воздухозавод № 2», вулканизаторщиком, а в 1923 г. перешел в литейный цех и стал вагранщиком на том же предприятии. В 1925 г. он поступил на строительный факультет Нижегородского Государственного Университета. В 1927 г., не завершив обучения, продолжил свою трудовую деятельность мастером цинковального производства завода «Красный Цинковальщик» Нижкрайметаллотреста. Инженером Фёдор Андреевич стал в 1933 г., закончив учёбу на химфаке Горьковского Индустриального Института, по отделению строительных материалов. Еще в 1930 г. прадед вступил в ряды ВКП(б), вслед за этим перешел на работу в Городской Совет секретарём, а затем и инструктором жилищной секции. В 1931-1934 гг. он был избран Председателем Рабоче-Жилищного Строительного Кооператива Товарищества им. Молотова, и стал начальником строительно-монтажной конторы Райжилсоюза. В начале 1938 г. его назначили заместителем председателя Ленинского Райсовета г. Горького, а с сентября того же года, - начальником Горжилуправления Горсовета.

В конце сентября 1939 г., с началом II Мировой войны, партия направила его на Дальний Восток, назначив начальником Горкоммунотдела г. Магадана в Главном Управлении Строительства Крайнего Севера НКВД СССР. Дорога на новое место службы заняла два месяца, он с женой и двумя детьми, выехав в начале октября поездом до Владивостока, прибыл пароходом в столицу Колымы 10 декабря 1939 г.

Начавшаяся Великая Отечественная война изменила судьбы многих. Миллионы отправились на фронт защищать нашу родину. Но были и те, чей вклад в Победу не менее значим, это труженики тыла, ковавшие победу на местах.

Магадан, столица Колымы, оставался тыловым городом и успешно справлялся со всеми поставленными перед ним задачами по снабжению армии. Как и многие другие советские города, Магадан в это время сосредоточил все силы на работе промышленных предприятий и их необходимой обороне. Вся жизнь была подчинена лозунгу «Всё для фронта, всё для победы!».

Руководство Дальстроя в сложившихся условиях не исключало и возможности эвакуации населения Магадана и находившихся в нем предприятий в случае начала военных действий. Ответственным за возможную организацию эвакуационного процесса был назначен начальник ГКО Ф.А. Муратов. В это непростое время деятельность предприятий не останавливалась, даже, напротив, принимались различные меры по повышению эффективности работы и мобилизации экономических средств.

«Выполняя приказ №00581 наркома НКВД Л.П. Берии, Дальстрой в период войны строил всю работу, исходя из необходимости жесточайшей экономии расходования материальных ресурсов, денежных средств, трудовых затрат и использования всех местных резервов с тем, чтобы максимально уменьшить завоз грузов из центральных районов Союза»[1]

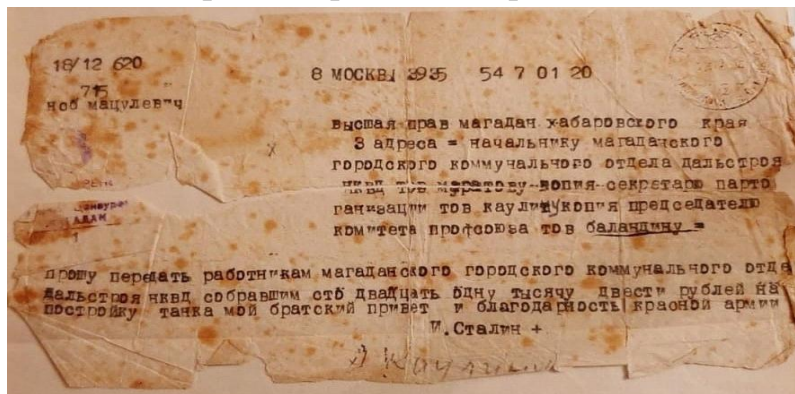
Руководство и рабочие предприятий взяли на себя инициативу сбора средств в поддержку Красной Армии. В семейном архиве сохранилась вырезка из газеты «Советская Колыма», в которой освещается подобное событие, а одним из его участников был мой прадед, Ф.А. Муратов. «...Наш коллектив 7 декабря выполнил годовой план с экономией государственных средств один миллион двести тысяч рублей. Горя желанием помочь нашей родной Красной Армии быстрее уничтожить фашистских извергов, мы внесли из личных сбережений на постройку танков сто двадцать одну тысячу двести рублей...»[4].

В этом же номере «Советской Колымы» был опубликован текст телеграм-



мы со словами благодарности, полученной от И.В.Сталина: «Прошу передать работникам Магаданского городского коммунального отдела Дальстроя НКВД, собравшим сто двадцать одну тысячу двести рублей на постройку танка, мой братский привет и благодарность Красной Армии»[4].

Сама телеграмма тоже бережно хранится в архиве нашей семьи.



Это свидетельство самоотверженности и веры в правое дело. Это пример того, как малыми делами, стараниями каждого наш народ сумел победить сильного и коварного врага.

Список литературы

1. Козлов А. Дальстрой и его орден. Награда треста и его работников.// Новости Магадана и Магаданской области Колыма. RU – режим доступа: <https://www.kolyma.ru/magadan/index.php?newsid=33>
2. Козлов А. Магадан и Колыма во время Великой Отечественной войны.// Новости Магадана и Магаданской области Колыма. RU – режим доступа: <https://www.kolyma.ru/magadan/engine/print.php?newsid=29>
3. Сигачев С. История Дальстроя.// Новости Магадана и Магаданской области Колыма. RU – режим доступа: <https://www.kolyma.ru/magadan/index.php?newsid=39>
4. 121.200 рублей собрали сотрудники Горкоммунотдела на строительство танка//Советская Колыма №258 от 22.12.1944/Личный архив семьи Муратовых

ГОРДОСТЬ ЗА РОДНЫХ ВО ВРЕМЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Новикова А.Е., студентка 2 курса

Бабкина Е.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Кирове,
г. Киров, Россия*

В годы войны на железной дороге, как и на фронте, было 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 неприиспособленные 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.

Моя прабабушка Раиса Ильинична Новикова (Бородина) не могла оставаться в стороне в это тяжелое время. Родилась бабушка в небольшом селе Забайкалья. Она рано осталась сиротой. Когда началась война, Рая закатывала обучение в школе. Началась война, фашисты бомбили города. Сидеть дома бабушка не хотела, вот и договорилась с подружкой идти военкомат.

И вот две худенькие девочки, с тоненькими косичками пришли проситься на фронт. В это время уже формировались паровозные бригады для отправки на фронт. Девушек командировали в



город Куйбышев.



Начиная с первых дней войны, фашистская авиация сумела нанести серьёзный урон железным дорогам, пытаясь парализовать снабжение советских войск и городов. Каждая поездка с воинским эшелоном могла быть последней.

Потом было возвращение почти в родные края, на станцию Шилка. «Мы немного отдохнули, откормились картошкой и капустой и снова на запад» - вспоминала прабабушка поездку на Выборг. «Однажды на одном из подъёмов состав с танками встал намертво. Ночь, над паровозом яркий столб из искр, это ориентир для пикирующих фашистских самолётов. Вдоль поезда взрываются бомбы. В это время в кабину паровоза заскакивает офицер с пистолетом в руках и кричит: «Вредительством занимаетесь! Застрелю, если немедленно состав не двинется!» И застрелил бы, - говорила бабушка - если бы не удалось нам преодолеть сопротивление и тронуться дальше». После той ночи у Раисы Ильиничны руки тряслись всю оставшуюся жизнь.

В кабине паровоза и прицепленной к паровозу теплушке провела бабушка всю войну. На фронт везли танки пушки, войска, а с фронта - раненых. «Слезам обливались на каждой станции, загружая мёртвых солдатиков» – вспоминала она. Маршруты их паровоза соответствовали движению на фронтах. Тонны угля перебрасывала хрупкая девчонка, старалась из последних сил.

Однажды паровоз загорелся, женщину кочегара охватило пламенем. Ей кричат: «Прыгай!» Она не слышит. Кочегар осталась жива, обгорело лицо, часть тела. Перенесла женщина пять операций. А вот лучшая бабушкина подруга Таня умерла почти у неё на глазах. Фашистский самолёт налетел неожиданно, надо было быстро спрятаться под вагоны, но она не успела. Фашистская пулеметная очередь прошла тело насквозь, как топором отрубила обе ноги.

Западная Украина, Латвия, Литва, Эстония остались у бабушки в памяти на всю жизнь как тяжелая и опасная работа. Весной 1945 г. прибыли в Польшу. Здесь узнали о Победе. И буквально в тот же день её состав был на-



правлен на восток и там, в Маньчжурии, ещё год продолжалась вахта моей прабабушки.

После войны Раиса Ильинична вышла замуж

за Новикова Василия Васильевича, помощника машиниста. Мой прадедуська и в мирные дни не расстался с железной дорогой. До пенсии проработал машинистом паровоза, а по выходу на пенсию - машинистом наставником. И прабабушка, и прадедуська имеют награды за вклад в победу над фашистами.



Много трудностей, порой казавшихся непреодолимыми, железнодорожники, проявив невиданное упорство, изобретательность, сумели побороть, преодолеть. Моим ровесникам трудно представить, какой ужас перенесли во время войны наши родные. Сколько горя принесла Великая Отечественная война на нашу землю. Нужно помнить об этом и рассказывать своим детям, чтобы это никогда не повторилось. Гордитесь своими родными! Храните светлую память о героях той страшной Великой Отечественной войны!

Список литературы

1. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 / под ред. Н.С. Конарева. - М. : Транспорт -1985. – с. 489-492.
2. История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. – М.: Изд. Дом Мещерякова - 2012. – с. 350-363.

3. Колонны паровозов особого резерва НКПС/ Составление и лит. обраб.
В. Д. Аленичева, А. И. Логинова. - М. : Транспорт -1990. – с. 200- 206.

4. <https://www.drivenn.ru/journal/reportazhi/zheleznnye-dorogi-v-gody-voyny-id22576>

ГЕРОИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

Погорелова Д.Я., студентка 2 курса

Кобзев В.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Елецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Елец, Россия*

75 лет прошло со времени, когда над рейхстагом взмыло победное красное знамя. Наша страна заплатила за нее чудовищную цену: более 26 миллионов жизней, включая военнoслужажих и мирное население.

Среди тех, кто приближал Великую Победу своим ежедневным трудом, была жительница г. Ливны Орловской области Лидия Стефановна Ревина. Она себя героем не считает: делала то, что Родина приказала. Но она одна из тех, чье имя мы должны прославлять и помнить о трудовом подвиге во время Великой Отечественной войны.



Ревина Л.С. в послевоенные годы.

Рыла окопы, трактор водила...

Лидия Стефановна Ревина свой 95-й день рождения отметит 10 мая, на другой день после 75-летия Великой Победы. Закалку она получила в годы войны.

16-летняя Лида жила с семьей в Речицких Двориках (д. Постояльское Речицкого сельского совета Ливенского района Орловской области), когда началась война. Отец, председатель колхоза им. Ворошилова Стефан Денисович Мальковский, в первые же часы после объявления войны сел на жеребца и усакал в военкомат записываться добровольцем на фронт.



Мальковский С.Д.



Мальковский А.С. Снимок сделан в Маньчжурии

Немногим позже ушел воевать старший брат Лиды 18-летний Михаил. Захватил войну и младший Алексей, которому довелось сражаться с японцами в Маньчжурии. Лида с мамой вместе четырьмя младшими детьми всю войну выживали как могли.

Жили в прифронтовой полосе, никуда не эвакуировались. Только бабушки с коровами ушли в Базекино, а молодежь осталась. Месяц в селе хозяйничали немцы. Семья в это время ютилась в сарае, потому что дом заняли «господа». Питались чем придется: собирали мороженую картошку, с прошлогодней ржи колоски, которые потом мололи на ручной мельнице и пекли хлеб. А иногда и просто заваривали кипятком и ели вместо похлебки. Когда фашистов выбили из села наши войска, опасность все равно подстерегала на каждом шагу.

Бывало, днями и ночами работали: снег чистили, блиндажи строили, разминировали, мешки с поставкой (зерном) за 20 км на телеге или санях, а то и на себе таскали. А больше всего вот этими руками противотанковых рвов и окопов вырыто. Как сейчас помню: на двоих норма 12 метров окопов: 1,20 м в глубину и 60 см в ширину, - вспоминает Лидия Стефановна. – Копали не только в окрестностях Речицы и Демидово, но и под Русским Бродом, в Должанском районе...

Лида Мальковская успела до войны окончить 7 классов, а больше учиться не довелось. Ветеран до сих пор хранит трудовую книжку колхозника, первая запись в которой датирована 1944 годом. После окончания трехмесячных курсов трудилась трактористкой, потом разнорабочей. Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне в 1941-1945 годах».

Израненный, но главное – живой вернулся с фронта зимой 1945-го танкист Яков Ревин. До войны он жил на выселках, где был с десятков домов, недалеко от Речицких Двориков, сейчас рядом с этим местом в Ливенском районе находится курган Славы. Парень ушел добровольцем на фронт после того, как на его глазах

фашисты замучили советского разведчика.

Служил в 175-й танковой бригаде 25-м танковом корпусе. 6 сентября 1944 года в одном из боев получил тяжелое ранение, как тогда считали, практически несовместимое с жизнью. Однако в госпитале № 5127 в Пятигорске врачи совершили невозможное: Яков Николаевич выжил, несмотря на проникающее ранение в височно-теменную область с повреждением мозга. В справке из эвакогоспиталя значится, что выписан с дефектом черепа 4*5 см. Это означало, что оставшуюся жизнь Ревин жил без фрагмента кости черепа, рана была затянута кожей. Позже, когда выросли волосы, внешне дефект был незаметен.

В 1946 году Яков и Лидия расписались в сельсовете. Родили шестерых детей, но трое трагически погибли. Глава семьи всю недолгую жизнь (умер в 40 лет) работал водителем.



Ревин Я.Н. в 50-е годы (слева)

После смерти мужа в 70-е годы Лидия Стефановна вместе с детьми переехала на жительство в г. Ливны. Купили на ул. Линейной участок с временкой, в ней и жили, одновременно строили дом. Все тяготы строительства ложились на женские плечи и на подросших детей. Замуж женщина больше не выходила, хотя была в ту пору красавицей.

Лидия Ревина трудилась продавцом, экспедитором в фильмотеке при роно. Трудовой стаж составляет 53 года. Как вышла на пенсию, стала заниматься домашними делами: большой огород, подсобное хозяйство, закатки-закрутки, детям помочь...



Ревина Л.С. в 70-е годы.

Она и сейчас, на 95-м году хлопочет на кухне, сама готовит, по мере сил занимается уборкой. А прошлым летом и на огороде с тяпкой можно было увидеть эту трудолюбивую старушку. Дочь Нина живет на Украине, сыновья рядом с мамой: Анатолий по соседству, младший Яков в одном с ней доме.



Ревина Л.С. с любимым котом.

Я узнала о Лидии Стефановны от своей мамы Натальи Александровны Кудрявцевой, которая помогает старушке с хозяйственными делами. Я горжусь такими людьми, как Л. С. Ревина, и считаю, что как можно больше людей должны знать о героях давно прошедшей войны. Такое не должно повториться!

ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ЛЁТЧИК СССР, ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АВИАЦИИ КОНСТАНТИН АНДРЕЕВИЧ РЯБОВ

Рябов А.А., студент 1 курса
Завьялова С.В., к. ист. н., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Прапрадед Константин Андреевич Рябов родился 26 февраля 1923 г. в городе Вольск Саратовской области. Константин Андреевич - участник Великой Отечественной войны, служил на Северо-Кавказском, 4-м Украинском и 2-м Прибалтийском фронтах.

В наградном листе от 26 сентября 1943 г. сообщается: «Молодой летчик – командир звена 190 штурмового авиационного полка, участвуя в боях против немецких захватчиков на Северо-Кавказском участке фронта, показал себя смелым, мужественным и решительным бойцом. Участвуя в последующих боях

против немецких захватчиков, и за окончательное освобождение Кубани и Таманского полуострова младший лейтенант Рябов больше проявляет мужества и умения вести бои с немецкими захватчиками. За период с 15 августа 1943 г. по 25 сентября 1943 г. он произвел 23 успешных боевых самолетовылета. За последнее время на боевое задание, как правило, ходил ведущим летчиком. Хорошо владел вооружением самолета ИЛ-2, только за последние 23 боевых самолетовылета боевыми действиями уничтожил: 5 танков, 13 автомашин, подавил огонь 7 точек зенитной артиллерии, 5 минометов, разрушил три блиндажа, рассеял и частью уничтожил свыше 100 человек солдат и офицеров противника. Особенно проявил себя в последние решающие бои за Тамань и Кубань. В течение 4 дней он ходил ежедневно на боевое задание по 3-4 раза и всегда выполнял успешно боевые задания командования. Этот волевой командир умело руководил летным и техническим составом своего звена, так как показал исключительно положительные образцы ведения боевой работы. По примеру своего командира летчики буквально не «выходили» из самолетов, рвались в бой, и смело действовали над целью. Технический состав самоотверженно работал по подготовке материальной части к боевой работе, поэтому в его звене не было ни одного случая невыхода самолетов на боевое задание, отказа вооружения. Звено, которым командовал младший лейтенант Константин Андреевич Рябов, являлся лучшим звеном в полку. Одиннадцатого сентября 1943 г. в паре с младшим лейтенантом Отрощенко они сожгли 2 радиостанции, 5 автомашин, рассеяли и частью уничтожили взводы пехоты противника. Несмотря на плохую погоду в районе цели они возвратились благополучно на свой аэродром. Тринадцатого сентября 1943 г. он в паре с Отрощенко вылетал в течение дня 2 раза. И без прикрытия, маскируясь при помощи местности, отважные штурмовики удачно отыскивали цель. Они наносили штурмовой удар по технике и живой силе противника и невредимыми возвращались на свой аэродром. Семнадцатого сентября 1943 г. группа ИЛ-2 в составе 4 самолетов ведомая отважным офицером Рябовым совершила удачный налет на скопление танков, автомашин и бронемашин противника и уничтожила 3 танка, 2 бронемашины, до 10 автомашин с пехотой и грузами. Исполняя обязанности командира эскадрильи, младший лейтенант Рябов показал образцы вождения групп штурмовиков, образцы руководства летным и техническим составом. Мужественный воздушный боец и командир за проявленную смелость и самоотверженность в боях против немецких захватчиков за умелое руководство своим подразделением достоин третьей правительственной награды ордена Отечественной войны I степени. Командир 190 штурмового авиационного полка капитан Тавадзе» [1].

Лейтенант командир звена 190 штурмового авиационного полка Константин Андреевич Рябов 6 ноября 1943 г. от имени Президиума Верховного Совета

Союза ССР за образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество был награжден орденом Красного Знамени [1].

Прибыв на 2-ой Прибалтийский фронт и имея богатый опыт боевой работы, старший лейтенант Константин Андреевич Рябов был выдвинут на должность заместителя командира эскадрильи. За время с 10 июля по 10 августа 1944 г. на 2-ом Прибалтийском фронте старший лейтенант Константин Андреевич Рябов произвел 27 успешных боевых вылетов и, каждый раз при выполнении боевых заданий командования не щадя своей жизни проявлял отвагу и героизм. Одиннадцатого августа 1944 г. за героизм, проявленный в боях с немецкими захватчиками, и произведенные 97 успешных боевых самолетовылетов старший лейтенант Константин Андреевич Рябов представлен к высшей Правительственной награде - званию Героя Советского Союза. После представления к званию Героя Советского Союза он произвел 22 успешных боевых самолетовылета и бомбардировочно-штурмовыми действиями за этот период уничтожил и повредил у противника: один танк, 11 автомашин с грузом и пехотой, 7 повозок, разрушил несколько блиндажей и окопов, подавил огонь 9 полевых артиллерийских орудий. Являясь мастером бомбардировочно-штурмовых ударов, он умело наносил сокрушительные удары по противнику, увлекая за собой ведомых им летчиков. И группы, ведомые им, каждый раз, при выполнении боевого задания эффективно использовали бомбардировочно-стрелковое вооружение самолета ИЛ-2, проявляя смелость и дерзость. Четырнадцатого сентября 1944 г. старший лейтенант Рябов трижды в течение дня водил группу на выполнение боевого задания и, несмотря, на сильный зенитный огонь и ожесточенные атаки истребителей противника, всегда успешно выполнял боевое задание. В это день его группами было уничтожено: 1 батарея полевой артиллерии, подавлено три минометные точки и свыше 50 человек пехоты противника. Двадцать второго сентября 1944 г., штурмуя скопление танков в районе Огри, действуя в сильном зенитном огне, группа К.А. Рябова нанесла меткий удар по скоплению танков противника и повредила и уничтожила: 4 танка и свыше 10 автомашин. Являясь заместителем и штурманом эскадрильи, старший лейтенант К.А. Рябов на своем личном примере воспитывал летный состав в духе бесстрашия и преданности Родине, всеми методами тренировал его в технике пилотирования, в штурманской и воздушно-стрелковой подготовке. От 30 сентября 1944 г. за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками, за лично произведенные 22 успешных самолетовылета, за умелую организацию боевой работы групп штурмовиков и подразделения старший лейтенант Рябов был представлен к Правительственной награде – ордену Богдана Хмельницкого 3 степени [1].

Особую отвагу и мужество К.А. Рябов проявил 25 декабря 1944 г. Выполняя боевое задание в паре, в сложных метеорологических условиях, без прикрытия истребителей старший лейтенант К.А. Рябов внезапно подошел к цели, умело атаковал ее и в результате прицельного огня и бомбометания уничтожил: одно полевое самоходное артиллерийское орудие, подавил огонь 2 минометов и расстрелял большое количество вражеской пехоты. В этот день он выходил на боевое задание 2 раза, и за отличное выполнение этих боевых заданий ему была объявлена благодарность командующего 15 Воздушной Армии и командира 214 ШАКД. От 27 декабря 1944 г. за образцовое выполнение боевых заданий командования, за умелое вождение групп и произведенные им 21 успешный боевой вылет Герой Советского Союза старший лейтенант Рябов был представлен к правительственной награде орденом Красного Знамени [1].

Войну Константин Андреевич Рябов закончил в звании майора и должности командира эскадрильи. В 1945 г. К.А. Рябов переучился на лётчика-истребителя. После окончания в 1952 г. Военно-воздушной академии К.А. Рябов 8 лет командовал сначала авиационным полком, потом 303-й истребительной авиационной дивизией. Именно его дивизии выпала честь первой освоить новейший по тому времени самолёт Су-7. За достигнутые успехи К.А. Рябову присвоили звание генерал-майора и как наиболее перспективного офицера направили в Военную академию Генерального штаба. После академии занимал должности начальника отдела боевой подготовки ВВС Южной группы войск, заместителя командующего воздушной армией, заместителя начальника Главного штаба ВВС по лётной службе. Дважды К.А. Рябов был военным советником командующего ВВС Сирии. Причём второй раз поехал туда по личной просьбе президента Сирии Хафиса Асада, который очень высоко ценил Константина Андреевича за глубокие знания лётного дела. С 1979 г. генерал-майор К. А. Рябов в отставке. Генерал-майор К. А. Рябов служил заместителем начальника Дома авиации и космонавтики, возглавлял Совет ветеранов 214-й авиационной дивизии. Заслуженный военный лётчик СССР, военный лётчик 1-го класса, почётный гражданин городов Вольск и Темрюк, генерал-майор К. А. Рябов в 1979 г. ушел в отставку, жил в Москве. Умер К. А. Рябов 2 ноября 2001 г., похоронен на Троекуровском кладбище в г. Москве (участок 4) [2].

Список литературы

1. Электронный банк документов «Подвиг народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». [Электронный ресурс]. - URL: podvignaroda.ru?n (дата обращения: 07.04.2020 г.).
2. Герой Советского Союза Рябов Константин Андреевич... [Электронный ресурс]. - URL: warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=206 (дата обращения:

27.04.2020 г.).

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА В СУДЬБАХ И ЛИЦАХ

Садрисламова З.С., студент 2 курса

Фарваева М.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи», Уфимский институт путей связи,
г. Уфа, Россия*

Великая Отечественная война началась на рассвете, 22 июня в 1941 году и продолжилась 1418 дней, одна из самых кровопролитных войн в нашей истории. Война в себе несет страх, ужас, разруху, боль, голод, смерть, героизм, отвагу, мужество и самопожертвование. Мало кто задумывается, какими силами и какой ценой нам досталась эта Победа. Сколько судеб, связанных с этим словом. Сколько унесено жизней советских граждан – как военных, так и мирных жителей, страшно представить. Они жертвовали собой, проявляя невероятный героизм. Как тяжело было народу, когда был голод, страх, недосыпание, потеря близких, бомбежка- люди страдали от неизвестности. Война- это беда для всего народа и от нее никто не защищен, перед ней все были равны. Солдаты, совсем юные, у которых была целая жизнь впереди, оставив свои семьи, ушли на фронт. Они боролись за свою Родину как могли. Сражаясь с фашистскими захватчиками, через боль, кровь, женщины ухаживали за ранеными, они помогали всем, чем могли, несмотря ни на что и даже служили в Красной армии, проявили необыкновенную храбрость. И через 75 лет она оставила большой след на судьбах практически каждого человека и семей нашей Родины. Благодаря всем мужчинам, женщинам и даже детям Советского союза тех времен, мы живём под мирным небом. Каждый из них внес свой посильный вклад в Победу. Память об этих трагических годах не угаснет, пока живы их дети, внуки, правнуки, пока мы интересуемся этими событиями.

В нашей семье Великая Отечественная война коснулась моего прадеда - Садрисламова Исламгарея Садрисламовича уроженца деревни Асавдыбаш Янаульского района БАССР рожденного в марте 1903 г.



На фотографии он со своей женой Салихой Абдулхаеровной

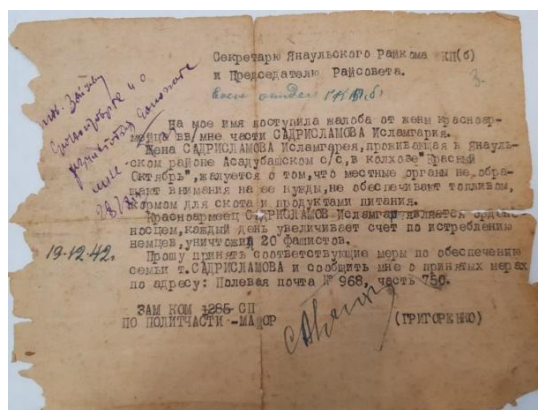
Это родители моего дедушки Садрисламова Нирхата Исламгареевича.

С детства я слышала рассказы о прадедушке, который участвовал в той великой и трагичной войне. Взрослея мне все больше и больше хочется узнать о событиях той войны, о чувствах моего прадеда, переживаниях, как судьба привела его Брянск... Расстояние немыслимое, он с товарищами преодолел 2000 км. Вопросов много, а ответов, мало. Хочу с вами поделиться информацией, которую мне удалось собрать.

В 1941 году ему было 38 лет. Оставив жену Салиху и двух маленьких сыновей Мазита и Нирхата, он был отправлен на фронт.

Война шла полным ходом, мой прадед отважно сражался, защищая Родину.

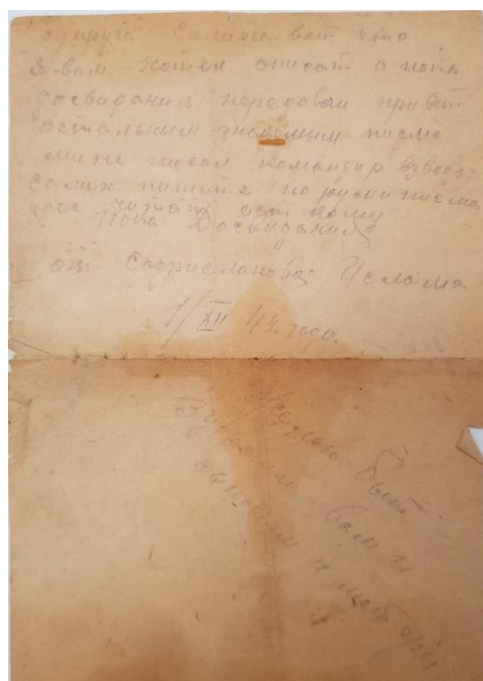
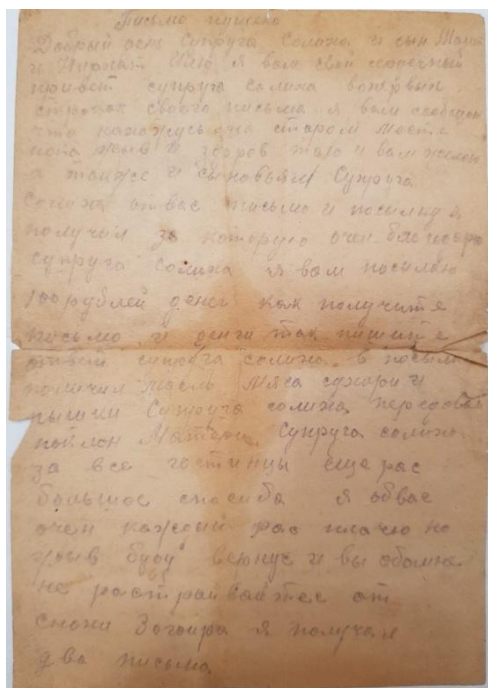
Исламгарей был рядовым 1285 стрелкового полка 60 стрелковой дивизии. По данным, которые были отправлены секретарю Янаульского райкома КП(б) и Председателю Райсовета известно, что: «Красноармеец Садрисламов Исламгарей является орденоносцем, каждый день увеличивает счет по истреблению немцев, уничтожил 20 фашистов».



19 декабря 1942 г.

По возможности, Исламгарей писал письма своей семье. Правда, не сам. Ему помогал командир взвода. Читая их, на глазах наворачиваются слезы. Сохранилось 2 письма, спустя больше полу века. Они пропитаны душой. Мой прадед в письмах рассказывал, во что он был одет, как его обмундировали, дали ему теплое белье, шапку, телогрейку и шаровары. Писал, где он находится. Передавал пламенные и сердечные приветы своим близким и родным людям. Также он посылал деньги, чтобы его семья не голодала. Сначала 50 рублей, потом 100. В ответ получал посылки, в которых было самое необходимое: масло, мясо, сухари.

В одном из писем Исламгарей передает поклон Матери. Большое уважение, не смотря на тяжелое военное положение.



Фронтное письмо

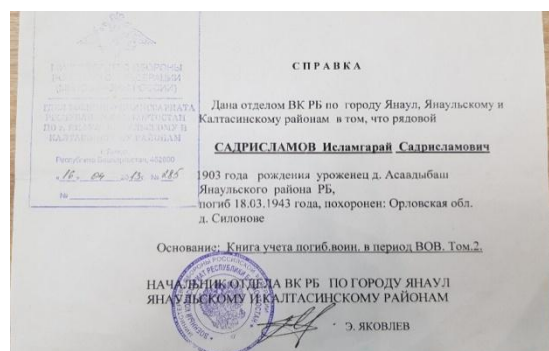
Добрый день, супруга Салиха, сын Мазит и Нирхат. Шлю я вам свой сердечный привет. Супруга Салиха, во-первых, я вам сообщаю, что нахожусь на старом месте, пока жив и здоров, того и вам желаю, а также и сыновьям. Супруга Салиха, от вас письмо и посылку я получил, за которую очень благодарю. Супруга Салиха, я вам посылаю 100 рублей денег, как получите письмо и деньги пишите ответ. В посылке получил масло, мясо, сухари и пышки. Супруга Салиха, передавай поклон Матери. Супруга Салиха, за все гостинцы еще раз большое спасибо. Я об вас очень каждый раз плачу, но жив буду, вернусь и вы обо мне не расстраивайтесь. От снохи Зогоира я получил 2 письма. Супруга Салиха, вот, что я вам хотел написать, а пока до свидания. Передавай привет остальным знакомым, письмо мне писал командир взвода. Салиха, пишите по-русски письмо, здесь читать есть кому. Пока. До свидания!

Желаю быть здоровыми вам, сыновьям и матери!

от Садрисламова Ислама

7 января 1942 года

Фронтные письма являются уникальным документом военной эпохи. Читая эти простые, чистые, ласковые слова и комок подступает к горлу, как будто написаны они в последний раз. Впрочем, так и было — почти каждое письмо писалось как последнее. Такова судьба моего прапрадеда. Война погубила веселого, доброго человека, оставила семью без кормильца, причинила страдания оставшимся в живых родственникам.



По данным справки, которая была выдана ВК РБ по городу Янаул Янаульскому и Калтасинскому районам известно, что рядовой Садрисламов Исламгарей Садрисламович погиб 18.03.1943 года.

С уверенностью могу сказать, что каждый солдат будет в нашей памяти. Их подвиги останутся в сердца людей. Такова история моего прадеда – человека, который знал о войне не понаслышке. Человек этот умер, а память о нем осталась, и всегда будет жить в сердцах моих родных.

Нашему поколению необходимо быть благодарными людям, сохранившим нам нашу историю, наш народ, нашу страну. Ведь тот, кто не знает своего героического прошлого, не имеет будущего, которое сохранят последующие поколения. В моём сердце до конца жизни останется имя моего прадеда, воевавшего в годы Великой Отечественной войны. Не дошли они до Берлина, но сражались, как могли. Какая гордость охватывает. Сколько им пришлось пережить. Да, они плакали, страдали, но не сдавались и не жаловались. Вечная память об этой войне. Ее не сотрешь с годами. Пока мы помним ушедших от нас, они рядом, они с нами. А значит, жива связь между поколениями. А значит и жива наша страна – Россия!

ПАМЯТЬ ПОКОЛЕНИЙ

Селин Е.А., студент 1 курса
Быстрова Т.И., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Есть в жизни каждого из нас свои знаменательные даты, а есть даты, объединяющие нас всех, и к ним, несомненно, относится главная веха 2020 года - 75-летие Великой Победы.

9 Мая - день нашей славы и нашей скорби. День радости и светлой памяти.

Четыре долгих года защищал наш народ Родину и весь мир от «коричневой» чумы фашизма.

Многих своих сынов и дочерей отправил Советский Союз на фронт войны. Многие не вернулись с полей сражений.

Слава героям. Вечная память.

Традиции - это то, что дает каждому из нас чувство общественной защищенности и собственной значимости.

В каждом человеке должна быть традиция - традиция уважительно и бережно относиться к прошлому, без которого, как известно, нет и не может быть

достойного будущего [1, с. 6].

В данном повествовании, я хочу рассказать о судьбах моих родственников, прошедших Великую Отечественную Войну, рассказать, что они испытали в столь тяжелое для нашей Родины время.

Лаврик Василий Федорович. Родился в 1910 году, проживал городе Алма-Ата, в 1941 году был призван на переподготовку, которую проходили в Туркмении городе Ашхабад, в момент возвращения домой была объявлена война Германией Советскому Союзу. Эшелон был перенаправлен к линии фронта. Имея звание младшего сержанта, был назначен первым номером (командиром) танкового пулемета «Максим». Учувствовал в боях на территории Украины. В первые месяцы войны шли непрерывные бои с отступлением Красной армии вглубь страны. Воинская часть, в которой служил Василий Федорович, попала в окружение неприятеля. При выходе из окружения фашистских захватчиков часть попала в болота, на момент выхода второй номер был ранен, Василию пришлось выносить пулемёт на своей спине (вес пулемета «Максим» составляет 62,66 кг). Раненый второй номер тащил цинка с патронами. При выходе часть была переформирована, пополнена новыми бойцами и отправлена вновь на передовую. Спустя некоторое время в одном из боев произошла «пулеметная дуэль» между двумя пулеметчиками, с одной стороны немецкий расчет, с другой стороны был Василий Федорович и его товарищ. Во время перестрелки он был ранен в ногу, после чего был отправлен в военный госпиталь, за этот бой был представлен к награде. После прохождения лечения в госпитале был отправлен в свою же воинскую часть. В момент возвращения часть была в обороне, полк удерживал позиции в течении нескольких месяцев. В 1942 году в бою между силами Советской армии и армии оккупанта был вторично ранен в область торса, после чего снова оказался в госпитале. По выздоровлению был возвращен в часть, на «линию огня».

В начале 1944 года, при наступлении на отступающие части врага, его пулеметный расчёт попал под минометный огонь противника. При разрыве одной из мин был тяжело ранен в голову, нижняя челюсть была почти оторвана, второй номер расчета был убит. Василий был вынесен с поля боя и отправлен в ЭВА-КОгоспиталь (эвакуационный госпиталь), доставивший его в город Горький (текущее название - Нижний Новгород), в горьковский военный госпиталь. Здесь он находился около полугода. Здесь ему восстановили челюсть и вытащили большую часть осколков, один из осколков в области виска так и не был удален. По итогам боя был награжден медалью. После выписки был комиссован из-за ранений. В второй половине 1944 года вернулся домой в Алма-Ату, где прожил свою жизнь. В 1985 году ушел из жизни от оставшегося осколка, т.к. осколок, оставшийся в виске, перекрыл кровеносный сосуд, что вызвало остановку сердца. По

окончанию войны имел большой список наград, там были как боевые так и гражданские награды. У Василия Федоровича было также 2 брата. Старший Лаврик Филип Федорович, младший брат Лаврик Тихон Федорович.

Лаврик Филип Федорович начал войну рядовым в пехотном полку. Был ранен, после чего отправлен в госпиталь. Так как он имел высшее образование, был направлен в артиллерийскую школу. По поступлению во взвод был назначен командиром артиллерийской батареи. В одном из последующих боев был повторно ранен, отправлен в военный госпиталь. После чего вернулся в свою воинскую часть, откуда был откомандирован в дальнобойную артиллерию, где и закончил войну в звание старшего офицера. После войны, в 1945 году, вернулся на Родину. Стал преподавателем Усть-Каменогорского института. Защитил кандидатскую диссертацию и получил звание кандидата физико-математических наук. Ушел из жизни в 1983 году в Усть-Каменогорске [2, с.6].

Лаврик Тихон Федорович родился в 1919 в Казахской ССР, Кустанайская область, Семиозерный районе, село Наталовка. Был призван на фронт в 1941 году. В военное время был определен в танковую часть, он был механиком-водителем. В одном из сражений на Курской дуге, под деревней Прохоровка, танк был подбит с последующим возгоранием. Экипаж направил танк в реку. Друзья вытащили Тихона горящим из машины и потушили огонь водой. Рядом оказались танкисты из немецкой армии, которые тоже спасаясь от огня направили свою машину в реку. Произошла схватка между экипажами танков не на жизнь, а на смерть. На раненого Тихона Федоровича напал немецкий танкист и начал душить его, друзья Тихона смогли оглушить немецкого офицера и донесли своего товарища до медсанбат, откуда тот был направлен ЭВАКОгоспиталь. На всю жизнь у него остался «след» от сражения: вся правая сторона тела была сильно обожжена, осталось множество шрамов. После госпиталя был комиссован на «гражданку». Был награжден орденом Отечественной войны II степени. В мирное время работал энергетиком, жил в области города Алма-Аты. Ушел из жизни в 1986 от остановки сердца (оторвался один из тромбов) [3, с.6].

Ковалев Кузьма Павлович. Родился в 1926 году, в Сталинградская области, Камышинском районе, село Романовка. Был призван на военную службу в 1943 году в возрасте 17 лет в Илийском РВК, Казахского ССР, Алма-Атинской обл., Илийского района. Числился в 99 гвардейского стрелкового полка, 31 гвардейской стрелковой дивизии, 11 гвардейской армии, 3 Белорусского фронта. Свой боевой путь, вместе с частью, начал из города Алма-Аты. Прошел через: Шалкар, Волгоград, Северодонецк, Умань, Бая-Маре. За то, что в боях в районе деревни Регоши, Литовской области, 17 октября 1944 года метко и четко вел огонь по огневым точкам и живой силе противника, чем дал возможность стрелковым подразделениям продвигаться вперед и выполнить боевую задачу, был награж-

ден медалью «За отвагу». Дошел до Берлина. Принимал участие в советско-японской войне 1945 года [4, с.6].

Бакшаев Григорий Михайлович. Родился 26.01.1926 года в Кировской области, Яранский район, село Лом. Был призван в 1943 году, 02.12.1943 прибыл в часть. Наименование части: Яранский РВК, Кировская обл., Яранский р-н. Имел звание рядового в момент войны.[5 с/6] На полях боевых действий получил два ранения. Первое пришлось в голень. Второе пулевое ранение было получено в правое плечо, в результате ранения правая рука стала не дееспособной (пальцы были сжаты, рука не работала). После ранения лежал на земле на упавших ветках деревьев, рядом ходили немецкие солдаты и добивали раненых солдат Красной армии. Из воспоминаний Григория: «Я был в сознании, набрал из ран кровь и намазал ей свой лицо и притворился мертвым. Это меня и спасло, немцы прошли мимо. Было слышно, как трещали сухие ветки под их сапогами». После окончания боя был подобран с места боевых действий и был отправлен в госпиталь. После лечения был комиссован, он был инвалидом 3 группы.

Любченко Николай Григорьевич. Родился в 1920 году в Украинской ССР, Днепропетровская области, село Васильковсковка. Был призван Васильковским РВК, Украинской ССР, Днепропетровской области, Васильковский района. Прибыл в часть 12.02.1944 году. Перешел из части в 28 оутп 2 УкрФ. Имел звание старшина. Служил в госпитале 2538. Во время боевых действий получил ранение (был контужен), был отправлен в боевой госпиталь. По окончании лечения был демобилизован. В 1945 году был отправлен на «гражданку».

Времена не выбирают. Каждому поколению, его воинам выпадают свои испытания. И нашим сегодняшним защитникам Отечества, их матерям, родным и близким- всем нам!

Кто сказал, что мы живем в мирное время? Увы! Иначе как объяснить почему по всей стране растут новые обелиски, открываются памятники, которые не могу равнодушно смотреть, как гибнут защитники Отечества и как страдают их семьи.

Живые, мертвые, любимые,
В крови своей, как яркий сон,
Храню Вас, чтоб назвать по имени,
Когда придёт пора имен.
И список ваш зияет дырами,
И сквозняки со всех сторон.
Мне есть кого назвать по имени,
Когда придет пора имен [6, с. 6].

Можно ли объяснить, что такое любовь к Родине? И нужно ли это объяснять? Это нужно чувствовать. И с этим чувством жить. И еще нужно знать об

истории своей страны, народа, предков.

75 лет Победы, Великой Победы нашего народа над фашистской Германией. Хорошо, что, кроме фотографий и кассет, книг, газет, дневников и писем, есть еще те, кто может рассказать о том времени. Хорошо, что ветераны с нами.

Хорошо, что у многих людей еще со школьного возраста возникает большое желание узнать о том, далеком, непонятном времени, называемом Великая Отечественная война. Открываются музеи Боевой Славы, закладываются Аллеи Героев, организовали Бессмертный полк, проводят патриотические слеты, пишутся сочинения и исследовательские работы, организовываются различные конференции на данную тематику.

Список литературы

1. С.А. Зеленцов «Как я забуду о войне?..» -2005 г.
2. Память народа, Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО).
3. Память народа, Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО), шкаф 33, ящик 2.
4. Память народа, Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО), шкаф 40, ящик 25, картотека наградений.
5. Память народа, Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО).
6. Память народа, Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО).
7. Нина Ямпольская «Живые, мертвые...».

МАТЕМАТИКИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Соколова А.А., студентка 1 курса
Михайлова М.П., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Достижения русской науки в военное время внесли огромный вклад в мировую науку и способствовали победе нашей страны. Наша страна понесла многомиллионные жертвы во имя свободы и процветания Родины. Было много погибших и раненых, множество испорченных городов и деревень, бесчисленное количество похищенных на фашистскую каторгу, но русский народ выстоял и победил. Великая Отечественная война подняла весь народ, а также и людей, которые занимаются наукой. Именно они внесли огромный вклад для победы в этом страшном событии, которое до сих пор колышет наши сердца.

Со дня победы прошло уже много лет, к сожалению, людей, воевавших и

участвующих в боевых действиях становится все меньше. Постепенно люди начинают забывать об этом событии, парад победы становится просто очередным праздником. Я хочу в очередной раз напомнить людям об этой страшной войне, о людях, которые жертвуя своими жизнями, боролись за нашу страну, чтобы она сейчас процветала и развивалась. Близится праздник девятое мая, в связи с этим, я считаю, тема актуальна как никогда.

Я хочу рассказать об ученых – математиках, принимавших участие в боевых действиях, рассмотреть личный вклад математиков, который они внесли в победу, рассказать о своей родословной, среди которой были ученые – математики, которые принимали участие в Великой Отечественной войне.

Уже 23 июня 1941 года состоялось внеочередное заседание Президиума Академии наук СССР, который принял постановление сосредоточить все силы и средства на быстрейшее завершение работ, важных для обороны и народного хозяйства страны. Наука и техника взойшли на военную вахту. Русские учёные, конструкторы, инженеры с первых дней войны были полны решительности посвятить все свои знания и силы, весь имеющийся труд и опыт великому делу разгрома фашизма. «Всё для фронта, всё для победы!» - эти слова стали лозунгом миллионов советских людей. Большое число математиков были мобилизованы или ушли на фронт добровольцами. Они храбро воевали и честно исполняли свой гражданский долг. При этом страна потеряла большое число талантливейшей молодежи, которая могла бы стать гордостью отечественной науки. Об этом мы можем судить по тому, что среди возвратившихся после участия в сражениях Великой Отечественной войны значительное количество стало крупными учеными - профессорами, академиками, членами - корреспондентами Всесоюзной и республиканских, академии наук.

Николай Евграфович Кочин



Огромным вкладом в развитие скоростной авиации стали исследования аэродинамической теории крыла академика Николая Евграфовича Кочина - русского математика и физика. Полученные им важные результаты в аэродинамиче-

ской теории крыла конечного размаха, позволили впервые практически решить задачу «теории круглого крыла» и рассчитать силы, действующие на крыло. Овладевая большими скоростями, авиаконструкторы встретились с неизвестными раньше явлениями в поведении самолетов. На определенных режимах работы двигателей в системах возникали самовозбуждающиеся вибрации (флаттер), представлявших в ту пору основную опасность для авиаторов. В большинстве случаев, самолет, попавший в положение штопора или шимми (особые вибрации самолета, приводившие к его разрушению) уже не могли из него выйти.

Пасько Евдокия Борисовна

Пасько Евдокия Борисовна - штурман эскадрильи 46-го гвардейского ночного бомбардировочного авиационного полка 325-й ночной бомбардировочной авиационной дивизии 4-й воздушной армии 2-го Белорусского фронта, гвардии старший лейтенант. Родилась 30 декабря 1919 года в селе Липенка в Киргизии. В 1938 году окончила среднюю школу, затем 3 курса механико-математического факультета Московского государственного университета. В начале октября 1941 года с четвертого курса института добровольцем ушла в Красную Армию. Окончила ускоренный штурманский курс в Энгельской летной школе. На фронтах Великой Отечественной войны с мая 1942 года. Участвовала в самых ожесточенных и кровопролитных боях на Кавказе, на «Голубой линии», при форсировании Керченского пролива, при штурме и освобождении Севастополя, в Белоруссии, в Польше, при прорыве обороны противника на реке Одер и в ходе Берлинской операции.



К сентябрю 1944 года гвардии старший лейтенант Пасько Е. Б. совершила 780 военных вылетов на бомбардировку военных объектов и живой силы и техники противника. Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 4499) Пасько Евдокии Борисовне присвоено Указом

Президиума Верховного Совета СССР от 26 октября 1944 года. Последнее воинское звание - капитан. С 1945 года Пасько Е. Б. — в отставке. Закончив учёбу на механико-математическом факультете Московского государственного университета, работала старшим преподавателем Московского Высшего Технического Училища им. Н. Э. Баумана, 33 года преподавала высшую математику. Награждена орденом Ленина, орденом Красного Знамени, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, 2 орденами Красной Звезды, орденом Дружбы Народов, медалями. Умерла 27 января 2017 года.

Евгения Максимовна Руднева

В первые дни Великой Отечественной войны волонтером уходит на фронт студентка механико-математического факультета Московского государственного университета Евгения Руднева. На курсах она, как и Евдокия Пасько, овладела штурманским искусством. А потом были успешные бомбардировки скопления вражеских войск, техники противника на Кубани, Северном Кавказе, в Крыму. 645 военных вылетов совершила штурман гвардейского бомбардировочного авиационного полка старший лейтенант Евгения Руднева. В апреле 1944 года, выполняя очередное военное задание в районе Керчи, Е. М. Руднева героически погибла. 26 октября 1944 года штурману гвардейского бомбардировочного полка Евгении Максимовне Рудневой посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

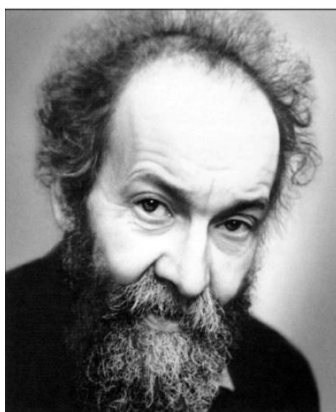


Михаил Алексеевич Лаврентьев



Тогда, в Уфе, почти за 15 лет до появления новосибирского Академгородка, он взглянул на явление так, как никто не додумался. Металл ведет себя как жидкость - растолковал кумуляцию Лаврентьев. Мысль настолько неординарная, что казалась нелепой. Первое выступление ученого в Академии артиллерийских наук встретили смехом. Но эксперименты аргументировали его правоту. Теория Лаврентьева позволила приумножить пробивную силу снаряда, уменьшив при этом его размер. Вместо четырех осколочно-фугасных авиабомб знаменитый штурмовик ИЛ-2 мог взять велико 300 т кумулятивных. Эффективность была так велика, что существование таких снарядов Сталин приказал держать в строгом секрете - до особого случая. Михаил Алексеевич Лаврентьев совместно с коллективом Института математики работал над задачами оборонного характера, решал сложнейшие задачи, связанные с совершенствованием артиллерийского оружия и инженерного дела. В 1944 г. после долгих и мучительных расчетов Лаврентьев доказал теорему о существовании «уединенной волны». Это исследование завершило спор, тянувшийся на протяжении ста лет между крупнейшими математиками многих стран.

Алексей Андреевич Ляпунов



Добровольцем ушел на фронт и участвовал в боях с фашистскими захватчиками в Крыму, на Украине, в Прибалтике и в Восточной Пруссии выдающийся математик и педагог Алексей Андреевич Ляпунов (1911 - 1973). Он храбро воевал и внес много необходимого в правила стрельбы. Здесь он использовал свой опыт математика, которому характерно искать самые лучшие решения. Его предложения приумножили эффективность стрельбы. В действующей армии он находился с 1943г. по 1945г. в качестве командира топографического взвода в артиллерии. За участие в боях по освобождению Крыма А. А. Ляпунов был награжден орденом Красной Звезды. В 1962 году Ляпунов переезжает из Москвы в Новосибирск в Академгородок. По инициативе А. А. Ляпунова и М. А. Лаврентьева в Новосибирском Академгородке была построена физико-математическая школа-интернат.

Андрей Николаевич Колмогоров.

Эту же проблему решал и академик Андрей Николаевич Колмогоров (1903-1987). Используя свои работы в области теории вероятностей, он дал определение наиболее выгодного рассеяния артиллеристских снарядов. Математическая суть проблемы состоит в следующем. При стрельбе по некоторому предмету А, находящейся на земной плоскости снаряды не попадают, вообще говоря, точно в точку прицеливания, а рассеиваются. Полученные им результаты помогли увеличить меткость стрельбы и тем самым приумножить эффективность действия артиллерии, которую заслуженно именовали Богом войны.

Сорин Тит Прокопьевич



В моей семье также были ученые, которые участвовали в Великой Отечественной войне. Одним из таких является мой прадедусшка Сорин Тит Прокопьевич. По образованию он был математиком и преподавал этот предмет в школе. В самом начале войны его мобилизовали на фронт, где он, вместе с остальными инженерами и учеными решали различные математические задачи, способствующие улучшению технических средств русской армии. К сожалению, в одном из боевых действий пуля попала ему в пятку и он был отправлен домой. Но даже тогда он поддерживал связь и помогал, так как не мог сидеть без дела.

Великая Отечественная война помогла понять, что человек на многое способен, пока он действует во имя Родины, во имя народа, а не ради собственной славы. Вторая мировая война оказалась, прежде всего, войной танков, соревнования моторов, огня и брони, и от того, чья конструкторская мысль оказывалась точнее и глубже, зависел исход многих сражений. Огромное значение имели труды ученых математиков в военные годы. До сих пор нет обобщающего источника, который бы показал, как много математики дали фронту для победы, как их исследования помогали совершенствовать оружие, которое использовали воины в боях, поэтому практической частью данной работы стало создание сборника "Математики в годы Великой отечественной войны". К сожалению, многих уже нет в живых. А нам никак нельзя забывать о том, что подвиг народа в Великой Отечественной войне не ограничивается только славными делами

фронтовиков, что основы победы ковались и в тылу, где руками рабочих и разумом инженеров и ученых создавалась и совершенствовалась военная техника. И чем бы мы в дальнейшем ни занимались, что бы мы не выбрали, знания математики нам просто необходимы! Нам надо знать и помнить о войне, чтобы быть противником новых войн и не сочувствовать тем, кто целенаправленно их разжигает.

Список литературы

1. Советская энциклопедия, 1985 г., главный редактор генерал Армии профессор М. М. Козлов.
2. Что значит быть Математиком? «Смена», 1978 г.
3. Левшин Б.В. Советская наука в годы Великой Отечественной Войны - М.: Наука, 1983
4. <http://tula.region-news.info/news/?ID=1093>
5. <http://funeralspb.narod.ru/necropols/literat/tombs/kr.>
6. <http://ru.wikipedia.org/>

ЧТОБЫ ПОМНИЛИ...

(Георгий Николаевич Скобелев)

Скобелев В.А., студент 1 курса
Ваганова Ю.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Память – величайший дар человечества! Это то, что даёт нам возможность организовать и структурировать свою жизнь с учётом исторического опыта. Она позволяет надеяться и ждать даже в те моменты, когда кажется, что выхода нет. Именно память есть начало того пути, который проходит каждый человек. Сила её бывает разной, иногда очень хочется забыть неблагоприятный поступок или, наоборот, ежедневно воскрешать в памяти счастливые моменты. Но есть и то, что забывать мы не в праве ради самой жизни на Земле.

Великая Отечественная война – героическая страница в истории нашей страны. Это время, когда народ в едином порыве выступил против врага. Каждый, от мала до велика, прилагал максимум своих сил, чтобы Победа стала возможной. Сегодня, в канун 75-й годовщины Великой Победы, мне бы хотелось вспомнить о моём прадеде, Георгии Николаевиче Скобелеве, гвардии сержанте, участнике Великой Отечественной войны.

Он родился в 1925 г. в деревне Большое Петрово Хмелевицкого сельсовета Шахунского района Горьковской области в семье кузнеца. Собирался продолжить семейное дело, выучился на кузнеца. Но война внесла свои коррективы. В 1942 г. прадед был призван Шахунским РВК в ряды Красной Армии и отправлен на фронт. Службу проходил в рядах 196 гвардейского стрелкового полка 67 гвардейской стрелковой дивизии I Прибалтийского фронта в звании гвардии сержанта в должности командира отделения противотанковых ружий.

Сам I Прибалтийский фронт был сформирован путём переименования Калининского фронта «20 октября 1943 года на основании приказа Ставки ВГК от 16 октября 1943 года...»[2]. Летом 1944 г. Красная Армия вела широкие наступательные бои в Белоруссии. В ходе наступления войска I Прибалтийского фронта совместно с III Белорусским «...в ходе Витебско-Оршанской операции...разгромили левое крыло группы армий «Центр»..., вышли на подступы к Полоцку и, развивая успех, без оперативной паузы провели Полоцкую операцию 1944 года»[1]. Именно в этих боях мой прадед проявил себя настоящим героем, за что и был награждён Орденом Славы III степени.



В наградном листе так описывается его подвиг: «В период наступательных боёв при отражении контратаки противника в районе с. Свеча тов. Скобелев под огнём противника действовал смело и храбро. Огнём из ружья ПТР лично поджёг одну вражескую автомашину с грузом. В этом бою тов. Скобелев 26.6.1944 года в разгар жестоких боёв получил ранение, но с поля боя не ушёл...»[3].

Вообще I Прибалтийский фронт продолжил своё победоносное шествие. Так, в июле 1944 г. его войска разбили паневежисско-шяуляйскую группировку противника, своими решительными действиями изменили направление главного удара на Ригу, не допустив тем самым группу армий «Север» к Восточной Пруссии. Осенью 1944 г. в ходе наступательных операций в Прибалтике войска фронта участвовали в разгроме группировки противника в Латвии и Литве, активно и решительно действовали на территории Курляндского полуострова совместно с соединениями II Прибалтийского фронта.

«В январе-феврале 1945 года части фронта осуществляли поддержку наступления III Беларусского фронта в Восточной Пруссии»[2].

21 февраля 1945 г. директивой Ставки Верховного Главнокомандования I Прибалтийский фронт был преобразован в Земландскую группу войск в составе

III Белорусского фронта.

Вообще прадед, как и многие другие пережившие войну, не любил рассказывать о тех годах. В семье почти не осталось устных свидетельств его участия в Великой Отечественной войне, не сохранились и награды. Но жива память о нём, а значит будет жить его подвиг, его вклад в дело Великой Победы!

Список литературы

1. Азяский Н.Ф. Первый прибалтийский фронт./Всемирная история. Энциклопедия – режим доступа: https://w.histrf.ru/articles/article/show/piervyi_pribaltiiskii_front
2. 1-й Прибалтийский фронт/Наша Победа – режим доступа: <https://www.nashapobeda.lv/165.html>
3. Скобелев Георгий Николаевич 1925 г.р./Подвиг народа 1941-1945 – режим доступа: <http://podvignaroda.ru/?#id=35681191&tab=navDetailManAward>

ДОРОГА ПАМЯТИ

Фокина И.А., студентка 3 курса
Мережникова М.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения» в г. Ртищеве,
г. Ртищеве, Россия*

Великая отечественная война изменила судьбы миллионов людей. С момента ее окончания прошло 75 лет. Это было страшное время, нанесшее отпечаток на каждую семью нашей необъятной страны. Много людей погибло от голода, бомбёжек, артобстрелов, тяжких условий жизни и труда. В эти тяжёлые годы солдаты и обычные жители совершали героические поступки, спасая чужие жизни и приближая Великую Победу.

Путем невероятных усилий наши предки подарили нам, своим потомкам Мир. Абсолютно каждый человек того времени внес свой вклад в борьбу с фашистскими захватчиками: солдаты, командиры, военные медики, партизаны, труженики тыла - все они каждый день совершали «свой личный» подвиг.

Что можем сделать для них мы? Главное - не забывать их героизм и с трепетом и благодарностью хранить память в наших сердцах! Ведь они живы до тех пор, пока жива память о них!

Патриотическое воспитание современной молодежи

Патриотизм не заложен в генах человека: это не наследственное, а соци-

альное качество. Он включает в себя различные духовные компоненты: сохранение национальных ценностей; заботу и долг перед большой и малой Родиной; уважение к историческому и культурному наследию страны; ответственность за судьбу страны; милосердие и гуманизм.

Истинный патриотизм — это комплекс позитивных качеств, которые должны быть сформированы обществом и в том числе педагогами в подрастающем поколении. Основная цель патриотического воспитания — это привитие подрастающему поколению любви к Отчизне, гордости за свою Родину, формирование желания и готовности защищать страну в случае необходимости, стремления способствовать процветанию Отечества. Патриотизм прививается ещё в детстве, со временем развиваясь и обогащаясь в духовно-нравственной сфере жизни. В более позднем проявлении он становится активной гражданской позицией личности, выраженной в действиях и поступках, осуществляемых на благо Родины. [1]

На самом деле память о героях Войны хранит каждый уголок нашей необъятной страны. В честь Героев названы улицы, проспекты, площади. Высшей степенью отличия удостоены Города – Герои, мужественно оборонявшиеся в годы Великой Отечественной войны!

Для нас важен пример наших предков, тем, что самопожертвование, мужество, стойкость духа и любовь к Родине стало для многих образом жизни! Это огромный нравственный урок будущим поколениям! Нужно брать с них пример, чтобы для будущих поколений Победа в Великой Отечественной войне имела гораздо большее значение, чем просто исторический факт!

Чтобы сохранить память о героях Великой Отечественной войны, нужно рассказывать о героях и их подвигах, проводить тематические мероприятия, посещать памятники и мемориалы памяти, воспитывать любовь к Родине.

Патриотизм является главной чертой характера русского народа. За 75 лет с момента окончания войны менялись поколения и для сегодняшней молодежи герои войны это прабабушки и прадедушки. С каждым годом все меньше и меньше остается живых свидетелей военных лет, которые из первых уст могли бы рассказать о том страшном времени. Ветераны уходят, а у детей и внуков остаются только старые фотографии, а в памяти рассказы и воспоминания их героических родственников. Эти истории должны передаваться из поколения в поколение.

Сегодняшняя молодежь должна понимать, что на их плечи ложиться ответственность за то, чтобы нежно сохранить памятные воспоминания и передать их своим детям, которым уже точно не удастся лично встретиться ни с одним ветераном войны.

Героические подвиги Великих людей навсегда вписаны в историю нашей

страны! Сегодня в России существует много проектов и движений, посвященных Великой Отечественной войне. Один из самых масштабных по своему значению – это «Дорога памяти».

Проект «Дорога памяти»

Проект «Дорога памяти» реализуется Министерством обороны Российской Федерации в рамках утвержденного Президентом РФ перечня поручений по совершенствованию мер, направленных на увековечение памяти погибших при защите Отечества. «Дорога памяти» — это общедоступная единая база данных о каждом участнике Великой Отечественной войны. Свое продолжение «Дорога памяти» найдет в виде крупнейшего памятника с именами и портретами героев Великой Отечественной войны на территории военно-патриотического парка культуры и отдыха «Патриот», где строится Главный храм Вооруженных Сил России. К храмовому комплексу будет проложена дорога памяти — мемориал, увековечивающий миллионы имен участников войны, отчаянно сражавшихся за Родину. Именные записи, дополненные портретами, навсегда останутся в сердцах соотечественников и потомков.

Реализация масштабного проекта «Дорога памяти» требует кропотливой методологической работы по выявлению комплектов документов, выверке и ручной дедупликации баз данных для объединения сведений в единую запись по персоналии. Результатом соотнесения архивных документов и создания перечня участников войны станет единая база данных насчитывающая почти 30 млн записей обо всех солдатах и офицерах, воевавших на стороне Красной армии. После формирования именных списков защитников Отечества предстоит огромная работа по поиску и наполнению информационного ресурса портретами участников войны, идентификации и соотнесению их с данными и документами по каждой персоналии. К сбору фотографий из семейных архивов для нанесения их на мемориал привлекаются потомки участников Великой Отечественной войны. Для этой цели на портале разработан специальный функционал, позволяющий легко осуществлять загрузку изображений с привязкой к персоналии. Для удобства пользователей на портале предусмотрены алгоритмы интеллектуального поиска автоматически подбирающие документы и сведения по заданному запросу об участниках войны. Все загруженные материалы пройдут модерацию, обработку и будут соотнесены с уже существующими данными.

«Дорога памяти» — это постоянно обновляемый новыми сведениями и фотографиями ресурс, а также интерактивная площадка для создания истории семьи.

В личном кабинете пользователей существует возможность размещения истории семьи и подвига предка, дополнений и уточнений текущих данных о защитниках Отечества. Проект призван объединить соотечественников идеей об

увековечении всех участников войны, сохранения исторического прошлого, развития патриотизма, воинской славы России, и приурочен к 75-летию Великой Победы. [2]

Реализация проекта в учебном заведении

Идея данного проекта вдохновила студентов 3 курса филиала СамГУПС в г.Ртищево внести свой вклад в общее дело. О проекте «Дорога памяти» мы узнали на классном часе. Классный руководитель рассказала о личном опыте участия в нем. Впервые в 2019 году она разместила данные о своих дедушках – участниках войны. На первый взгляд казалось невероятным участие простых студентов из маленького города в таком масштабном проекте страны. Но работа была начата.

Ребята стали искать информацию, старые военные фотографии, расспрашивать родственников о героях их семьи. С удивлением отмечали, что раньше они не знали многие факты о своих предках. Исследовательская работа помогла узнать подробности жизни в то тяжелое время, вызвало чувство гордости за ежедневный подвиг прадедушек и прабабушек. На сегодняшний момент в базу Проекта загружено около 15 героев, но это только начало. Принято решение пригласить для участия студентов других групп. Конечно, эта работа является песчинкой в океане людских судеб, но не это важно.

Наша задача — сохранить память о подвиге народа, который своим единством и сплочённостью, трудолюбием и самоотверженностью, невероятной любовью к Родине обеспечил нам мир, свободу и независимость.

Сегодня в мир современных информационных технологий, некоторые люди пытаются исказить историю, тем самым заработать себе «дешевую» популярность в социальных сетях. Хотя эти же информационные ресурсы могут оказать реальную помощь в подборе информации, систематизации и обобщении данных. Можно сохранить историю и сделать доступной всем желающим.

Мы помним своих героев и гордимся ими! И пусть Дорога памяти, начинаясь в наших равнодушных сердцах и передаваясь из поколения в поколение - будет бесконечной!

Список литературы

1. Шульженко, М. Э. Патриотическое воспитание современной молодежи / М. Э. Шульженко. — Текст : непосредственный, электронный // Молодой ученый. — 2017. — № 47 (181). — С. 240-243. — URL: <https://moluch.ru/archive/181/46664/> (дата обращения: 07.04.2020).
2. <https://foto.pamyat-naroda.ru/about> (дата обращения: 07.04.2020).

ПИСЬМА С ФРОНТА

Хрестина А.А., студентка 3 курса

Тропина О.В., преподаватель

ГБПОУ "Нижегородский строительный техникум",

г. Нижний Новгород, Россия

К сожалению, я не застала в живых своего прадедушку, Кудрявцева Николая Ивановича. Он погиб на фронте еще в 1943 году, во время Великой Отечественной войны, за долго до моего рождения. 9 мая, на День Победы, мы всей семьей приходим к братской могиле солдат, чтобы вспомним о нем и о миллионах советских людей, отдавших свои жизни за наше счастливое будущее. Так мы чтим его память.

Ежегодно 9 мая я выхожу на городской парад "Бессмертный полк" и с гордостью, как и тысячи наших нижегородцев, несу портрет моего прадеда.

Мой прадед, Кудрявцев Николай Иванович, родился 23 декабря 1916 года в г. Дзержинске Нижегородской области. Вырос он в простой семье. Отец, Кудрявцев Иван Николаевич (рис. 2), родился в 1898 году, работал в колхозе. Мать, Кудрявцева Анна Ивановна (рис. 3), родилась в 1896 году, работала в этом же колхозе библиотекарем.



Рисунок 2 - Отец – И.Н. Кудрявцев



Рисунок 3 - Мать – А. И. Кудрявцева

Семья была многодетная: у Николая были еще младший брат – Вячеслав (рис. 4) и младшая сестра – Римма (это моя прабабушка) (рис. 5).



Рисунок 4 - Брат Вячеслав



Рисунок 5 - Сестра Римма

В 1932 году Николай окончил школу почти с отличием, имел всего две четверки в аттестате.

Вот что вспоминают родственники и друзья о прадеде: "Николай был не очень высокого роста, довольно крепкого телосложения. У него были светло-русые волосы, серо-голубые глаза. По характеру он был веселым, общительным, не конфликтным и доброжелательным юношей. С детства был отзывчивым и щедрым. Он многое мог смастерить своими руками" (рис. 6).



Рисунок 6 - Николай Иванович на фронте

Из воспоминаний брата: "Николай был очень разносторонним человеком: обладал литературным талантом, который унаследовал от мамы, и с детских лет легко сочинял стихи, и даже исполнял их под собственную музыку. Он хорошо играл на гитаре и гармонии, а также хорошо пел...".

В 1935 году Николай женился на своей соседке – Марии Викторовне. Они даже тайно обвенчались. Жена была старше прадеда на 2 года, но Николай обожал свою супругу. У пары долго не было детей, и тогда молодая семья удочерила девочку из детского дома. Наконец-то семья была счастлива.

Об их счастливой жизни можно узнать из стихов, которые навсегда остались в памяти прабабушки и передаются из поколения в поколение:

"Я не могу сейчас заснуть! Хочу в твои глаза взглянуть!
Хочу к тебе на миг вернуться! К губам губами прикоснуться! "

Но мирную, счастливую жизнь оборвала война. 5 июля 1941 года военкоматом г. Горького мой прадед был призван в ряды Красной Армии. Провожали его всей семьей. Горько плакали мама, жена и сестренка. Первое время прадед воевал в артиллерийском полку (рис. 7). Бил немецкие танки на подступах к Москве. Терпел и голод, и холод, терял товарищей, а в промежутках между боями, в окопах описывал в стихах все, что с ним происходило, вкладывая стихотворные строчки в письма своим родным: жене, маме, отцу, дочке.

Вот одно из стихотворений, написанное в начале 1942 года:

"Я смерти не боюсь, Я умирать привык.
 Но по ночам молюсь, еще, знать, не отвык.
 Грудь защищает крест, Его дала мне мать,
 Когда из родных мест ушел я воевать.
 Который год подряд я бью фашистский люд.
 А смерти, словно яд, спать тихо не дают.
 Приходят мне во сне комбат наш и старпом,
 Мне снится белый снег, и город мой, и дом.
 Мне снятся у ворот сестренка, мать, отец.
 Я здесь который год, когда уже конец?
 Потерпим до весны. авось, поможет Бог
 Прогнать врагов страны... Святой исполнить долг.
 Идет в бой батальон, зажат в руке патрон.
 И тут же – хриплый стон, И смерть со всех сторон.
 Мы наступаем вновь. Враг сломлен и разбит.
 Кругом - огонь и кровь, у леса "Тигр" дымит...
 Нас много полегло, но продолжаем бой,
 Чтоб мировое зло закончило разбой.
 Синее неба край, свистит снарядов сноп,
 А я кричу: "Стреляй! " И падаю в окоп.
 Я выбраться стремлюсь... Враг должен быть разбит...
 Я смерти не боюсь, Ведь я почти убит."

В начале 1942 года прадед был направлен на ускоренные авиационные курсы, которые окончил за три месяца. И в должности младшего сержанта, мастера авиационного вооружения, был направлен в 147 истребительный авиаполк 7-ой воздушной армии Карельского фронта. Истребитель ЯК-3 стал первым самолетом моего прадеда (рис.8). Первый его полет произошел в январе 1943 года.

Из воспоминаний сослуживца моего прадеда, летчика Лучика Андрея Андреевича: "Было страшно первый раз лететь на самолете на боевое задание.

В день бывало по пять – шесть вылетов. Летали и днем, и ночью. На "ястребках" бить врага было одно удовольствие. Правда, и нам доставалось... Не все наши товарищи возвращались на базу..." (рис. 9).



Рисунок 8 - Самолет ЯК – 3, на котором воевал прадед



Рисунок 9 - Прадед (крайний справа) с однополчанами

4 августа 1943 года мой прадед Николай в очередной раз отправился на боевое задание. Перед полетом он долго разговаривал с Андреем Лучиком, как будто что-то чувствовал. "Просил передать жене письмо, если что-то с ним случится" - вспоминал ветеран. "Затем Николай, перекрестившись, сел в истребитель. Его машина в боях еще ни разу не была подстрелена, но сама уже уничтожила с десяток вражеских самолетов".

Как оказалось, это был последний вылет прадеда. Во время боя снаряд попал прямо в самолет Николая, и тот, загоревшись, стал падать. Николай успел катапультироваться и самолет разбился без летчика. Хотя прадед и смог спастись от падения, но приземлился близко к вражескому штабу и был схвачен фашистами. Николай попал в плен как раз в то время, когда немцы готовили атаку на ближайшую советскую воинскую часть. Ближайшей частью оказался полк Николая.

5 августа 1943 года, в 3 часа утра немцы перешли в атаку. В итоге - штаб авиаполка был захвачен. Всех пленных, в том числе и моего прадеда, фашисты расстреляли, а стоящие в поле самолеты были взорваны (рис. 10, 11).

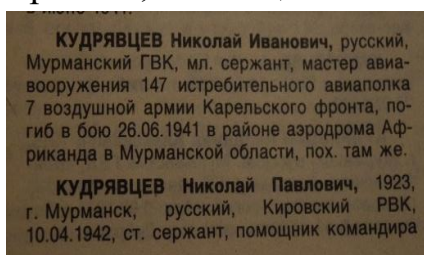


Рисунок 10 - Книга Памяти,
1941 – 1945 гг.

Рисунок 11 - Извещение о смерти
Н. И. Кудрявцева

В этой мясорубке тогда случайно выжил только один человек - Лучик Андрей Андреевич. Он чудом остался незамеченным немцами, и, дождавшись темноты, сумел пробраться к своим и доложить о гибели полка.

Моего прадеда расстреляли вместе со всем штабом и пленными 5 августа 1943 года. Похоронен прадед в братской могиле, в Мурманской области, в местечке под названием Африканда (рис. 12).



Рисунок 12 - Братская могила под Мурманском

Раньше я ничего не знала о своем прадеде и его героической и трагической судьбе. Работая над данной темой, я по-другому взглянула на историю нашей Родины, на историю своей семьи. Вторая Мировая война тогда горем прошла через каждую семью в нашей многонациональной стране. И в каждой семье есть свои Герои, которыми мы можем и должны гордиться!

Нельзя забывать уроков той войны. Нельзя допустить, чтобы лживо искажали нашу историю. Мы будем помнить солдат, которые сражались и отдали жизнь за нашу Родину, за наше счастливое будущее. Нам, молодым, есть с кого брать пример! И пока мы помним своих Героев - они живы! Ведь без прошлого – не может быть будущего!

Список литературы

1. Архив фотографий и документов семьи Кудрявцевых.
2. Горбачев А. Н. Военные газеты периода 1900—2018 гг. из фондов Российской Государственной библиотеки и архивов РФ: Краткий справочник. М., Infogans, 2019.
3. Карельский фронт в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.: Военно-исторический очерк / Отв. ред. А. И. Бабин — М., 1984. — 359 с.
4. Карельский фронт // Великая Отечественная война, 1941—1945 : энциклопедия / под ред. М. М. Козлова. — М. : Советская энциклопедия, 1985. — С. 322—323. — 500 000 экз.
5. Книга Памяти 1941-1945. Российская Федерация, Мурманская область. Т. 1. — М., с. 252 - Кудрявцев Николай Иванович
6. Стихи Кудрявцева Н.И. из личного архива (ранее не публиковались).
7. Слава тебе, Карельский фронт!: Воспоминания ветеранов. — Петрозаводск, 2004. — 365 с.
8. https://ru.wikipedia.org/wiki/Карельский_фронт

ОТКУДА ПРИХОДЯТ ГЕРОИ: О ПОДВИГЕ БУТУРЛИНЦЕВ ПРИ ОСВОБОЖДЕНИИ ЛЕНИНГРАДА

Чубикова А.В., студентка 1 курса
Якунина Е.Е., преподаватель

ГБПОУ "Нижегородский строительный техникум",
г. Нижний Новгород, Россия

В истории России есть такие времена, которые словно предназначены для испытания людей на прочность, мужество, на способность сохранить в себе достоинство и человека в себе. Одним из таких испытаний стала Великая Отечественная война. Все дальше от нас те страшные годы, время стирает из памяти те события. С каждым годом становится все меньше тех, кто воочию видел ужас той войны, кто держит в памяти имена сослуживцев, погибших за родину. Из военных историй каждой семьи складывается история страны, преодолевшей мировой зло. Если каждый из нас будет помнить хотя бы несколько имен героев, мы сможем сохранить в памяти героическое прошлое наших предков, тогда эта война не будет забыта, а значит - не повторится. Данную исследовательскую работу автор посвятил своему прадеду - участнику битвы за Ленинград Рябинкину Степану Александровичу.

Среди сражений Великой Отечественной войны особое место занимает битва за Ленинград (с 10 июля 1941 г. по 9 августа 1944 г.). Это второй после Москвы по величине город, важнейший промышленный, научный и культурный центр страны, «колыбель» революции. Военно-политическое руководство фашистской Германии, учитывая эти факторы, намеревалось стереть Ленинград с лица земли, а население уничтожить. [1] 10 июля 1941 г. немецкие войска вошли на территорию Ленинградской области и, встречая упорное сопротивление советских войск, с боями продвигались к Ленинграду, сжимая вокруг него кольцо. В августе 1941 г. было перекрыто железнодорожное сообщение с Москвой и со страной, а 8 сентября со взятием Шлиссельбурга прекращено и сухопутное сообщение с Большой землей. Город блокировали, и осада продолжалась с 8 сентября 1941 г. по 27 января 1944 г. [2]

Среди защитников Ленинграда было 1127 горьковчан. Зимой 1941-1942 гг. из города Горького (ныне Нижний Новгород) было послано 5 лыжных батальонов. Летом 1942 г. в тыл врага, в Ленинградскую область, был направлен специальный партизанский отряд, укомплектованный горьковскими комсомольцами. [4. с. 74]

В 1943 году в прорыве блокады Ленинграда участвовали бутурлинцы: Агеев В.М., Бобров А.М., Боряев К.Д., Головкин И.Г., Глазков П.И., Заказнов П.С.,

Ивашин В.Н., Илюшин Н.К., Михайлов Н.А., Пронин И.А., Пронюшкин К.М., Савин М.С., Королев К.И., Сафонов П.И., Сорокин С.В., Удалов В.М., Филяев В.М., Горбунов Н.И., Циликин В.В., Кирьянов М.Т.[3]

Днем и ночью во время боевых действий санитары: Мандрусов П.С., Шитов И.Я. - выносили с поля боя раненых и доставляли их в санчасть для оказания первой помощи. Тяжелораненых отправляли в госпиталь, а легкораненых лечивали на месте и возвращали в строй. Особенно тяжелые бои проходили на участке Волховского фронта.

12 января 1943 года 1235 стрелковый полк пошел на прорыв вражеской блокады Ленинграда в направлении рабочего поселка Синявина. Противник имел в инженерном отношении крепкую оборону. Немалые трудности по продвижению вперед представляла труднопроходимая болотистая местность. В кровопролитных боях во взводе автоматчиков проявил героизм и смелость Кирьянов М.Т.

Из нашей семьи на фронт ушел мой прадед с маминой стороны, Рябинкин Степан Александрович. Он прошел всю войну от начала до конца, воевал на Северном фронте, защищал Ленинград, там он стал командиром зенитной тридцатисемимиллиметровой установки. За годы войны Степан Александрович не раз проявлял мужество и отвагу. 16 февраля 1942 года на Ленинград был совершен налет вражеской авиации, к этому времени мой прадед уже пять месяцев был наводчиком орудия. Во время бомбёжки он постоянно находился на позиции и воодушевлял бойцов своего расчета. В этот день им был сбит один самолет и один получил повреждение от орудия Степана. Летчика, управляющего сбитым самолётом, взяли в плен. За этот подвиг Степан Александрович был награжден орденом «Красной звезды».

Одной из важных задач современного российского общества является сохранение культурного наследия нашей страны. Память о годах войны и ее участниках одинаково важна для каждого из нас. Но с каждым годом все сложнее заинтересовать людей в сохранении памяти о Великой Отечественной войне. Особенно современные подростки не считают это чем-то важным, а изучение фактов о войне вызывают у них лишь скуку. Именно поэтому автор разработал проект размещения краткой информации с портретами участников войны, защищавших Ленинград во время Великой Отечественной войны. Планируется разместить двадцать четыре портрета с кратким описанием подвига. Это будут баннеры, аэрография на автобусах пригородных маршрутов и стрит-арт на фасадах зданий.

Баннеры стоит разместить в местах, где невозможно размещение стрит-арта.

Еще несколько портретов будут размещены на автобусах пригородных маршрутов.

1. Бутурлино-Крутец

2. Бутурлино-Смагино
3. Бутурлино-Инкино
4. Бутурлино-Кремницкое

Остальные портреты будут размещены на фасадах зданий и сооружений на территории Бутурлинского района.

1. Милицейская улица, 2, Бутурлино;
2. ул. Ленина, 101, Бутурлино;
3. ул. Ленина, 106, Бутурлино;
4. село Каменищи здание «Садко»;
5. ул. Петра Бегина, 1, Базино;
6. Советская улица, 3, село Уварово;
7. Новая улица, 17, село Кетрость;
8. ул. Молодежная, здание бывшей школы, село Валгусы.

Данный проект позволит жителям района узнать о земляках-героях, а также даст представление о малой родине героев. Материалами могут стать: баннерная ткань, аэрозольная и обычная краска для внешних отделочных работ. Собранный материал может представлять интерес для широкого круга читателей, интересующихся историей родного края, нашими защитниками. Материалы работы могут использоваться для создания презентаций, тематических мероприятий, внеурочных занятий в образовательных учреждениях, посвященных Великой Отечественной войне.

Список литературы

1. <https://vk.com/yunyistorik>
2. http://www.podvignaroda.mil.ru/?#tab=navPeople_search
3. <http://gagino.info/novosti/lyudi-raiona/rjabinkin-stepan-aleksandrovich>
4. Горьковчане в Великой Отечественной войне: Словарь-справочник. - Горький: Волго-Вят. кн. Изд-во, 1990.

ДУХОВНЫЕ КОРНИ МОЕЙ СЕМЬИ

Якушев С.В., Нугуманов Л.Р., студенты 3 курса
Гафарова Е.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи», Уфимский институт путей сообщения,
г. Уфа, Россия*

Плотников Дмитрий Павлович родился 2 августа 1918 года в селе Верхний Авзян Белорецкого района Башкирской АССР.

Отец – Плотников Павел Сергеевич (1889-1972).

Мать – Плотникова Варвара Васильевна (1895-1984).

Супруга – Плотникова (Лыгина) Мария Калистратовна (1925-1989).

Дочери – Плотникова Ольга Дмитриевна (1947 г. рождения), Плотникова Татьяна Дмитриевна (1952 г. рождения.). Внуки: Дмитрий, Татьяна, Мария.

В 1928 году семья Плотниковых переехала на рудник Тукан Белорецкого района.

В 1935 году, окончив 7 классов, Дмитрий поступил в Свердловский машиностроительный техникум и в 1939 году, после его окончания, был направлен на работу в конструкторское бюро Уральского завода тяжелого машиностроения.

1 сентября 1939 года он был зачислен курсантом Ленинградского военного танка-технического училища, которое в январе 1940 года было переименовано в Военное командное автомобильное училище и переведено в город Пушкин. 5 мая 1941 года по окончании училища Дмитрию Плотникову было присвоено звание лейтенанта. Молодой офицер получил назначение в Киевский Особый военный округ, в 34-ю танковую дивизию, на должность командира взвода бронемашин 34-го разведывательного батальона, который располагался в селе Сандова Вишня Львовской области, в 40 километрах от границы.

Ровно в полночь 21 июня 1941 года батальон был поднят по боевой тревоге и выведен в район сосредоточения. Через несколько часов началась война, Великая Отечественная Война....

Фронтовые пути-дороги Плотникова пролегли по пяти фронтам через Львов и Белгород, Сталинград и Ельню, Корсунь-Шевченковский выступ, затем через Днестр в Румынию, Венгрию, Австрию, Чехословакию – долгий и трудный путь.

Хлебнуть Плотникову на этом пути пришлось немало. Было все: первый поединок с фашистом, первый подбитый танк, отступление, бои в окружении, оборона, контратаки, тяжелые потери, пуля врага, ударившая в плечо. А потом – долгожданное наступление, победы, взятые в плен гитлеровцы, снова потери...

«В моем батальоне были замечательные солдаты и офицеры, закаленные в боях. Надежные, честные, храбрые. Жалко было терять таких людей, – говорит Дмитрий Павлович, – Потому-то за всю войну моя рука так и не привыкла без дрожи записывать в скорбный список потерь павших в бою».

В трудных оборонительных боях комбат Плотников по праву заслужил отличную боевую репутацию.

«Он был не только храбрым и волевым, но и вдумчивым, инициативным командиром, – так писал о Плотникове через сорок лет бывший начальник разведки корпуса генерал-лейтенант в отставке Лихачев, – Несмотря на то, что Плотникову, не раз доводилось попадать в самые сложные, казалось бы, безвыходные ситуации, он никогда не терял присутствия духа, быстро ориентировался

в складывавшейся обстановке, принимал смелые и правильные решения».

Навсегда врезались в память Дмитрию Павловичу ожесточенные бои, в районе Спас-Деменска и Ельни. Тогда путь танкистам, перешедшим 7 августа 1941 года в наступление, преградили мощные оборонительные рубежи противника и почти непроходимая лесисто-болотистая местность. Части корпуса оказались в сложном положении. Командир корпуса Волков не покидал боевых позиций.

Однажды, выследив его машину, гитлеровцы скрытно пробрались лесом в тыл наших войск, и попыталась захватить генерала. Они забросали машину гранатами, подожгли ее. Погиб водитель. Тяжело раненный радист, сержант О.И. Акбердин, отстреливался вместе с генералом, но успел связаться по радиостанции с разведбатальоном лейтенанта Д.П. Плотникова и сообщить о случившемся. Разведчики подоспели вовремя и смелыми действиями спасли командира.

В феврале 1942 года старший лейтенант Плотников был назначен командиром мотострелковой роты 38-го мотострелкового полка 1-й отдельной мотострелковой бригады. В августе того же года он стал командиром танковой роты 182-й танковой бригады, потом – заместителем командира танкового батальона; получил звание капитана. С августа 1943 года – он заместитель по разведке начальника штаба 2-й механизированной бригады, а ровно через год принял 64-й отдельный мотоциклетный батальон 9-го гвардейского механизированного корпуса 6-й танковой армии, с которым прошел до самой Победы.

19 марта 1944 года 2-я мехбригада завязала бои на западной окраине города Могилев-Подольский и за переправу через Днестр. Наблюдая за ходом боя и местностью, Плотников установил, что переправившиеся фашисты занимают оборону на другом берегу. Комбат проявил инициативу: взял резерв разведчиков, построил их в цепь, атаковал восточную окраину города и с боем вышел на берег Днестра в районе пивоваренного завода.

На берегу нашли лодку, привязали к ней проволоку. Первыми в нее сели трое во главе с Плотниковым. Несмотря на ураганный огонь, благополучно переправились на другой берег. С помощью проволоки перетянули лодку обратно – для новой группы. Всего, таким образом, за четыре рейса переправилось 12 человек. Им удалось не только захватить небольшой плацдарм и отразить несколько контратак противника, но даже расширить его. А к вечеру на плацдарм переправился мотострелковый батальон.

За этот подвиг капитан Плотников и еще два бойца его группы были представлены к званию Героя Советского Союза. Однако командующий 6-й танковой армией не поддержал представление, и воины были награждены орденами.

В годы войны воины разведбатальона Плотникова заслужили более 600 орденов и медалей. И в каждом представлении – перечень конкретных боевых дел: число уничтоженных и взятых в плен гитлеровцев, количество уничтоженных

танков, самоходок, бронетранспортеров, автомашин... Если суммировать все это, счет пойдет не на сотни – на тысячи и десятки тысяч.

В личной библиотеке Дмитрия Павловича собрано немало книг. Особенно много книг о войне. На титульном листе одной из них есть надпись: «Товарищу Д. Плотникову на добрую фронтовую память. К. Симонов». В 1944 году писатель побывал в батальоне Плотникова, воевавшем тогда на румынской земле. Вот как описывает он встречу с комбатом в книге «Разные дни войны»: «Командир разведбата капитан Плотников на четыре года моложе меня. Когда началось наступление, ему было еще двадцать четыре. Двадцать пять стукнуло в пути. Уралец, спокойный. За двенадцать дней боев, по его подсчетам, батальон уничтожил две тысячи немцев и взял больше трех тысяч пленных. Обо всем этом и вообще о боях ночью, когда мы приехали, рассказывал спокойно. А сейчас волнуется, ходит по шоссе вдоль колонны – все ли в ажуре? Как-никак, а в столицу иностранного государства приходится вступать первый раз в жизни. Может, не в последний, но пока в первый...».

И действительно, разведбат Плотникова первым вступил в столицу Румынии. Впереди предстояли новые бои, и на многих перекрестках фронтовых дорог в Венгрии, Австрии, Чехословакии будут стоять таблички с буквами «Д.П.» и стрелкой, указывающей на запад. «Д.П.» – инициалы командира разведывательного батальона Дмитрия Плотникова, который прокладывал путь для танковых войск 9-го механизированного корпуса.

За участие в освобождении Румынии батальон получил звание гвардейского, Плотникову было присвоено звание майора. В дальнейшем батальон участвовал в боях севернее Будапешта, первым из войск 3-го Украинского фронта в районе Кесэг, пересек австро-венгерскую границу и был отмечен в приказе Верховного Главнокомандующего № 316 от 28 марта 1945 года. Разведчики Плотникова участвовали в уличных боях в столице Австрии Вене. За бои в Венгрии и Австрии батальон был награжден орденом Кутузова II степени.

9 мая 1945 года война для Плотникова не закончилась. В 4 часа утра 10 мая его батальон с юга вошел в столицу Чехословакии Прагу, а 11 мая в населенном пункте Брежнице, в 30 километрах восточнее города Пльзень, встретился с американцами.

Потом – вновь стремительный бросок. На этот раз, на восток. Батальон Плотникова пересек хребет Большого Хингана и первым из наземных войск, вслед за воздушным десантом вошел в столицу Маньчжурии Мукден, за что был удостоен почетного наименования Мукденского.

По окончании войны с Германией и Японией майор Плотников продолжил службу в армии в должностях командира 14-го гвардейского мотоциклетного батальона 9-го гвардейского механизированного корпуса, заместителя командира

206-го танкового полка 14-й механизированной дивизии (1951-1954), командира 22-го гвардейского танкового полка 5-й гвардейской Сталинградско-Киевской танковой дивизии 6-й гвардейской танковой армии (1954-1957).

В 1958 году полковника Плотникова перевели в Уральский военный округ, где он служил в должностях заместителя командира 55-й и 78-й мотострелковых дивизий (1958-1960). С 1960 по 1967 год был военным комиссаром Коми АССР, а с 1967 по 1973 год – военным комиссаром Курганской области.

В июне 1973 года Д.П. Плотников вышел в отставку. Почти 15 лет проработал в Курганском областном управлении строительства и эксплуатации автодорог. А в июле 1988 года переехал на постоянное место жительства в город Пермь. Был активным член областного Совета ветеранов войны.

Указом Президента Российской Федерации от 2 мая 1995 года за мужество и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов, Д.П. Плотников удостоен звания Героя Российской Федерации. Его парадный мундир украшают два ордена Красного Знамени, орден Александра Невского, три ордена Отечественной войны I степени, три ордена Красной Звезды, медали «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда», «За взятие Будапешта», «За взятие Вены», «За освобождение Праги», «За победу над Германией», «За победу над Японией», орден Венгерской Республики, медали Румынии и Монголии, многие другие награды.



На фото Гафарова (Аганина) Елена Александровна. Дмитрий Павлович является двоюродным дедушкой Елены Александровны.

Список литературы

1. Бавин С. П. Ради жизни на земле [Текст]: реком. библиограф. указ. худож. литер. о Великой Отечественной войне/С. П. Бавин, А. А. Кунина, И. В. Семибратова. – М.: Книга, 1984. – 127 с.

2. Бессмертный подвиг [Текст]: беседы о книгах о Великой Отечественной войне для уч-ся 4-6 кл/Гос. респ. дет. библиотека РСФСР; авторы – сост. М. А. Баранова, Н. Е. Лаврухова, В. Г. Семёнова. – М.: Книга, 1987. – 62 с. (За страницами вашего учебника; вып. 21).

3. Великая Победа 1941-1945 [Текст]: рек. библиогр. указ. – М.: Книга, 1979. – 255 с.

4. На страже Отчизны [Текст]: реком. указ. литературы о Вооруженных Силах СССР. – М.: Книжная палата, 1988. – 44 с.

5. О войне, о товарищах, о себе. Великая Отечественная война в воспоминаниях участников боевых действий [Текст]: аннотированный указатель военно-мемуарной литературы (1941-1975 г.г.). – М.: Воениздат, 1977. – 239 с.

6. Отчизны славные сыны. Строители и полководцы Советских Вооруженных Сил: страницы биографий [Текст]: реком. библиографический справочник/сост.: Е. А. Гутерман, Т. К. Мищенко, Н. А. Андронов, Н. П. Дробывиевская; под ред. Г. А. Куманева. – М.: Книжная палата, 1987. – 112 с.

ГВАРДИИ КАПИТАН ЯШИН ИВАН АНДРЕЕВИЧ

Яшин И.Е., студент 2 курса

Яшин В.Е., студент 3 курса

Завьялова С.В., канд. истор. наук, преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Наша большая семья носит фамилию Яшиных. Эту фамилию в нашей стране носит много знаменитых людей: Лев Иванович Яшин - знаменитый футболист-вратарь, Александр Яковлевич Яшин - русский, советский прозаик журналист и военный корреспондент, писавший о Великой Отечественной войне, Алексей Афанасьевич Яшин - русский советский писатель, ученый-биофизик, доктор технических наук, Борис Владимирович Яшин - советский и российский кинорежиссер, сценарист и актер и многие другие выдающиеся личности. Мы считаем, что наш прадед Иван Андреевич Яшин относится к их числу, так как в годы Великой Отечественной войны за свою службу Иван Андреевич был награжден многими боевыми орденами и медалями: орденом Александра Невского, орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны II степени, медалью «За оборону Сталинграда», медалью «За освобождение Варшавы», медалью «За взятие Берлина», медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной

войне 1941-1945 гг.».

9 мая, в День Победы, мы обязательно ходим к обелиску, который расположен в городе нашего проживания и обязательно вспоминаем всех тех, кто воевал в годы Великой Отечественной войны и, конечно же, прадеда Яшина Ивана Андреевича. Вспоминаем прадеда и по его фронтовым запискам, которые достались нам в его фронтовой тетради, бережно нами хранимую и хотим, чтобы она досталась и нашим потомкам, потому что в ней описан боевой путь прадеда на войне. В тетради не просто слова, а переживания в минуты, часы и дни на фронте. С помощью сайта «Подвиг народа» удалось найти архивные записи всех военных подвигов нашего прадеда, записи о том, какими боевыми наградами был награжден Яшин Иван Андреевич и описание его подвигов.

Приказом от 3 февраля 1943 г. от имени Президиума Верховного Совета Союза ССР за образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество орденом Красного Знамени был награжден командир взвода управления 369 отдельного гвардейского минометного дивизиона 88 гвардейского минометного полка И.А. Яшин. Из выписки наградного листа: «Гвардии младший лейтенант И.А. Яшин при нападении на вражескую колонну бросился догонять отходивших к своим румын. Невзирая на то, что он был один, он смело ехал вперед, одновременно ведя огонь из автомата, в результате он убил двух румын и взял в плен 15 человек. На должности командира взвода управления он часто выдвигался за передний край, умело и точно засекал вражеские огневые точки. По данным его разведки уничтожено 4 минометные батареи и 200 немецких оккупантов». Орденом Красной Звезды И.А. Яшин был награжден за подвиг, который описан в наградном листе от 4 ноября 1943 г.: «С марта 1943 г. ни одна боевая операция не проходила без участия Ивана Андреевича Яшина – командира 28 артиллерийского паркового дивизиона. Своим личным примером И.А. Яшин показывал бойцам беспримерную преданность родине. За весь период его службы в парковом дивизионе его батарея всегда своевременно выполняла все боевые задания, не имея потерь людского состава и машин. Не один раз И.А. Яшин под сильным артиллерийским минометным огнем и бомбардировке боевых порядков батареи противника бесстрашно выполнял боевые задания. Например: в боях в районах Ольховки с 5 по 15 июня 1943 г. несмотря на ожесточенное наступление противника, Яшин под сильным артиллерийским минометным огнем своевременно доставлял боеприпасы, его батарея работала. И.А. Яшин всегда во всех исключительно в трудно опасных моментах руководил передвижением колон, благодаря энергичности и бесстрашию он проводил колонны автомашин благополучно, чем способствовал разгрому немецких захватчиков под Ольховкой... и другими пунктами. В последних боях под городом Любичем 15 октября и го-

родом Лоевым 27 октября, выполняя боевое задание, колонна машин второй батареи при подъезде была подвергнута ожесточенному артиллерийскому минометному обстрелу. Не смотря, на это Яшин своими энергичными и смелыми распоряжениями добился того, что все машины прибыли своевременно, без потерь людского состава и автомашин. Личный состав батареи работал энергично, в работе чувствовалась ритмичность, несмотря, на сильный обстрел. Люди не растерялись, а продолжали выполнять боевое задание, в результате боевое задание было выполнено в срок, чем была оказана большая помощь частям Красной Армии, форсировавшим реку Днепр. Из выписки наградного листа от 18 сентября 1944 г. изложено: «Работая командиром Паркового дивизиона бригады, Гвардии старший лейтенант И.А. Яшин в трудных условиях подвижного боя при наступательных действиях наших частей на крепость Прага с 9 по 14 сентября 1944 г. обеспечивал бригаду бесперебойным снабжением боеприпасами. Несмотря на обстрел артиллерией противника, бомбежки и обстрел с воздуха И.А. Яшин лично подвозил боеприпасы на выжидательные и на огневые позиции дивизионов, воодушевляя своим личным примером командиров своих подразделений и водителей автомашин. За организацию бесперебойного обеспечения боеприпасами боевых дивизионов бригады, поддержав тех, кто штурмовал и захватил город и крепость Праги, И.А. Яшин достоин правительственной награды ордена Отечественной войны II степени. Вот еще одна выписка из наградного листа 2 мая 1945 г., подписанная гвардии полковником Вальченко. В период наступательных боёв на берлинском направлении и боёв за город Берлин с 16 апреля по 30 апреля 1945 г. Гвардии Капитан Яшин работал командиром паркового дивизиона, организовал бесперебойное боевое питание подразделений бригады. В условиях подвижного боя штурмовые дивизионы своевременно снабжали боеприпасами, что дало возможность бригаде огнём и колесами сопровождать в наступлении части 47 армии. Всего за этот период с расстояния около 200 км силами автотранспорта паркового дивизиона подвезено 10 дивизионных залпов. Силами своего ремонтного взвода Гвардии Капитан Яшин организовал хороший ремонт автомашин на пути следования колонн, что исключило возможность простоев автотранспорта. В трудных условиях ночной светомаскировки, под обстрелом вражеской артиллерии и минометов, дивизион с частью выполнил все поставленные перед ним задачи, обеспечив линейным и штурмовым дивизионам успешное выполнение задач, как при прорыве вражеской обороны, так и на подступах к Берлину и в самом Берлине. Гвардии Капитан Яшин за отличное выполнение боевых заданий по бесперебойному снабжению боеприпасами подразделений бригады в боях на подступах к Берлину и в самом Берлине достоин правительственной награды: ордена Отечественной войны I степени [1]. Все эти подвиги совершены одним человеком, за которые им получены заслуженные награды».

ды.

Для того чтобы совершить подвиг во время Великой Отечественной войны, нам кажется нужно ответить на вопрос, что защищали советские люди, наши прадеды в то время? Ответ на него во многом объясняет поведение людей на фронте и в тылу, личное отношение к войне каждого гражданина советского союза. Народ встал на защиту своей родины. Миллионы советских людей вкладывали в это понятие всё лучшее, связанное с жизнью страны, своей семьи и детей. Они знали, что ведут войну за правое дело и в большинстве своём не сомневались в конечной победе. Патриотизм, гордость за свою страну, сопричастность её успехам и неудачам - важная особенность общественных настроений и поступков людей того времени. Обстановка требовала и формировала у народа бесстрашие, умение подчиняться и своевременно выполнять приказы, самостоятельность и ответственность. Более глубоким содержанием наполнялись такие устоявшиеся нормы поведения как взаимовыручка и коллективизм, чувство сострадания к соотечественникам и любви к родине, гордости граждан Великой страны и ненависти к захватчикам. Эти качества проявились в героизме и мужестве, бескорыстии и самопожертвовании на фронте и в тылу. Страна превратилась в единый военный лагерь: "Всё для фронта, все для победы!"



**Гвардии капитан
Яшин Иван Андреевич**

Список литературы

1. Электронный банк документов «Подвиг народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». [Электронный ресурс]. - URL: pamyat-naroda.ru (дата обращения: 01.04.2020 г.).

СЕКЦИЯ 2. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ГОДЫ ВОЙНЫ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Айзатулина А.Р., студентка 3 курса

Сидорова С.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

К началу Великой Отечественной войны органы Тыла Советской Армии располагали всеми видами транспорта — железнодорожным, водным (морским и речным), автомобильным, гужевым, воздушным и трубопроводным. Важнейшую роль в обеспечении воинских перевозок в годы войны играл железнодорожный транспорт.

Железнодорожный транспорт был готов к тяжелым испытаниям военного времени. Насчитывалось около тысячи мощных локомотивов, вагонов, платформ и цистерн большой грузоподъемности, так же имелись большие запасы топлива и смазочных материалов и все необходимое для ремонта подвижного состава и восстановления поврежденных участков, железных дорог, располагал квалифицированными специалистами, сумевшими в тяжелых условиях войны проявить немало инициативы направленной на решение сложных и ответственных задач. Путьцы, связисты, движенцы — практически все работники, поставленные в экстремальные условия, быстро и организованно перестраивали свою деятельность в соответствии с требованиями военного времени.

Но, все же в результате внезапного нападения противника железнодорожный транспорт оказался в трудном положении. Переформирование приграничных железных дорог было серьезно нарушено, большинству частей железнодорожных войск пришлось менять пункты и районы мобилизации, и они не успели вовремя развернуться. Быстрое продвижение противника потребовало изменения планов мобилизационных перевозок.

Была подготовлена к работе по осуществлению массовых воинских перевозок и служба военных сообщений Советской Армии. Она имела в своем составе центральные, окружные и линейные органы, которые являлись полномочными представителями военного командования, имевшими право предъявлять его задания транспортным органам и контролировать их выполнение.

Были укрупнены составы воинских транспортов, широкое применение получила маршрутизация перевозок, то есть отправка основных видов материаль-

ных средств полносоставными поездами. Для срочной доставки боеприпасов, горючего и продовольствия на фронт в 1941 г. и частично в 1942-м вводились специальные серии нумерации транспортов и литерные поезда, экспресс-поезда, литерные поезда. Скорость продвижения серийных транспортов, экспресс-поездов и литерных поездов достигала 600–700 км в сутки. Однако при продвижении указанных транспортов приходилось задерживать другие поезда, в результате чего общая пропускная способность железнодорожных участков снижалась. По этим причинам литерные поезда и экспресс-поезда в дальнейшем были отменены и больше не вводились.

Важное значение придавалось боевому обеспечению воинских перевозок на фронтовых и прифронтовых железных дорогах — противовоздушной обороне поездов и наиболее важных объектов на железных дорогах, а также наземной охране и обороне этих объектов. В 1941 г. для ПВО поездов использовались зенитно-пулеметные взводы, вооруженные 7,6-мм зенитными пулеметами; в дальнейшем они были заменены автоматическими 20-мм пушками ШВАК и крупнокалиберными пулеметами, а зенитно-пулеметные взводы были преобразованы в зенитно-пулеметно-пушечные взводы (ЗППВ).

Всего за период войны зенитчики сбили 132 и подбили 29 самолетов противника. Наземную охрану и оборону железных дорог в основном осуществляли войска НКВД. В отдельных случаях для этой цели привлекались воинские части и милиция.

Несмотря на трудные условия, железнодорожный транспорт в первые месяцы войны выполнил значительный объем воинских перевозок.

Среднесуточная погрузка войск и материальных средств в первые дни войны составляла около 40 процентов всей погрузки на железных дорогах страны. Только за первые десять дней войны было погружено свыше 5 тыс. оперативных эшелонов.

Весной 1944 г. железные дороги еще более улучшили свою работу. Общесетевая погрузка вагонов в мае 1944 г. возросла до 54,7 тыс. вагонов. В результате повышения темпов восстановления фронтовых железнодорожных направлений к началу 1944 г. было открыто движение поездов на всех основных железнодорожных коммуникациях. Это позволило увеличить оперативные и снабженческие перевозки для фронтов, участвовавших в наступательных операциях по освобождению Правобережной Украины. В ходе этих операций, проводившихся в период ранней весенней распутицы, наиболее устойчивым видом транспорта был железнодорожный. Во многих случаях доставка материальных средств по железным дорогам осуществлялась до дивизионных складов.

Особенно высокие темпы выполнения воинских перевозок были при подготовке и в ходе Белорусской наступательной операции. Они в два раза превы-

сили среднесуточные темпы воинских перевозок периода подготовки к Курской битве. В середине июня 1944 г. общее поступление войск и материальных средств на распорядительную станцию Гомель достигало 50 поездов в сутки. Только для 3-го Белорусского фронта с 20 по 24 июня 1944 г. через Смоленск на станции выгрузки было пропущено 96 поездов с материальными средствами. Всего с 1 по 23 июня 1944 г. 1-му Прибалтийскому, 3, 2 и 1-му Белорусским фронтам было подано более 75 тыс. вагонов с войсками и материальными средствами. В среднем фронтам ежедневно подавалось 90—100 поездов. Это позволило к началу Белорусской операции резко повысить в войсках фронтов запасы боеприпасов, горючего и продовольствия.

Так же, очень усложнилась работа железнодорожного транспорта с выходом советских войск на территорию зарубежных стран. Железные дороги СССР имеют разную ширину колеи, различные габариты подвижного состава и приближения строений, разные типы сигналов, сцепных устройств и правила эксплуатации, железных дорог. Поэтому, с учетом этих особенностей возможностей железнодорожного транспорта и других стран определялся и порядок использования железных дорог европейской колеи. Так, например, в Румынии, Болгарии и Венгрии, где сеть железных дорог не имела больших разрушений, имелся достаточный подвижной состав и сохранились бригады железнодорожников, создались благоприятные условия для выполнения военных перевозок без сплошной перешивки железных дорог западноевропейской колеи на союзную.

Для осуществления воинских перевозок на стыке железных дорог СССР и сопредельных стран создавались перевалочные базы, где войска и грузы перегружались из вагонов железных дорог союзной колеи в вагоны европейской колеи. Первая перевалочная база была организована на стыке советской железной дороги с румынской на ст. Варешты в тыловом районе 2-го Украинского фронта. В дальнейшем, по мере продвижения советских войск на запад, было организовано 11 перевалочных баз. В районах перевалочных баз создавались также госпитальные коллекторы для приема раненых и больных с фронтов.

Уже в начале войны возникла необходимость в массовой эвакуации населения и предприятий из западных районов страны на Урал, в Сибирь, Поволжье, Среднюю Азию и на Дальний Восток. Первая волна таких перевозок легла на Белорусскую, Приднепровскую, Октябрьскую, Юго-Западную, Одесскую, Московско-Киевскую, Южную, Западную железные дороги. Эвакогрузы составляли около половины общего грузопотока, а на отдельных линиях - до 80%. Правительством был создан Совет по эвакуации, который требовал в случае вынужденного отхода частей Красной Армии эвакуировать материальные ценности, а при невозможности вывоза подвергнуть их уничтожению; уполномоченные Совета контролировали демонтаж предприятий, отгрузку и приемку оборудования

на важнейших станциях и узлах, работая в контакте с комитетами по эвакуации запасов продовольствия и по разгрузке транзитных грузов.

В первую очередь на Восток вывозились предприятия оборонной промышленности. Только за два первых месяца 1941 г. передислоцировали около 350 крупных оборонных заводов. В крайне напряженных условиях, под огнем противника, проходила эвакуация на приграничных магистралях: Белостокской, Брест-Литовской, Кишиневской, Ковельской, Литовской и Львовской. В первый день войны только со станций Белосток и Гродно под бомбежками и артобстрелами отправили 30 эвакопоездов. С начала эвакуации до середины июля 1941 г. на 17 железных дорогах европейской части СССР было погружено 65 977 вагонов эвакогрузов, в том числе демонтированное оборудование шахт и металлургических комбинатов Донбасса, которое в 5597 вагонах вывезли в Кузнецкий и Карагандинский угольные бассейны. Много внимания было уделено эвакуации учебных и научных учреждений в тыловые районы.

В июле 1941 г. на эвакуационных перевозках было занято 300 тыс. вагонов; к ноябрю число перебазированных предприятий достигло 2593, из которых 1523 составляли крупные заводы. Возросший поток эвакопоездов заставлял искать нестандартные решения; например, применялось одностороннее движение: по обоим главным путям в определенный промежуток времени поезда следовали только в одну сторону. Из прифронтовых районов вывозились вглубь страны население городов и поселков, детские учреждения, больницы.

В трудных условиях; зачастую под бомбежками противника, проходила эвакуация населения, особенно крупных городов. Из Москвы было вывезено 2 млн. жителей, из Ленинграда - 1,7 млн., из Киева - 350 тыс. С июня 1941 по февраль 1942 г. эвакуировали около 10,4 млн. человек. К концу 1941 г. для выполнения этих перевозок потребовалось около 1,5 млн. вагонов (30 тыс. поездов).

В годы Великой Отечественной войны в Советский железнодорожный транспорт сыграл решающую роль в обеспечении нужд фронта и потребностей экономики страны в перевозках. На его долю приходилось свыше 80% ворота железные дороги выполнили Невиданный в мировой практике размеры воинских перевозок.

Железнодорожный транспорт с честью справился со своими задачами в годы Великой Отечественной войны. Профессионализм, дисциплина и четкость в работе, помноженные на высочайшую ответственность и самоотверженность, позволили обеспечить победу. Советские железнодорожники внесли достойный вклад в победу над врагом, и Родина высоко оценила их ратные и трудовые подвиги, наградив тысячи военнотружеников, рабочих и служащих орденами и медалями Советского Союза.

Список литературы

1. <https://pobeda.mintrans.ru/history/29/>
2. <https://topwar.ru/167187-logistika-zheleznodorozhnyh-perevozok-v-gody-velikoj-otechestvennoj-vojny.html>
3. <http://elib.uraic.ru/handle/123456789/5745>

ПОЕЗДА ПОБЕДЫ

Бойцова К.А., Малова А. Ю., студентки 2 курса
Акимова Г. Н., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

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.

Выдающийся вклад в победу внесли горьковские железнодорожники. Осенью 1941г. ими были построены бронепоезда «Козьма Минин», «Илья Муромец», «Красная Звезда» и «Правда», которые были укомплектованы поездными бригадами из работников депо. Горьковские железнодорожники постоянно доставляли военную продукцию в Действующую армию. Коллектив станции Горький-Товарный доставил на фронт 100 000 артиллерийских орудий, 1500 боевых самолетов, 23 600 танков, 10 000 минометов, 10 000 «Катюш», 8000 самоходных установок и 500 000 автомобилей. На перевозке боевой техники было занято 23 тысячи горьковских железнодорожников.

Бронепоезд "Илья Муромец"

Бронепоезд "Илья Муромец" был построен в 1942 году в Муроме. Он был защищен броней толщиной 45 мм и за всю войну не получил ни одной пробоины. Бронепоезд прошел путь от Мурома до Франкфурта-на-Одере. За время войны он уничтожил 7 самолетов, 14 орудий и минометных батарей,



36 огневых точек противника, 875 солдат и офицеров. За боевые заслуги 31-й отдельный особый Горьковский дивизион бронепоездов, в который входили бронепоезда "Илья Муромец" и "Козьма Минин", был награжден орденом Александра Невского. В 1971 году в Муроме был поставлен на вечную стоянку бронепаровоз "Илья Муромца" [1].

Бронепоезд "Козьма Минин"

Наиболее удачную конструкцию имел бронепоезд "Козьма Минин", построенный в феврале 1942 года в вагонном депо города Горький (ныне Нижний Новгород).

В боевую часть этого бронепоезда входили: бронепаровоз, 2 крытые бронеплощадки, 2 открытые артиллерийские бронеплощадки и 4 двухосные контрольные платформы. Каждая крытая бронеплощадка была вооружена двумя 76,2-мм пушками, установленными в башнях от танков Т-34. Кроме спаренных с этими пушками 7,62-мм пулеметами ДТ бронеплощадки имели по четыре 7,62-мм станковых пулемета "Максим" в шаровых опорах в бортах.



Открытые артиллерийские площадки были разделены по длине на три отсека.



В переднем и заднем отсеках были установлены 37-мм зенитные пушки, а в центральном отсеке находилась пусковая установка реактивных снарядов М-8. Толщина боковой брони бронеплощадок составляла 45 мм, крытые бронеплощадки имели верхнюю броню толщиной 20 мм. Защищенный броней толщиной 30-45 мм бронепаровоз использовался в качестве тяги только в боевых условиях. В походе и на маневрах использовался обычный паровоз. На тендере бронепаровоза была оборудована командирская рубка, соединенная с будкой машиниста бронированной дверью. Из этой рубки командир бронепоезда управлял действиями бронеплощадок с помощью телефонной связи. Для внешней связи в его распоряжении имелась радиостанция дальнего действия РСМ. Благодаря наличию четырех длинноствольных 76,2-мм пушек Ф-32 бронепоезд мог обеспечить высокую концентрацию артиллерийского огня и вести прицельную стрельбу на

дальность до 12 км, а пусковые установки М-8 позволяли ему успешно поражать живую силу и технику противника.

В октябре 1944 года бронепоезд "Козьма Минин" поддерживал наступление 234-й стрелковой дивизии РККА севернее Варшавы, где разгромил (совместно с другим бронепоездом - "Илья Муромец") 5 артиллерийских батарей неприятеля и уничтожил 23 пулемётные точки.

В январе 1945 года бронепоезд принял участие в форсировании Вислы и освобождении Варшавы. В дальнейшем, победной весной 1945 года "Козьма Минин" занимался охраной тылов Красной Армии в Германии, в районе

Франкфурта-на-Одере.



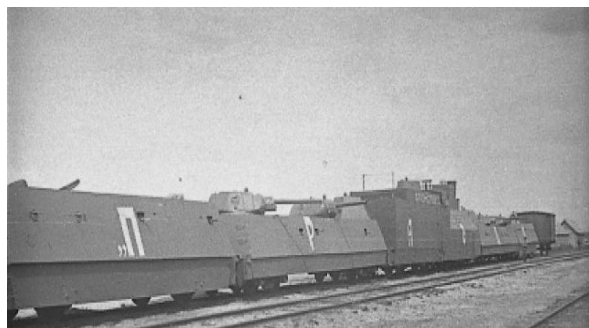
6 мая 1946 г. Горьковский дивизион бронепоездов был расформирован. А бронепоезд "Козьма Минин" поставлен на вечную стоянку в Нижнем Новгороде, в районе Московского вокзала, на видном месте. Сегодня возле этого примечательного памятника нередко проводятся встречи школьников с ветеранами вой-

ны [2].

Бронепоезда «Имени газеты «Красная Звезда» и «Имени газеты «Правда»



Бронепоезд «Красная звезда»



Бронепоезд «Правда»

Бронепоезда «Имени газеты „Красная Звезда“» и «Имени газеты „Правда“» – два однотипных бронепоезда, построенных в депо станции Кожевенная, не находившейся там в эвакуации ремонтной базе № 6 и состоявших из бронепаровоза типа О (броня закалённая толщиной 30-45 мм, вооружение зенитный крупнокалиберный пулемет ДШК на тендере в башне), двух бронеплощадок с бронёй бортов толщиной 45 мм, вооружение 2 пушки Ф-34 и 6 пулеметов ДТ на каждой и площадки (броня бортов 30 мм, вооружена 25-мм зенитной пушкой и пулеметом ДШК). Построен к 8 августа 1942 года.

8 августа бронепоезд «Имени газеты „Правда“» передан в 38-й отдельный дивизион бронепоездов (38-й одбп) и личный состав дивизиона начал освоение бронепоезда и боевой подготовке, в то же время помогая работникам рембазы

№ 6 в строительстве второго однотипного бронепоезда «Имени газеты „Красная Звезда“».

4 – 11 ноября 1942 года «Имени газеты «Правда» на полигоне у станции Ильино проводил испытание нового прицела ИС-55 для стрельбы с закрытых позиций. Испытания успешны, и прицел под названием ЗИС-1 приняли на вооружение бронепоездов с пушками Ф-34

19 ноября 1942 года 38-му дивизиону бронепоездов передали второй бронепоезд «Имени газеты „Красная Звезда“» (бронепаровоз О, две артиллерийские бронеплощадки, зенитная бронеплощадка, данные такие же, как у бронепоезда «Имени газеты „Правда“»), и через два дня 38-й дивизион убыл в Москву и по прибытии разместился на Павелецком вокзале



По распоряжению начальника ГБТУ от 5 декабря 1942 года бронепоездам присвоены новые номера: «Имени газеты „Правда“» – № 754, «Имени газеты „Красная Звезда“» – № 730 [3].

В 1941-1945 гг. железная дорога работала в условиях военного времени: эвакуация населения и предприятий в тыловые районы, доставка к линии фронта войск, боеприпасов и продовольствия. Важно было правильно организовать работу станций, чтобы не прерывать движение, обеспечение фронта и эвакуацию. Станция Горький - Товарный грузила продукцию Горьковских предприятий и направляла ее в действующую армию. Отсюда в годы войны отправили 100 тысяч пушек, 10 тысяч минометов, 10 тысяч «Катюш», полмиллиона грузовых машин и бронев автомобилей.

Для оказания помощи воинам горьковчане приносили заработанные деньги, готовили и отправляли на фронт теплые вещи. В 1943 г. путейцы Горьковской железной дороги собрали 337 302 рубля для строительства самолета «Путеец Горьковской дороги» и 75 800 рублей на постройку танковых колонн. Всего горьковские железнодорожники собрали 2 млн.170 тыс. рублей. На них строились самолеты, танки и артиллерия.

Трудно переоценить вклад железнодорожников в дело общей победы, которая достигалась путем невероятного напряжения сил, тяжелой работой, жизнью на грани человеческих возможностей. Остается только восхищаться их мужеством и невероятной силой характеров и быть бесконечно благодарными за мирное небо над нашими головами.

На всех этапах этой ужасной войны железнодорожники проявили массовый героизм, трудолюбие, справляясь со всеми поставленными перед ними задачами.

И сегодня, спустя семьдесят пять лет после победы в Великой Отечественной войне, мы говорим огромное спасибо всем ветеранам, которые боролись за свою свободу и свободу своей страны!

Список литературы

1. Локомотив победы. Вклад железнодорожников в разгром нацисткой Германии. [Электронный ресурс]. - URL: <http://lhistory.ru/statyi/lokomotiv-pobedy> (дата обращения: 20.02.2020)
2. Бронепоезд «Кузьма Минин». [Электронный ресурс]. - URL: <http://autotravel-nn.ru/articles/bronepoezd-kozma-minin/> (дата обращения: 21.02. 2020)
3. Железнодорожная война. Бронепоезда Великой Отечественной Войны. [Электронный ресурс]. - URL: <https://fishki.net/2364965-zheleznodorozhnaja-vojna-bronepoezda-velikoj-otechestvennoj-vojny.html> (дата обращения: 21.02. 2020)

ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ ПОБЕДЫ

Борисова Е.А., студентка 1 курса

Воярж Е.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Тихорецк, Россия*

Великая Отечественная война – это величайшая трагедия 20 века. 1941-1945 – четыре страшных, тяжёлых для всей страны года. Огромное количество жизней забрала война. Она коснулась каждого: и мужчин, и женщин, и детей, и стариков.

Июньское небо. Кругом тишина. Люди спят. И вдруг тысячи орудий самолётов ударили по мирным городам, сёлам. Ударили внезапно, чтобы быстро окончить войну. Но они ошиблись! На защиту своего государства встали все. И, конечно, огромную роль в годы войны сыграли железные дороги страны.

С самого начала войны на долю железнодорожников выпало огромное количество трудностей. В военных условиях изменился тип перевозимых грузов, возросла дальность перевозки, значительно возросла срочность доставки грузов, появились требования к скрытости и проведению необходимых маскировочных работ, но железнодорожный транспорт Советского Союза был готов к тяжелым испытаниям. За годы войны объём воинских перевозок составил невиданное количество людей и грузов, а вагонов насчитывалось около 19,7 миллионов

(444213 поездов)[1].

Немаловажную роль сыграли и военно-санитарные поезда. Уже на третий день войны вышло указание о формировании 288 военно-санитарных поездов. Поезда состояли из специально оборудованных вагонов для легко- и тяжелораненых, изолятора, перевязочных, кухни и других служебных вагонов. Над оборудованием таких поездов трудились рабочие Московского вагоноремонтного завода, железнодорожники Егоршинского отделения, коллектив Нижнеднепровского завода, вагонный цех Ташкентского паровозовагоноремонтного завода, труженики Куйбышевского и Уфимского вагонных участков.

Железнодорожные составы были наиболее быстрым и удобным транспортом, именно поэтому их уничтожение стало одной из главных задач противника. С первых дней фашистская армия нанесла огромный урон железным дорогам, пытаясь остановить снабжение войск и городов. Особенно тяжёлым был 1942 год, когда протяжённость железных дорог сократилась вдвое, так как железные дороги европейской части страны были, в основном захвачены или разрушены.

За всю войну было уничтожено 317 паровозных депо, 4 100 станций, 65 000 километров пути; было повреждено около 15 800 паровозов и мотовозов, а также 428 000 вагонов [2]. Были разрушены ремонтные заводы. Но несмотря ни на что, на фронт без остановки шла доставка войск, техники, продовольствия; осуществлялись эвакуации.

Значительную роль в годы войны сыграла станция Тихорецкая, являющаяся крупнейшим железнодорожным узлом Кубани. Тихорецк изначально был запланирован к захвату Германией, как пункт транспортного сообщения.

Война пришла на Тихорецкую землю теплым днём, когда полным ходом шли полевые работы, и 23-24 июня 1941 года в дома жителей стали приходить первые повестки из военкомата. Начиналась мобилизация. А уже в скором времени был совершён первый налёт немецких бомбардировщиков на город Тихорецк.

В начале войны на станции Тихорецкая был создан эвакуационный пункт Краснодарского крайисполкома, куда прибывали бесконечные эшелоны с людьми, которых нужно было напоить, накормить, отправить на войну. Незабываемой страницей вошла в историю эвакуация населения, предприятий, культурных ценностей из Ленинграда и многих городов в центре страны, которые также поступали на эвакуационный пункт Тихорецкой станции. И всё это было под мощнейшими бомбёжками и обстрелами.

27 июля 1942 года бомбами большого калибра были полуразрушены железнодорожный вокзал, железнодорожная станция, подъездные пути. Но железнодорожники станции Тихорецкой выстояли, несмотря на то, что город был полгода в оккупации. В 1943 году станция была восстановлена. В 2019 году станции

Тихорецкой исполнилось 145 лет.

Тихорецк был освобождён 30 января 1943 года. Накануне масштабного наступления Красной Армии Иосиф Сталин лично приказал Черноморской группе войск Закавказского фронта «...выйти на Тихорецкую и помешать, таким образом, противнику вывести свою технику на Запад»[3, с.123].

В Тихорецке есть памятник «Паровоз», он является символом города. И это не случайно. Ведь вся история города связана с железной дорогой. Согласно сохранившимся данным, установленный на привокзальной площади паровоз СО 17-12(3) был выпущен в 1935 году. Он во время Великой Отечественной войны не раз подвергался обстрелам обеспечивая нашим войскам наступление. Экипаж паровоза прошёл славный боевой путь. В годы Великой Отечественной войны этот паровоз входил в специальное формирование особого резерва и возил составы с боевой техникой, боеприпасы, горючее, воинские формирования. Вместе с наступающими войсками паровоз прошел тысячи километров славного боевого пути: Украина, страны Европы и наконец, Германия. 10 мая 1945 года экипаж паровоза в составе 13 человек под руководством Анатолия Ждановича прибыл в поверженный Берлин. Вместе с Анатолием был его пятилетний сын – Алексей. Паровоз не раз получал значительные повреждения от снарядов и бомб. Приходилось проводить ремонт на ходу, без сна и отдыха. Для сына Алексея Ждановича было под паровозом сделано специальное укрытие, железный ящик, где он мог прятаться в минуты опасности от взрывов[4]. Послевоенное время паровоз возил пассажирские составы по направлению Брест- Варшава- Берлин. В конце 1974 года начались работы по созданию мемориала «Паровоз» в городе Тихорецке и 8 мая 1975 года этот памятник был установлен, символизируя вклад железнодорожников в победу над фашизмом.

Таких станций, как Тихорецкая, в нашей стране много. И каждая из них была и есть значимой как для нашей армии, так и для страны в целом.

С самого начала войны было ясно, что железные дороги окажутся важнейшим фактором в реализации военной мощи государства. И ведь, действительно, в годы Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт имел огромное значение в обеспечении фронта всем необходимым. На его долю приходилось свыше 80% всех перевозок.

За годы войны железнодорожники перевезли 20 миллионов вагонов с солдатами, с боевой техникой, продовольствием. Если выстроить эти эшелоны по цепочке, то ими можно обернуть всю Землю 4 раза. Поезда шли сплошным потоком, и интервал между ними составлял несколько сотен метров. Локомотивы постоянно подвергались обстрелам. Железнодорожному транспорту был нанесён колоссальный ущерб, но он с честью справлялся с поставленными задачами, преодолевал испытания.

«Следует отметить отличное использование русскими железных дорог. С помощью железных дорог они осуществляли стратегические сосредоточения и переброску одной или нескольких армий в невероятно короткие сроки... Использовались все средства. Непрерывный поток эшелонов следовал на расстоянии зрительной связи друг от друга. Движение их в одном направлении осуществлялось по всем колеям. Используя железнодорожный транспорт, русским удалось ошеломить немецкое командование, так как подобная быстрота таких перевозок по железным дорогам шла вразрез с имеющимся опытом», - было отмечено нашими союзниками в публикации «Методы боевых действий русских войск во второй мировой войне»[5].

Война перевернула жизнь государств, людей, экономики стран. Великая Отечественная война принесла много боли, горести, но в то же время гордости нашей стране, её защитникам. Железные дороги впитали в себя все изменения, происходившие тогда, и стали примером того, как работала, воевала, побеждала страна, как она жила.

Список литературы

1. Железнодорожные войска в Великой Отечественной войне 1941 – 1945. URL: https://revolution.allbest.ru/history/00528935_0.html
2. Чадаев Я.Е. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945гг.). URL: <https://history.wikireading.ru/273694>
3. Великая война Сталина. Триумф верховного главнокомандующего. URL: https://dom-knig.com/read_470784-123
4. Паровоз в Тихорецке. URL: http://pokrovka-info.ru/svedeniya_kub_turist_tihorezk-parovoz.php
5. URL: <http://www.rgd.matrixplus.ru/stat034.htm>

ВКЛАД ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ПОБЕДУ НАД ФАШИСТСКОЙ ГЕРМАНИЕЙ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Бочкарёв В.А., студент 3 курса
Сидорова С.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

В наше время трудно будет представить, какая важная роль была отведена железной дороге в такое непростейшее время, как Великая Отечественная Война, которая унесла много жизней. От железнодорожников понадобились сверх

усилия. Пришлось перейти на военный лад: обслуживать как и фронт, протяженностью более 4 тыс. км, так и огромный тыл, находясь все это время под бомбежками.

Так как в годы Великой Отечественной Войны грузооборот железной дороги составлял 80%, то и увеличился объем железнодорожных войск с 97.3 тыс. человек до 271.6 тыс. человек.

Статья будет начата с перечисления видов поездов и вагонов, которые использовались на войне.

Бронепоезд.

К началу войны на вооружении СССР находилось 78 бронепоездов. Кроме них, были изготовлены артиллерийские площадки, бронеплощадки для ПВО, моторные бронев вагоны. 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 распространенного бронепоезда времён войны — БП-43, представляла собой:

- 4 артиллерийские бронеплощадки с пушками 76 мм в башнях от танков Т-34;
- бронев автомобиль, 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.

Железнодорожная артиллерийская система – ТМ-1-180.

Система была сделана на специальной площадке, позволявшей выполнять огонь прямо с железнодорожных путей. Вес всей установки был около 160 тонн. Обслуживающий персонал насчитывал 40 человек. Скорость сборки установки – 3-4 минуты. Скорострельность – 3 выстрела в минуту. Башня со 180 мм орудием имела круговой сектор обстрела, вес снаряда около 97 кг, дальность стрельбы – 38 км. Максимальная скорость данной установки была 45 км/ч.

Военно-санитарные поезда.

Начиная с 4 декабря 1876 года, начались формироваться «Санитарные поезда» на случай войны, по указу императора Александра II. Они выполняли роль не только транспорта для перевозки раненых, но и были по сути передвижными больницами. В составе данных поездов были оформлены вагоны для легко- и тяжелораненых, изоляторы, аптеки, перевязочные, кухни и служебные вагоны. В годы войны их уже насчитывалось 11863. Вместимость данного поезда была 500-600 человек.

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. Для перевозки лошадей ставились стойла, по 4 в каждой половине вагона. Полностью вагоны не переделывали, так как не хватало времени. Стандартная вместимость теплушки — 40 человек или восемь лошадей или 20 человек и четыре лошади. Размеры вагона 6,44 на 2,78 метра, грузоподъёмность — 18 тонн.

Путеразрушитель типа «Червяк».

Устройство было придумано ещё в годы Первой мировой войны, а именно в 1915 году. Так как не хватало взрывчатки на разрушение железных дорог, то пришлось искать иной способ разрушения. Подпрапорщик по фамилии Червяк придумал нехитрый способ разрушения, название и пришлось в честь его фамилии. Он придумал конструкцию, где к паровозу прикреплялась петля из рельсов, которая в свою очередь заводилась под оба рельса и при движении поезда гнула рельсы, а шпалы и земляное полотно попросту разрушала.

Естественно в годы войны использовались и обычные грузовые поезда, служившие транспортом для перевозки самого необходимого.

Начало войны.

В первые дни войны уже было сформировано 7 тыс. эшелонов. К концу 1941 года было перевезено около 2 млн резервистов к западным границам. Все станции, даже где не было нужной техники вышли на военный лад. Началось очень много сортировочной работы, так как нужно было очень быстро перебрасывать составы с одной дороги на другую. Коменданты воинского эшелонами становились единоличными хозяевами положения с поездов. У него на боку был пистолет и если поезд начинал задерживаться, то он бежал к нему с пистолетом и заставлял ускоряться, так как срочность была на первом месте.

С началом войны на долю железнодорожников выпало немало вызовов и испытаний. В военных условиях изменился тип перевозимых грузов, а так и дальность перевозки. Значительно возросла срочность доставки грузов, появились маскировочные работы, так как нужна была незаметность. 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 авиаудару 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 сократилось на 14% и 21%.

Эвакуация с помощью железной дороги.

Если обычно железная дорога и так занималась перевозкой войск, военной техники и боеприпасов, то сейчас это нужно было сделать в кратчайшие сроки, под обстрелами и бомбежками. Необходимо было перевести в тыл страны миллионы людей, промышленности. Это казалось чем-то невероятным.

11 июня 1941 года было принято решение об экстренной эвакуации населения, предприятий, ценных товаров. Только из Ленинграда было эвакуировано 770 тыс. человек и 90 крупных предприятий с помощью 280 эшелонов.

Начали все с того, что перевели на военный график всю железную дорогу с первых дней войны, отдавая приоритет военным эшелонам с грузами для фронта. Но там проблема была уже в том, что грузы занимали от всего грузопотока 50%, а где доходило и до 80%, поэтому перевозки людей шли медленней.

Для того чтобы ускорить передвижения поездов, пришлось ввести новые технические решения и методы, также изменить привычный порядок работы. Появились быстрое формирование поездов, начали безотцепочный ремонт вагонов, выпустили сдвоенные поезда, где сцеплялись сразу два состава, научились управлять тяжеловесными поездами. 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.

По примерным подсчетам, для эвакуации понадобилось около 1.500.000 вагонов и 30.000 поездов.

Под вражескими обстрелами удалось эвакуировать на восток 2593 промышленных предприятия. Большинство (70%) разместили на Урале, Западной Сибири, Средней Азии и Казахстане, остальные в Поволжье и Восточной Сибири.

Оборона Москвы.

В оборону Москвы весомый вклад внесли военные и гражданские железнодорожники. В начале оборонительного периода на Западном фронте действовали 6-я и 26-я железнодорожные бригады и несколько спецформирований НКПС. Они выполняли работы по заграждению железных дорог и восстановлению разрушенных объектов, примыкающих к столице.

Немцы пытались парализовать работу железной дороги, но максимум это получалось на 6 часов. Люди, которые работали на железной дороге работали по 12-16 часов в день, бывало, что даже не покидали свой пост по несколько дней, лишь бы наладить работу нужного участка для перевозки.

Сталинград и железная дорога.

Железнодорожная сеть в районе, прилегающем к Сталинграду, к началу войны была развита слабо. С правобережной стороны к городу подходили три однопутные линии, поэтому осенью и зимой 1941/1942 года началось невиданное по своим масштабам строительство железнодорожных путей в этом районе.

Большой вклад в Сталинградской битве внесли железнодорожники. С помощью их эвакуировали народнохозяйственные ресурсы, которым угрожал враг, устраивали заграждения на железных дорогах, восстанавливали транспортные объекты. За июнь-сентябрь 1942 было эвакуировано 677 км пути, 757 стрелочных переводов, 12 978 вагонов ценных грузов.

За время битвы на Волге вражеские лётчики совершили на железные дороги Сталинградского направления около 60 тыс. налётов и сбросили более 90 тыс. бомб, но парализовать работу транспорта им не удалось. Были разрушены 737 км главных путей, 500 км станционных путей, 340 искусственных сооружений, здания вокзалов, депо, жилые дома. Железные дороги выдерживали огромную нагрузку: с июля 1941 года по 1 января 1943 года героическим защитникам волжской твердыни было доставлено 3269 оперативных и 1056 снабженческих эшелонов, всего 202 377 вагонов.

Сражения на Курской дуге.

Начальником станции Курск в 1943 году был П.А.Шубин, ставший в дальнейшем Героем Социалистического Труда.

В сражении на Курской дуге участвовало свыше 2 млн. воинов Красной армии, тысячи танков, орудий и миномётов. Так же трудились и войны-железнодорожники, которые обеспечивали бесперебойное поступление боеприпасов и нужных грузов. На дорогах Донецкого бассейна надо было вернуть к нормальной эксплуатации 8 тыс. км железнодорожных путей, 1500 мостов и 400 станционных зданий: ликвидировать последствия разрушений на узловых станциях Славянск, Сталино (Донецк), Иловайское, Красноармейск, Никитовка и других. Задания выполнялись очень быстро.

Итоги. Общие потери железнодорожных войск - 118 700 человек. Перевезено 19,7 миллионов вагонов с грузом, для этого потребовалось более 444 тысяч эшелонов. Было перевезено около 2 млн резервистов к западным границам.

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

За особые заслуги в обеспечении грузоперевозок для фронта и народного хозяйства в трудных условиях войны Президиум Верховного Совета СССР 5 ноября 1943 года присвоил звание Героя Социалистического Труда 127 железнодорожникам. За всё время войны свыше 100 тысяч железнодорожников были награждены орденами и медалями.

Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 16 марта 1942 г. заработная плата машинистов, помощников машинистов, кондукторов, кочегаров, поездных вагонных мастеров, составителей поездов была повышена на 10–40%. Всего за период с 1941 по 1945 г. фонд заработной платы работников, занятых на эксплуатации железных дорог, возрос на 79,5%, а средняя месячная зарплата одного работника увеличилась на 48,2%.

Список литературы

1. <https://www.drivenn.ru/journal/reportazhi/zheleznnye-dorogi-v-gody-voyny-id22576>
2. <https://pandia.ru/text/78/045/39270.php>

ПУТЬ К ПОБЕДЕ - ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ВО ВРЕМЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ. ВКЛАД СТАНЦИИ РТИЩЕВО В ОБОРОНУ СТРАНЫ

А.Е. Волков, студент 1 курса
С.А. Бурмистрова, преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет пу-
тей сообщения» в г. Ртищево,
г. Ртищево, Россия*

Встретив в книге А. Громова «Ртищево – перекресток России» слова фельдмаршала Паулюса: «Считаю грубейшей ошибкой немецкого командования то, что немецкие летчики не разгромили Ртищевский железнодорожный узел», я задался целью исследовать правдивость этих удивительных слов, выяснив для себя: какова же роль железнодорожников нашего родного города в ходе Великой

Отечественной войны и победы под Сталинградом?

Цель работы: установить связь между поколениями, сохранить память о ветеранах - железнодорожниках для молодежи нынешнего и будущих поколений.

Задачи:

- познакомить студентов с историей железнодорожного узла Ртищево-1 в период Великой Отечественной войны;

- воспитывать у студентов чувство сопричастности к истории, чувства патриотизма и любви к Родине.

Практическая значимость работы: данный материал может быть использован на уроках, где студенты глубоко занимаются изучением Отечественной истории, при подготовке внеклассных мероприятий.

Актуальность темы: мы никогда не должны забывать о людях и их подвигах, которые прославили наш родной город.

Основной результат исследовательской работы - привлечение к истории Родного края студентов.

В ходе работы мы изучили местные газеты, художественную и публицистическую литературу, совершили экскурсии в местный краеведческий музей.

Железные дороги с начала войны были нагружены до предела. В Ртищеве пересекалось несколько мощных потоков: сначала самым насыщенным был эвакуационный поток, затем к нему прибавилось становившееся все более напряженным движение со стороны Донецкого угольного бассейна, а в 1942 главным направлением стало Сталинградское, куда непрерывно перебрасывались войска и материальное обеспечение для них.

Летом 1942 года, в связи с прорывом немецко-фашистских войск на Юго-Западном направлении и выходу их к Сталинграду, резко ухудшилась оперативно-стратегическая обстановка на фронте. Города на Нижней Волге стали регулярно подвергаться бомбардировкам. Первоначально авиация противника в основном вела усиленную разведку и целенаправленно пыталась разрушить линии железных дорог и станции, переправы через Дон и речные станции, минировала фарватер Волги и проводила выброску парашютистов-диверсантов. Но с конца июня 1942 года начались налеты на Саратов и окружающие его города, железнодорожные станции, пристани и корабли. 8 и 9 июля целью стали Ртищево и прилегающие Кистендейский, Аркадакский и Салтыковский районы. С этого момента бомбардировки продолжались в течение года с разной интенсивностью.

Участки Ртищевского отделения железной дороги находились в непосредственной близости к Сталинградскому фронту. В момент отражения группировки немецких войск под Сталинградом через Ртищево непрерывным потоком шли воинские эшелоны и составы с горючим, боеприпасами, продовольствием.

Ртищево – Балашов – Поворино и Ртищево – Саратов – Ахтуба – таков в то время был путь продвижения срочных поездов к линии фронта.

Роль узла на перекрестке России как на большой артерии по переброске нового пополнения защитников страны, военной техники, боеприпасов в годы Великой Отечественной войны трудно переоценить. Это понимало наше правительство, это признавали, в конце концов, и враги. В записной книжке фельдмаршала Паулюса встретила удивительная фраза: «Считаю грубейшей ошибкой немецкого командования то, что немецкие летчики не разбомбили Ртищевский железнодорожный узел».

Как известно, Государственный Комитет Обороны СССР подчинил администрацию Ртищевского отделения дороги непосредственно командующим двух фронтов – Сталинградского и Воронежского. Этим решением преследовалась одна цель: бесперебойно, не допуская заторов, продвигать к фронту все воинские эшелоны. Ее удалось успешно осуществить.

К концу Сталинградской битвы ртищевские железнодорожники получили приказ ускорить продвижение поездов на участке Ртищево – Балашов – Петров Вал, увеличить пропускную способность станции не менее, чем в два раза. Этот приказ не выполнить было нельзя. Как же удалось этого достичь? Выручила смекалка. С правой стороны по ходу поездов организовали постоянное дежурство сигнальщиков. В их цепочке держался километровый интервал. Эта «живая» блокировка и ускоряла ход тяжеловесных, сдвоенных, литерных составов, не допуская их простоя, как на станциях, так и по пути следования.

В очень напряженном ритме работало крупнейшее на отделении Ртищевское локомотивное депо. Один из ртищевских паровозников И. Кудасов, машинист Ртищевского депо с 1936 года, был награжден медалью «За оборону Сталинграда», за то, что осенью 1942 года днем и ночью водил поезда к линии фронта под пулеметным огнем и разрывами бомб. Случалось, по 16 часов не покидали рабочие места ремонтники. Они восстанавливали не только паровозы, но и бронепоезда и даже танки. За самоотверженную трудовую помощь фронту коллективу депо Ртищево-II в годы войны трижды присуждалось переходящее Красное знамя Комитета Обороны СССР.

Трудовое напряжение приближалось к фронтовому. В марте среди машинистов паровозного депо Ртищево-1 развернулась борьба за продвижение тяжеловесных поездов экспрессом и экономию топлива. 20 марта машинист Бобров провел тяжеловесный поезд, перевыполнив техническую скорость на 12,2 км/ч и сэкономив за поездку 3127 кг угля. Машинист Кудасов перевыполнил техническую скорость на 6,2 км/ч и сэкономил 1346 кг угля. 21 марта машинист Краснов сэкономил 1393 кг угля, машинист Елизаров – 1358 кг, машинист Тамарлаков – 4152 кг угля, машинист Козлов – 3756 кг.

Этот труд был оценен – за успешную доставку грузов героическому Сталинграду и выполнение социалистических обязательств областной комитет партии наградил передовиков депо почетными грамотами, а в начале следующего года паровозной бригаде машиниста И.Кудасова было присвоено звание передовиков транспорта с вручением грамот.



Бригада машиниста
И.Кудасова.

Много было приложено энергии и инициативы диспетчерами отделения дороги того времени, чтобы непрерывным потоком, четко шли на фронт поезда с военными грузами. Один из них – Федор Максимович Козлов не только применил в своей работе кривоносовские методы, но в условиях военного времени, когда грузопоток возрос и объем работы увеличился, он изыскал новые пути для увеличения пропускной способности отделения дороги.

Работая у селектора, как на боевом командном посту, диспетчер Козлов взял на себя целый ряд новых обязанностей. Федор Максимович принял на свой участок немалую часть сортировочной работы. На линейных станциях производилось подформирование поездов, переделка разборочных составов в прямые, транзитные, проходящие с ходу. Например, за 40 дней декабря 1941-1943 годов диспетчер-рационализатор сформировал на станции своего участка 275 поездов. Опыт Козлова был широко распространен на всех дорогах. Это помогло железнодорожникам успешно справиться с наиболее ответственными воинскими перевозками осенью и зимой, когда шла битва за Москву.

В борьбе за широкое использование резервов и возможностей поездного участка Козлов вовлекал всех работников линии, станционников, поездные и паровозные бригады – сотни людей, связанных с движением поездов.

— Коллектив наших железнодорожников, — вспоминал бывший диспетчер, — взял на себя обязательства вдвое-втрое усилить помощь фронту, обеспечить безусловное выполнение норм приема и сдачи поездов, не допуская ни малейших перебоев в движении.

Трудно приходилось тогда работать всем. Например, машинисты со своими помощниками и кочегарами находились на локомотивах по 60-70 часов. Зачастую локомотивным бригадам, кондукторам и поездным мастерам пища дос-

тавлялась на перегоны к светофорам.

За проявленную инициативу в труде, активную помощь фронту диспетчер Козлов Ф.М. отмечен правительственными наградами. В 1941 году он награжден значком «Почетному железнодорожнику», а затем удостоен орденов Ленина, Трудового Красного Знамени, а также медалей. Во втором томе «Истории Великой Отечественной войны» есть запись: «Маневренность железнодорожных узлов и станций усилилась в стране благодаря ускоренному формированию поездов по методу диспетчера Ртищевского отделения дороги Ф.М. Козлова». Автор этого метода не один Федор Максимович. Он разработан и применен совместно с диспетчерами В.Я.Беляковым, Д. С. Губиным, И.П.Лариным, Ф.М. Петруниным, за что вместе получили высокие правительственные награды.

Наше отделение дороги в годы войны стало как бы экспериментальным, опытным. Здесь рождалось и быстро применялось на практике все новое, прогрессивное.

Железнодорожный узел все годы войны действовал как часовой механизм. Они обеспечили высокий вес и повышенную скорость продвижения воинских эшелонов к линии фронта.

За героический труд в годы Великой Отечественной войны многие ртищевские железнодорожники были награждены орденами и медалями, получили звание "Почетный железнодорожник МПС".

Список литературы

1. Громов А., Кузнецов И. «Ртищево – перекресток России». Саратов, Приволжское книжное издательство, 1997.
2. Еремеева С. Ртищево на широтном ходу: история Ртищевского отделения ЮВЖД.- М.: Читатель, 2008.
3. <http://memory-map.prosv.ru/>
4. <https://ru.wikipedia.org/wiki/>
5. <http://wikirtishchevo.shoutwiki.com/wiki/>
6. <https://www.youtube.com/>
7. <http://www.rtgt.ru>

«БОЕВЫЕ БУДНИ» И «ВЕЧНАЯ СТОЯНКА»: К ВОПРОСУ ОБ ИСТОРИИ БРОНЕПОЕЗДА «КОЗЬМА МИНИН»

**Замахин Е.А., студент 3 курса
Курсанова И.И., преподаватель**

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

В российской истории немало значимых событий, но одним из важнейших, к тому же еще не ушедшим в глубокое прошлое, является Великая Отечественная война. В настоящее время задача сохранения исторической памяти о событиях тех лет стала не только научной, но приобрела ярко выраженную геополитическую окраску. Учитывая сложившиеся в современной практике на постсоветском пространстве (страны Прибалтики, Украина) тенденции к «переоценке» и «переосмыслению» событий Второй мировой и Великой Отечественной войны, нашей задачей является сохранение подлинных фактов. Ее выполнение делает возможным такой феномен, как народная историческая память.

Историческая память - социально значимый опыт, передающийся из поколения в поколение, являющийся важнейшим связующим звеном между прошлым, настоящим и будущим. Народная историческая память является своего рода гарантом непрерывности и преемственности социального бытия. Историческая память неразрывно связана с национальной (народной) самоидентификацией, соотносением себя с определенной группой людей.

Формирование и укрепление исторической памяти возможно посредством соприкосновения с памятниками истории и культуры. Сейчас ветеранов, людей бывших свидетелями и участниками событий тех лет, осталось совсем немного, поэтому все большее значение приобретают письменные и вещественные источники. Подлинные предметы – свидетели Великой Отечественной войны – способны вызвать в восприятии человека «живой», эмоциональный образ, который, безусловно, способствует формированию исторической памяти народа о событиях тех лет.

Сухие факты со страниц учебников: даты, названия операций, имена и фамилии полководцев и героев, не достаточны для формирования у подрастающего поколения сильного эмоционального впечатления, яркого образа, передающего все значение, масштаб трагедии. Однако, эти же данные, воспринятые через призму личного сопереживания, формируют устойчивые представления и знания о данном периоде. Актуализировать личное восприятие возможно посредством памятников истории и культуры. Таковым является мемориал «Козьма Минин»,

установленный в Н. Новгороде возле ЦДКЖ. Это памятник горьковскому бронепоезду, входившему в состав 31-го отдельного особого Горьковско-Варшавского ордена Александра Невского дивизиона бронепоездов, чей боевой путь в годы Великой Отечественной продолжался от г. Горький до Одера.

История 31-го особого хорошо известна по сохранившимся воспоминаниям, фотографиям, научным исследованиям. И все же до сих пор вызывает вопросы и неподдельный интерес.

Практика применения железнодорожной техники в военных целях имеет свою историю. Впервые поезд как боевая единица был использован в 1848 г. в Австро-Венгрии во время подавления венгерского восстания. Тогда же состав был укреплен броней и, таким образом, появился новый вид вооружения – бронепоезд. Эта идея была подхвачена США, где укрепленные броней и артиллерией поезда использовались в ходе Гражданской войны.

Бронепоезда активно использовались в ходе Первой мировой, а затем и Гражданской войны. Само выражение «крепости на колесах» родилось во время Первой мировой войны в австро-венгерской прессе.

К 1925 г. на вооружении Красной Армии было 10 дивизионов бронепоездов, располагавшихся на западной границе, на Кавказе и на Дальнем Востоке.

К 1941 г. материальная часть бронепоездов значительно усовершенствовалась. Она состояла из бронированного паровоза, бронеплощадок (от двух до четырех), площадок противовоздушной обороны и четырех контрольных платформ. К боевой части бронепоезда приписывалась так называемая база из 6-20 товарных и классных вагонов, используемых для хозяйственных и служебных нужд.

Самым известным заводом, изготавливавшим бронепоезда, являлся Брянский завод. Он строил четырехплощадочные однобашенные поезда, вооруженные 76-миллиметровой артиллерией, станковыми пулеметами, с дальностью стрельбы – 6-8 километров. Однако уже первый год войны показал уязвимость брянских бронепоездов.

При строительстве бронепоездов Горьковской железной дороги «Козьма Минин» и «Илья Муромец» был не только использован, но и значительно усовершенствован опыт брянского конструкторского бюро. Бронированный паровоз и площадки более приземистые, обтекаемой формы (применялись литые конструкции). Две бронеплощадки состава были оснащены башнями от танка Т-34. Они вращались на 360 градусов, позволяя вести круговой обстрел. Кроме того, бронеплощадки усиливались пулеметами ДТ и станковыми пулеметами «Максим». Открытые артиллерийские площадки, разделенные на три отсека, имели по две зенитные пушки калибра 25 и 37 мм, центральные отсеки оборудовались реактивными установками М-8 («катюша»). Четыре двухосных контроль-

ных платформы оснащались аварийным комплектом материалов и вспомогательным противопожарным инвентарем.

Командиры взводов реактивной артиллерии В.И. Кудесов и Г.Е. Шагун применили принципиально новый монтаж реактивных установок, позволяющий наносить удары по флангам и тылам. Ракетчики придумали специальный шаблон, с помощью которого можно было быстро и эффективно устранить дефекты направляющих на пусковых установках. В результате проведенных модернизаций дальность прицельной стрельбы доходила до 12 км., а зона кругового обстрела до 24 км.

Бронировались не только борта платформ, но и ходовая часть, бронированные плиты сваривались изнутри, так чтобы на лицевой стороне не оставалось никаких выступов. По чертежам технического отдела Горьковской железной дороги вагонное депо Горький-Сортировочный строило бронированный вагон с открывающейся крышей для зенитных установок. Эти бронепоезда стали новшеством в области бронированной техники.

Паровоз ставился посередине состава между бронированными площадками, причем тендером вперед (к противнику), что облегчало отход состава и затрудняло возможность попадания вражеских снарядов в сам паровоз, являвшейся важнейшей частью поезда. В большинстве случаев заковывался в броню небольшой паровоз типа 0-4-0 серии О в ее различных модификациях. «Сердцем» нашего бронепоезда «Козьма Минин» был паровоз О^к (Основной Коломенский) - 139.

Интересна история названия горьковского бронепоезда. Еще во время его постройки парткомом узла было принято решение назвать бронепоезд «Смерть фашизму!», однако в итоге ему было дано другое имя. Поскольку бронированная машина строилась силами буквально всего города и области, ей было присвоено имя любимого героя земли нижегородской, в свое время, также спасшего страну от разорения. Именно Козьму Минина и его слова вспоминали железнодорожники, обсуждая вопрос о постройке бронепоезда.

Хронику военных лет горьковского бронепоезда раскрывают воспоминания машиниста бронепоезда 659, наградные листы, военно-полевая книжка артиллерийских расчетов. Из них мы можем узнать то, что не описано в картах и схемах боевых действий. В марте 1944 года машинист черного паровоза С-179 Г.Г. Емельянов спас бронепоезд. Бронированный паровоз самостоятельно «тащил» состав только во время военных действий. На перегонах и во время маневров бронепоезда перевозили обычным паровозом, который железнодорожники называли «черным». 3-го марта Григорий Григорьевич вел бронепоезд с огневой позиции. За полкилометра до станции Солтановка на бронепоезд совершила налет немецкая авиация. Г.Г. Емельянов был ранен, но сумел вывести бронепоезд

659 из зоны бомбардировки в район Старой Рудни в безопасное место. Невзирая на рану, машинист продолжил работу. Он сумел освободить перегон без вспомогательного паровоза и подготовил свой паровоз к ремонту. Своими действиями, как отметило командование в наградном листе, тов. Емельянов спас бронепоезд 659 и личный состав от бомбежки.

Орден «Красной звезды» Г.Г. Емельянов получил за бои в районе Праги. 15 октября 1944 г. вражеская артиллерия совершила интенсивный налет на огневые позиции бронепоезда. Осколок снаряда повредил тормозную магистраль, вследствие чего поезд потерял маневренность. Григорий Григорьевич, оставаясь не защищенным, под шквальным огнем выключил магистраль, сделал отпуск тормозов у бронеплощадок, чем обеспечил бронепоезду возможность маневра и выполнения боевой задачи.

С 15 по 17 января в период боев западнее Яблонна-Легейново машинист бронепаровоза обеспечил заправку топки углем, что имело важное стратегическое значение. Бронепоезд был скрытно, «без демаскирующих дымовых признаков» подведен на дистанцию в 1,5 тыс. метров от переднего края обороны противника, что дало возможность открыть внезапный огонь по позициям немецких войск. Кроме выдающихся размеров, нельзя забывать о том, что поезд работал на паровой тяге. Значит, требовалось время для растопки паровоза и для того, чтобы черный дым – результат продуктов горения – вышел заблаговременно, не раскрывая место нахождения состава. Заправить паровоз топливом – тоже не легкое дело, тендер вмещал около 18 т. угля.

Командир взвода реактивной артиллерии В.С. Кудесов, которому на тот момент было 23 года, во время выполнения задания обеспечил связь бронепоезда с командным наблюдательным пунктом. Связь прокладывал самостоятельно, через минное поле, обезвредил при этом 35 мин. Возвращаясь обратно, подорвался и потерял правую ногу.

Общий боевой итог 31-го Особого: 15 самолетов, 14 дзотов, 94 пулеметных точки, 1 бронепоезд, 8 автомашин, 2 мотоцикла, более 1,5 тыс. человек личного состава, 1 эшелон и 1 склад с боеприпасами, 42 артминометных батареи.

После Потсдамской конференции бронепоезда были поставлены на запасные пути на станции Барановичи, личный состав демобилизован, а дивизион расформирован.

Вопрос о создании мемориала бронепоезду возник не сразу после окончания войны. Лишь в 1965 г. в годовщину Победы работники локомотивного депо Горький-Московский открыли на своей территории памятник. Он состоял из паровоза с тендером, покрытого броней. В 1995 г. мемориал был перенесен на площадь у Центрального дворца культуры железнодорожников. Бронепаровоз - памятник символизирует стойкость и несломленный дух нашего народа, в том

числе, нашей нижегородской земли. Напоминает нам о том, какие трудности пришлось выдержать людям, чтобы отстоять наше право на жизнь. За ним – не одна сотня человеческих жизней. Мы должны сохранять такие памятники, прикоснувшись к которым, ощущаешь единство с историческим прошлым своего народа, чувствуешь себя частью этого народа и его великой истории.

Список литературы

1. Ленский А. Бронепоезд // <http://www.logistic.ru/articles/artic.php?num=40>
2. Ефимьев А.В., Манжосов А.Н., Сидоров П.Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945. М., 1992 г.
3. Наградной лист Г.Г. Емельянова.
4. Наградной лист В.И. Кудесова.
5. О паровозах и паровозниках. Локомотивное депо Горький-Сортировочный. Воспоминания работников депо. Самиздат., 2000 г.
6. Потехин А.С. 31-й Особый. Горький, 1978 г.

БРОНЕПОЕЗДА

Кутузов И.М., студент 1 курса
Храмова Т.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Бронепоезд-это боевая железнодорожная единица, состоящая из паровоза (тепловоза) и вагонов (площадок) укреплённых бронёй. Бронепоезда оснащались пулёмным и пушечным вооружением. Предназначались для ведения боевых действий в полосе железных дорог.

После постройки первой железной дороги в Англии (1825 год), во Франции появился первый проект бронированного и вооружённого поезда. Эта идея была реализована в Австрии в 1848 году при осаде венграми Вены. Однако история ранних бронепоездов началась во время Гражданской войны в США (1861-1865). В 1861 году полковник армии Северных Штатов, Джон Бэзил Турчин, отдал приказ об установке орудий на железнодорожные платформы. Это возымело свой успех. Армия Южных штатов, лагерь которых расположился у железной дороги, была ошеломлена внезапным появлением ж/д состава вооружённого пушками. Это позволило северянам разгромить их.

В Европе дебют бронепоездов произошёл во время Франко-Пруссской вой-

ны (1870-1871). При осаде Парижа, прусская армия обстреливала укрепления города с разных сторон. В 1884 году французским инженером Муженом были разработаны специальные бронев вагоны. Настоящие бронепоезда впервые стали широко использовать в англо-бурской войне 1899–1902 гг. Буры применяли партизанскую тактику, нарушая снабжение английской армии, и для защиты коммуникаций английская армия стала создавать вооружённые и защищённые бронёй гарнизоны на колёсах.

К началу Первой Мировой войны простые модели бронепоездов состояли на вооружении большинства европейских стран. В ходе самой войны, создание новейших бронепоездов началось в Германии, Российской империи, Австро-Венгрии, Франции и Италии. Однако сильнее всего они оказались нужны России, так как та обладала наиболее развитой системой железных дорог. Активнее всего бронепоезда использовались на Юго-Западном фронте. Всего к весне 1915 года на вооружении Юго-Западного фронта состояло два бронепоезда, но их действия были впечатляющими. Начальник Управления военных сообщений Ставки генерал С. А. Ронжин в разгар летней кампании докладывал: «Неожиданный и удачный набег бронепоезда, действовавшего быстро и внезапно, наносит большое опустошение в рядах противника». На середину 1917 года в русской армии имелось 7 бронепоездов (из 15 построенных, ещё 6 ремонтировалось, 2 потеряно).

В 1917 году в России началась революция, которая привела к началу Гражданской войны. Темп создания бронепоездов возрос на несколько порядков уже в конце 1917 года и являлся приоритетом в ущерб качеству конструкции. Зачастую обычные вагоны обшивались листами металла или оснащались импровизированными позициями из брёвен и мешков с песком. Всего за 1918–1922 годы промышленные мощности Советской России позволили изготовить 68 составов. Помимо постройки новых бронепоездов велась модернизация старых и ремонт трофейных. К концу Гражданской войны РККА располагало 122 полноценными бронепоездами, но к 1928 году их количество сократилось до 34. Однако советская власть не отказывалась от планов по дальнейшему техническому развитию бронепоездов. К осени 1940 года войска РККА, в результате организационных преобразований имели 9 отдельных дивизионов бронепоездов по 3 бронепоезда, отдельный батальон бронедрезин и 17 отдельных бронепоездов. После начала Великой Отечественной войны, был построен ряд новых бронепоездов, развёрнуты железнодорожные батареи ПВО. Бронепоездные части сыграли определённую роль в ходе войны, в первую очередь, в охране железнодорожных коммуникаций оперативного тыла. На начало Великой Отечественной самым массовым отечественным бронепоездом был БП-35. Он имел в своем составе две артиллерийские площадки ПЛ-37 (незадолго до этого на них заменили устарев-

шие ПЛ-35) и одну зенитную СПУ-БП со счетверенными «Максимами». В целом, это был неплохой бронепоезд. Однако опыт реальной войны вскоре показал все его достоинства и недостатки. Пушки и пулеметы были вполне неплохой ударной силой, а вот ПВО и бронирование оказались недостаточными. Катастрофическое положение РККА в начале войны, огромные потери в боевой технике и вооружении, невозможность их быстрого пополнения из-за эвакуации предприятий заставили советское руководство искать выход из столь нелёгкой ситуации. И он нашёлся. Бронепоезда начали строить на паровозо- и вагоноремонтных заводах и в железнодорожных депо. Чертежи бронеплощадок и поездов были разосланы под наименованием «НКПС-42». Но, к сожалению не все следовали этим чертежам. Некоторым местные ресурсы не позволяли полноценно следовать схеме, и бронепоезд создавали из того, что было. Другие считали, что способны обойтись без схем, и создать что-то новое. Одним из таких ярких примеров является – бронепоезд №1 «За Сталина!» созданный к осени 1941 года, Колуменским заводом. Его особенностью был – бронепоезд, созданный на основе маневрового паровоза серии «9П». Другие бронепоезда обычно создавались на основе паровозов Ов или Од.

Одним из самых знаменитых советских бронепоездов стал «Журмин», защищавший Севастополь. Он совершил более 140 боевых выходов. От немцев он получил прозвище «Зелёный призрак». Но в 1942 году, бронепоезд засыпало при обвале тоннеля в конце обороны Севастополя.

Во время Сталинградской битвы 14 сентября 1942 года на бронепоезд НКВД №73, находящийся возле Мамаевого Кургана, налетели вражеские самолеты, которых было около 40 штук. Из-за попадания авиабомбы в платформу с боеприпасами произошел мощный взрыв, который повлёк жертвы и вывел бронепоезд из строя. Выжившая команда сняла все доступное вооружение с поезда и отошла к реке. Они же и стали его новым экипажем. 5 августа на Сталинградский фронт также прибыл бронепоезд №677, который был переподчинен 64-й армии. Он удерживал железнодорожный переезд возле села Плодовитое. На этом месте экипаж бронепоезда смог отразить многочисленные немецкие танковые атаки. Благодаря действиям бронепоезда пункт «47-й километр» остался за русскими войсками. Чуть позже, поддерживая контратаку 38-й стрелковой дивизии, бронепоезд оказался под огнем бомбардировщиков, которые закидали его зажигательными бомбами. Ему пришлось после боя отойти в тыл на ремонт, так как получил более 600 пробоин и вмятин.

Уже к середине 1942 года стало ясно, что попытки выйти в открытый бой, могут закончиться плачевно, так как авиация и артиллерия не оставляет шансов на выживание крепостям на колёсах. Поэтому до конца войны бронепоезда чаще всего выполняли роль подвижных батарей. Так же горький опыт войны показал,

что двухбашенные бронев вагоны не практичны, потому что: во-первых, они слишком тяжёлые (что затрудняет движение бронепоезда), а во-вторых, при их повреждении поезд теряет половину артиллерии. Помимо обычных бронепоездов, было создано около 100 бронепоездов ПВО. Они входили в состав войск ПВО. Их основной задачей, особенно к концу войны, было обеспечение ПВО поездов и станций. Тем более бронепоездам уже было затруднительно догнать отступающего противника, ведь в большинстве случаев они разрушали пути.

В 1944—1945 годах и в послевоенные годы они использовались для операций по борьбе с УПА и им подобными антисоветскими партизанами.

Список литературы

1. Коломиец М.В. Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.: Часть 1. — М.: Яуза, 2007.
2. Дрогозов И.Г. Крепости на колёсах. История бронепоездов. — Мн.: Харвест, 2002. — 352 с.
3. Сотников Е. А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. — М.: Транспорт, 1993. — 200 с.
4. Поцелуев В.А. Броненосцы железных дорог. — М.: Молодая гвардия, 1982.
5. Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941—1945 / Ред. Е. Ю. Лемехова; Отв. за выпуск А. Н. Глonti.. — М.: Транспорт, 1992. — 248 с.

ЖЕЛЕЗНАЯ «ДОРОГА ПОБЕДЫ» ШЛИССЕЛЬБУРГ – ПОЛЯНЫ

Маршев А.А., студент 1 курса
Ковалевская О.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Победа Советской армии над фашистской Германией - это одно из самых выдающихся событий мировой истории. Народ Советского Союза с честью выполнил свой интернациональный долг, отстоял независимость и свободу. Наша страна «вынесла на своих плечах» неимоверную тяжесть войны и сыграла главную роль в разгроме фашистских сил противника.

С той памятной победы в мае 1945 г. прошло уже почти 75 лет, но интерес к героическому военному периоду не ослабевает. Народ нашей страны всегда будет помнить о тех, кто с беззаветной отвагой, на фронте и в тылу, «ковал» по-

беду над фашистами, о тех, кто отдал свою жизнь за победу. В ходе войны железнодорожники, авиаторы, строители, моряки и многие другие с честью выполняли поставленные Отечеством задачи, проявив при этом героизм и исключительное мужество.

В период Великой Отечественной войны ход боевых действий складывался так, что осада и оборона велась в условиях, когда вопросы связи с «Большой землей» были важными и первостепенными. Особенных усилий требовала проблема связи с Ленинградом, который с осени 1941 г. оказался в условиях полного окружения.

Оборона Ленинграда - это яркая страница истории Великой Отечественной войны, один из выдающихся примеров стойкости советского народа. Защитники Ленинграда, в тяжелейших условиях фашистской блокады, под непрерывными артиллерийскими обстрелами и бомбардировками с воздуха, выстояли и разгромили немецкие войска, которые осаждали город.

Одной из главных причин того, что Ленинград победил в войне с фашистской Германией стало то, что на помощь поднялась вся страна [1, с.22].

Как же это все происходило....

Датой начала блокады Ленинграда считается 8 сентября 1941 года, это тот день, когда немецкая группа армий «Север» захватила Шлиссельбург и отрезала город от остальной страны. Вражеские войска захватили крупный железнодорожный узел Чудово и перерезали традиционную трассу к центру страны. С этого момента железнодорожная связь с Ленинградом была прервана надолго. Эвакуация по суше временно остановилась и продолжилась позже водным транспортом. Единственной транспортной артерией, соединяющей Ленинград и страну- стало Ладожское озеро, на берегу которого расположилась маленькая станция «Ладожское озеро» и, соответственно, к самому берегу озера подходили железнодорожные пути.

Мало кому известная и тихая станция «Ладожское озеро» превратилась в крупный Ладожский железнодорожный узел с примыкающими к нему портовыми станциями Костыль, Осиновец, Каботажная и Болт.

Огромная работа кипела тогда на восточном берегу. Велись кровопролитные бои. Фашистская армия пыталась всеми силами отодвинуть город от восточной линии фронта. Падение Тихвина, в ноябре 1941 года, едва не поставило судьбу Ленинграда на грань катастрофы. 9 декабря Тихвин был отбит советскими войсками и этот первый успех позволил совершить невозможное. Фантастический вклад в этот успех привнесли специально сформированные железнодорожные войска, которые в сжатые сроки восстановили железную дорогу до станции Войбокало и от Тихвина до Волховстроя. Возобновился и увеличился поток грузов в Ленинград, поставляемых по железной дороге к станции «Ладож-

ское озеро». Этому поспособствовало и то, что в конце февраля- начале марта 1942 года железнодорожники построили новую линию Войбокало - Коса.

Маленькая железнодорожная станция «Ладожское озеро» разрасталась и превращалась в своеобразную столицу всех железнодорожных перевозок в осажденный Ленинград. В спасении города активное участие принимали бригады локомотивного депо. Так, например, бригада локомотивного депо ТЧ-12 в составе ст. машиниста В. Елисеева (который был удостоен звания Герой Социалистического Труда), пом. машиниста И. Беляева, кочегара Б. Александрова спасла Ленинград от тьмы и холода. Бригада В. Елисеева доставляла торф для единственной действующей электростанции в городе (ТЭЦ № 5) и первой привезла двойной состав торфа, которого хватило на целые сутки. 5 месяцев локомотивная бригада В. Елисеева не покидала депо и водила под бомбежками тяжеловесные поезда с топливом, боеприпасами и продовольствием [3, с.211].

21 ноября 1942 года Государственный комитет обороны издал приказ о доставке в Ленинград грузов по железной дороге в зимний период 1942-1943 года. Помимо доставки грузов железнодорожным транспортом железнодорожникам отводилась одна из главных ролей в транспортировке грузов на суше.

26 ноября 1942 года Военным советом фронта было утверждено строительство 35-км. железнодорожной эстакады через Ладожское озеро. И после прорыва блокады дорога была построена - «Дорога победы» на отвоеванном у фашистской Германии участке земли.

Строительство железной «Дороги победы» началось после освобождения Шлиссельбурга, на полоске земли шириной 8-11 км. Но даже и такой ширины железнодорожного полотна хватило, чтобы увеличился поток поставляемых Ленинграду необходимых грузов. После освобождения юга Ладожского озера и возвышенности Синявские высоты Государственный комитет обороны принял указ о строительстве на освобожденной полосе новой железнодорожной ветки Шлиссельбург - Поляны.

Необходимо важное для Ленинграда строительство железной дороги Шлиссельбург – Поляны началось в январе 1943 г. В освобожденный Шлиссельбург прибывали составы с железнодорожниками, военными строителями и тысячами ленинградских женщин.

Утрамбовывался снег, укладывались шпалы, устанавливались рельсы. Все это было при постоянных обстрелах, под холодным ладожским ветром, в январские морозы. Но, несмотря на это, зима помогла железнодорожникам строить железнодорожную ветку. Именно промерзлая болотистая почва стала основанием пути, по которому в последствии должны были быть пущены тяжелые поезда с паровозами. Помимо движения по линии Шлиссельбург - Поляны было организовано строительство железнодорожного моста через р. Нева. Проект моста

предусматривал разводной пролет, через который проходили бы малые пассажирские и грузовые суда.

В возведении моста принимали участие строители-железнодорожники, солдаты и около тысячи ленинградцев. Благодаря их титаническим усилиям переправа была построена в рекордно-кратчайшие сроки.

18 марта 1943 года по мосту через р. Нева прошел первый обкаточный поезд. На нём был закреплен плакат «Привет героическим защитникам Ленинграда!» и портрет Сталина. Чтобы не медлить в такое тяжелое для Ленинграда время уже 19 марта по железнодорожному мосту было открыто движение поездов и прошел первый поезд с продовольствием.

Железнодорожники называли железнодорожную ветку Шлиссельбург – Поляны и мост через р. Нева «коридором смерти», п. ч. противник не спал. Шлиссельбургский участок трассы подвергался постоянным обстрелам и бомбардировкам. Статистика военного времени свидетельствует о том, что линии связи и железнодорожные пути разрушались фашистами более 1200 раз. Но, каждый раз усилиями железнодорожников дорога восстанавливалась и продолжалось движение поездов [2, с.87-89].

Хотелось бы отметить, что большой вклад в разработку и прокладывание «Дороги жизни» внес советский инженер, талантливый специалист в области транспортного строительства И. Г. Зубков. Именно он возвел железнодорожную ледовую переправу через Ладожское озеро на Дороге жизни. Но, к сожалению, И. Г. Зубков не дожил до конца войны. В июне 1944 г. самолет, на котором находился И. Г. Зубков был сбит воздушными силами противника. Никто не выжил.

Действовала «Дорога победы» до 10 марта 1944 года и именно по ней была переброшена 2-я ударная армия, которая полностью освободила Ленинград от страшной немецкой блокады [4, <https://www.spb.kp.ru/best/spb/doroga-pobedy/>].

Подводя итог, хотелось бы отметить, что Ленинград смог выдержать столь длительную осаду потому, что всё население страны до последнего вздоха стояло насмерть в обороне и защите города. Люди находили в себе силу, потому что любили своё Отечество. Защита Родины для всего советского народа, от железнодорожников до тружеников тыла и детей- стала гражданским долгом, который они с достоинством выполнили!

Список литературы

1. Блокада Ленинграда. Выстояли и победили. 1941–1944—Москва: Белый город, Даръ, 2014. — 48 с.
2. Дзенискевич А. Р. «Непокоренный Ленинград» - Л.: «Наука», 1985. - 185 с.

3. Память о блокаде. Свидетельства очевидцев. / В. Календаров— Москва: Новое издательство, 2006. — 392 с.

4. Официальный сайт газеты «Комсомольская правда» [сайт] URL // <https://www.spb.kp.ru/best/spb/doroga-pobedy/>

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ГОДЫ ВОЙНЫ

Нагорная С.А., студентка 2 курса

Шевелев В.П., студент 3 курса

Бабкина Е.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей со-
общения» в г. Кирове,
г. Киров, Россия*

Железнодорожные коммуникации в мирное время используются для транспортировки войск на учения, транспортировки боевой техники в расположение воинских частей и гарнизонов, в случае передислокации войсковых формирований в пределах государства и иных целей.

В военное же время эксплуатацию железнодорожного транспорта производится в целях оперативного сосредоточивания войск для проведения наступательных и оборонительных действий, снабженческого обеспечения войск, содействия в военной логистике и т. п.

Военный фактор в развитии железнодорожных коммуникаций стал приниматься во внимание в начале второй половины 19 века. На границе, по требованиям вооруженных сил, строилась наиболее густая сеть железных дорог. Сооружались специальные линии железнодорожных коммуникаций, которые предназначались для переброски войск с одних участков приграничной зоны к другим.

Впервые железные дороги в военных целях стали использоваться в 50 -60-е годы 19 века. Во время франко-итало-австрийской войны по железной дороге были оперативно перевезены большие воинские формирования. Это поспособствовало удачным наступательным действиям войск.

На вагоны стали ставить артиллерийские установки, мощность которых со временем только увеличивалась, а возможностей обычных вагонов уже не хватало. В связи с этим стали использовать многоосные транспортеры. Мощные артиллерийские установки на рельсовой колее создавались не только у нас, но также и во Франции, Италии и США.

Бронепоезда и артиллерийские установки часто использовали в боевых действиях. Но главной ролью железных дорог в войне являлась транспортировка военных формирований, дивизий, техники, боеприпасов, провизии и других не-

обходимых средств для обеспечения фронта.

В 1941 - 1942 гг. для эвакуации в тыл населения и крупных предприятий из районов страны, в которых ожидалось скорое появление регулярных войск противника, использовали железнодорожный транспорт. С июля по декабрь 1941 года в тыл отправились 1,5 млн. вагонов. Было перевезено 2593 предприятия (1523 - крупных, в том числе, на Урал - 667, в Западную Сибирь - 224, в Восточную Сибирь - 78, в Поволжье - 226, в Среднюю Азию и Казахстан – 308). Во время наступления войск противника, во второй половине 1942 г., на восток было эвакуировано дополнительно 150 крупных промышленных предприятий. С предприятиями в тыл так же было перевезено около 30-40 % рабочих и инженеров. Это, безусловно, обеспечило увеличение военного производства в восточных районах СССР и рост снабжения армии вооружением.

Значительная военная роль железных дорог привела к тому, что враждующие государства, с целью парализовать железнодорожное сообщение противника, разрушали пути, станции, подвижной состав и техническое оснащение железнодорожного транспорта.

В ходе боевых действий, операций значительная часть внимания уделялась бомбардировке железнодорожных узлов, в связи с тем, что нарушение железнодорожных коммуникаций серьезно затрудняло транспортировку воинских эшелонов и ведение боев, замедляло эвакуацию населения из опасных для жизни районов и нарушало военную логистику. В период войны на советско-германском фронте авиация противника совершила около 20 тыс. нападений на железные дороги. Было сброшено 243 тыс. фугасных бомб и более 120 тыс. зажигательных бомб. Особенно большие разрушения наносили бомбы, попадавшие в эшелоны с боеприпасами или топливными материалами. Таким образом, разрушения увеличивались, так как эффект разорвавшейся бомбы усиливали детонация перевозимых боеприпасов и возгорание топлива.

Во время ведения военных действий железные дороги разрушали не только в диверсионных умыслах, а также их разрушали и отступающие войска, для затруднения их использования противником и замедления наступательных действий. Для этого использовали путеразрушители и взрывчатку. Разрушения были колоссальными, железнодорожные коммуникации приходилось возводить практически с нуля.

В период второй мировой войны на советско-германском фронте в тылу немецких войск активно действовали советские партизанские отряды. Одной из ключевых задач таких отрядов было разрушение коммуникаций противника, в первую очередь железнодорожных – это временно парализовало активность, наносило вред военной логистике, причиняло немалый ущерб и деморализовало силы врага.

В Курской битве партизанами, по согласованию с Центральным штабом партизанского движения, была проведена специальная операция, она называлась «Рельсовая война» (рис. 1).

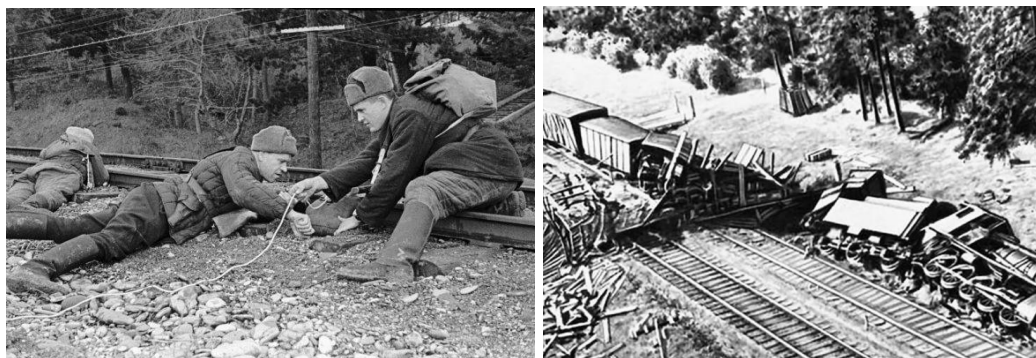


Рис. 1. Партизанская операция «Рельсовая война»

В ходе этой операции были произведены десятки взрывов на рельсовых путях, а также взорваны более тысячи эшелонов и несколько бронепоездов. На некоторых линиях транспортная коммуникация была задержана от 3 до 15 суток, а три очень важные линии снабжения и вовсе не работали целый август. Операция значительно затруднила перегруппировки и снабжение немецких войск. Такой опыт проведения специальных операций против линий коммуникации противника был использован и в дальнейшем в ходе ведения военных действий.

Колоссальные масштабы разрушений линий железнодорожных коммуникаций требовали значительных усилий по их восстановлению. Во многих армиях мира имелись и имеются воинские формирования, назначением которых является восстановление и обслуживание железных дорог, находящихся у линии фронта.

Темпы восстановления линий железнодорожных коммуникаций также были чрезвычайно высокими и составляли до 20 - 50 км в сутки. Можно сказать, что разрушение и восстановление железных дорог в период военных действий, особенно во второй мировой войне, осуществлялось в огромных масштабах и с огромной скоростью.

В годы Великой Отечественной войны железные дороги СССР осуществили невиданные в мировой практике объёмы воинских перевозок. Были эвакуированы 18 млн. человек и 2593 крупных заводов и фабрик. За четыре военных года непосредственно для армии доставлены более 19,7 млн. вагонов, или 444213 поездов, в том числе 9,8 млн. вагонов с войсками и 9,9 млн. с воинскими грузами. Состав из этих вагонов опоясал бы земной шар по экватору более шести раз. За годы войны фашистская авиация произвела на советские железнодорожные объекты 19863 налёта, сбросила на них свыше 243 тыс. фугасных, осколочных и 120 тыс. зажигательных бомб. Противником была оккупирована территория СССР, где располагались почти 50 тыс. км (47 % всей сети) железных дорог страны.

Трудящиеся Курской области и советские военнослужащие выполнили около 800 тыс. куб. метров земляных работ, построили 56 сооружений общей протяженностью 750 погонных метров, 2 пункта водоснабжения, 8 остановочных пунктов (станций и полустанков).

Нитка железной дороги, построенная за 32 дня женщинами и детьми, протяженностью в 95 км, связала Старый Оскол и Ржаву. Она сыграла немаловажную роль в уничтожении противника на Курской дуге. Перевозки для военных нужд в Курской битве в период с июля по август 1943 года составили 121880 вагонов.

В соответствии с Постановлением бюро Курского обкома от 14 июня 1943 г. № 44 «Фронтowej стройке - ударные темпы» было мобилизовано 20 тыс. человек, 1000 подвод и инструмент из районов Курской области, 4 тыс. комсомольцев. Так, Скороднянскому району следовало выделить: с лопатами 150 человек, с кирками 550 человек, с носилками 550 человек, подвод для перевозки земли 60 человек. Иметь две смены белья, на 20 дней продуктов питания, котелок или миску, кружку и ложку. Собрать стройотряды по 100 человек. Все участники строительства совершили трудовой подвиг. Всю работу выполняли вручную. Работали изо всех сил по 12-14 часов. Задание выполняли и перевыполняли. Трудились от души, а усталость была страшная, буквально валились с ног к концу дня. И так было в течение 32 суток. Дисциплина на стройке была строгая. Трудовое напряжение было велико, но никто никуда не сбежал. Молодежь давала клятву работать так, как сражались наши доблестные воины с противником на фронте. 19 июля 1943 года прошел первый паровоз, украшенный разноцветными лентами, впереди на нем лозунг «Все для Победы!». Ночью прошли из Старого Оскола к Ржаве составы с зачехленными танками, орудиями, снарядами. Дорога сослужила фронту добрую службу во время боёв на Курской Дуге. Работники старались привить детям гордость за наш народ и Родину личным примером и хорошими поступками других.

Список литературы

1. Железнодорожные войска России /под ред. Г. И. Когатько. - Москва, 2002. – Текст: непосредственный. Кн. 3. На фронтах Великой Отечественной войны: 1941—1945. - С. 10

2. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917—1945 гг. — Санкт-Петербург, 1997. — 416 с., ил. — Текст : непосредственный.

3. Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны : реферат – Текст : электронный //ДИПЛОМЦЕНТР. – URL : <https://www.diplom-center.ru/115757>

ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОЛОТНА ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ

Прилукова Е.Ф., Воронов А.О., студенты 4 курса
Хорошайлова И.Г., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Серьезную и почетную работу делали железнодорожники в тылу и страшную и опасную на фронте. И денек, и ночь они стояли на трудящийся вахте: вели маршруты, изготавливали погрузку-выгрузку, чинили подвижной состав. Отчетливая работа железнодорожников – 1-ое средство неразрушимой связи фронта и тыла. Особенное забота уделялось содержанию пути. Дорога главная доля ж/д автотранспорта и от его положения зависела защищенность перемещения поездов. Невозможно не обозначить то, собственно что на дистанциях пути в военное время все столкнулись с вблизи проблем по текущему содержанию пути, которые преодолевались за счет внутренних резервов и вербования добавочной рабочей силы. Кое - какие филиалы были не всецело укомплектованы рабочей мощностью и, не обращая внимания на высшую производительность труда, не преодолевали с предусмотренным размером дел. Это усугублялось ещё и тем, собственно, что из бригад текущего содержания пути отвлекалась доля трудящихся на болванку шпал, балласта, щебня и иные аварийные работы. По причине неуккомплектованности бригад текущего содержания пути кадровые путные трудящиеся промышляли зимой перешивкой пути, поправкой пучин на карточки и ботинки, сменой бракованных рельс и скреплений, а летом сменой шпал, перешивкой выправкой пути способом суфляжа, рихтовкой пути, разгонкой промежутков, подменой рельс. Все другие работы выполнялись временной рабочей мощностью. Это семейные владельцы, молодые люди, старшеклассники, тоннельные, мостовые, переездные охранники, путные обходчики. В результате дистанции пути благополучно преодолевали с летними путными работами, заготавливали ткань, чинили путные инструменты и приспособления.

Отдельные путные обходчики, используя стахановско-лунинские способы, делали в рабочее время ряд иных дел, к примеру, замену и болванку шпал, болванку пучинного материала, щебня, замену составляющих верхнего строения пути, зачистку заусенец и иные работы. Объединяясь в кооперированные бригады, обходчики убирали балласт, подбивали потрясенные шпалы, изготавливали перешивку пути. Роль путных обходчиков в бригадах не ограничивалось лишь только значением сигнальщиков, они могли помочь в рихтовке пути, разгонке и

регулировании промежутков, и иных работах. Нередко применялся способ последовательного (комплексного) выполнения 1 и тех же дел. В ночное время переездные охранники были меньше загружены прямой собственной работой, вследствие этого путевой знаток поручал им болванку пучинного материала из готовых «чураков», пластинок закрепителей, черешков для инструмента. За охранниками переездов, на коих было малозначительное перемещение авто и гужевого автотранспорта, закреплялся 1 км пути, на котором они изготавливали укрепление болтов и противоугонов, подбивку костылей, убирали сор.

Наибольшее исследование внутренних резервов разрешало дистанциям пути, бригадам текущего содержания пути преодолевать с задачками военнослужащего времени, содействовать быстрейшему продвижению боевых и народнохозяйственных грузов. Незаменимым условием бесперебойной работы стальных дорог в зимние месяцы считалась замечательная подготовка путного хозяйства. Дорога нужно было «заморозить» в примерном состоянии. В абсолютной готовности держать все способы снегозащиты.

Так, к примеру, коллектив Слюдянской дистанции пути проект среднего починки пути по состоянию на 1 октября 1941 г. перевыполнил. Всецело подготовил способы снегоборьбы, обеспечил дистанцию инструментами, щитами, увязочным материалом, коробами для вывозки снегопада, починил снегоочиститель и зимнюю спецодежду для путных трудящихся. На дистанции был разработан оперативный проект снегоборьбы. За отдельными участками зафиксировали конкретных людей. Усиленно заготавливали пучинный ткань, дабы к моменту подъема пучин не абстрагировать трудящихся с починки пути на его болванку, а незамедлительно ликвидировать их. Уделяли значительное забота вопросу подготовки сотрудников. Проводили семинары с дорожными мастерами, бригадами пути по вопросу об особенностях работы в зимних критериях, обсудили уроки минувших зим. Протекали семинары с путными обходчиками и старшими рабочими. Путьцы Слюдянской дистанции изыскивали все свежие и свежие внутренние ресурсы. В дистанционных мастерских чинили вышедшие из строя скрепления. Живя с идеей – высвободить индустрию для работы на оборону, слудянские путьцы освоили в собственных мастерских изготовление винтообразных домкратов для подъёмки пути, тележек «Модерон», центровок, универсальных шаблонов для измерения пути. В развернувшемся предоктябрьском социалистическом состязании коллектив взял на себя обещание «заморозить» дорога в замечательном состоянии. В предоктябрьском состязании наилучшие итоги рекомендовали луинцы – путные обходчики Труханович, Киселев, Дедов, Зозуля, Табачук, Демин, Лоскутов, Шишкин. Начинаящих и др., бригады пути Тюрин, Горбатюк, Амельченко, Федоров, И. Ефремов, В. Зиновьев.

Метод Казанцева

В 1943 г. авторитетный дорожный обходчик Свердловской дистанции пути Герой Социалистического труда А. М. Казанцев, стремясь увеличить поддержку фронту, организовал кооперированную бригаду путных обходчиков, которая взяла на себя обещание исполнять на конкретном участке все работы по текущему содержанию пути. Работая по 4 ч в свободное от дежурства время, бригада А. М. Казанцева всецело категорически отказалась от предложений ремонтных трудящихся и достигнула на собственных км замечательного состояния пути. Почин путного обходчика А. М. Казанцева имел большущее народно-хозяйственное смысл. Распространение способа содействовало оздоровлению путного хозяйства и удачному заключению ведущей задачи – скорого продвижения поездов. Как раз в следствие этого способ Казанцева отыскал обширное использование на всех дистанциях сети дорог. Тыс. последователей собственным стахановским, самоотверженным трудом безустанно сражались за оздоровление путного хозяйства.

На ВСЖД первым его последователем считался дорожный обходчик Черемховской дистанции Кирюхин, создавший на собственном обходе кооперированную бригаду из путных обходчиков и переездных охранников. Вдгон за Кирюхиным способ начали вводить и иные путные обходчики нашей дороги. В мае 1944 г. на дистанциях Восточно-Сибирской стальной дороги было 60 кооперированных бригад, которые совместили больше 230 путных обходчиков, а в июне 1944 г. 69 бригад. Эти бригады выполнили большущий размер дел. Они изготавливали планово текущий починка. В зимний этап казанцевские бригады очищали пути от снегопада, заготавливали пучинные карточки, шпалы, чинили щиты.

Отдельные путные обходчики зарекомендовали эталоны самоотверженного труда. Так, обходчик Зиминской дистанции Рудич в свободное от дежурств время заготовил 280 шпал и заменил на собственном обходе 50 шпал, у 700 шпал зачистил заусенцы, убрал 110 м³ балласта.

Путные обходчики дистанции пути Иркутск-Пассажирский друзья Мижев, Шеховцев, Гвоздев, Середа и Шевчук примерно содержали прикрепленные к ним км. В направление зимы они чистили пути от снегопада, заготавливали пучинные карточки, изготавливали целый небольшой нынешний починка пути и иные работы. В летне-путевые работы 1944 г. путейцам светило починить 500 км пути (в 2 раза более, чем в 1943 г.). В борьбе за выполнение намерения починки пути завлекли казанцевские бригады. Путные обходчики отлично знали целый процесс летних путных дел, в следствие этого любой за 3 часа имел возможность устроить более, чем всякий молоденький, малоопытный ремонтный пролетарий, а участвуя в кооперированных бригадах, путеобходчик увеличивает собственную квалификацию.

Список литературы

1. Литературная газета “Баллада о путевом обходчике”. <https://lgz.ru/article/-39-6706-25-09-2019/ballada-o-putevom-obkhodchike/>

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Федоров И.В., студент 4 курса

Романова Е.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Елецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Елец, Россия*

Железнодорожный транспорт сыграл огромную роль в обеспечении победы Советского Союза над фашистской Германией. Великая Отечественная война кардинально изменила и во много усложнила задачи стоящие перед железнодорожным транспортом. С первых дней войны перед железнодорожниками стояла задача в обеспечении быстрой и бесперебойной доставки на фронт огромного количества войск, боевой техники, вооружения. Для успешной реализации поставленных задач, уже с первых дней войны, приказом Наркома Путей сообщения пришлось перестроить на военный график весь сложный комплекс движения поездов. Он предусматривал быстрое продвижение в первую очередь воинских эшелонов и особенно грузов, связанных с мобилизационными перевозками. Перестройка работы железной дороги серьезно осложнялась эвакуацией. Промышленное и сельскохозяйственное оборудование из прифронтовой зоны вывозилось на Восток страны.

За годы войны железнодорожники перевезли 20 миллионов вагонов - с солдатами, а также с грузами - снарядами, боевой техникой, продовольствием. Поезда шли сплошным потоком, иногда интервал между ними составлял 600-700 метров. 2,5 тысячи заводов и фабрик были вывезены за Урал, что позволило в кратчайшие сроки восстановить военный и промышленный потенциал. В эвакуацию были вывезены 18 миллионов человек, для этого потребовалось более полутора миллионов вагонов. Используя временное превосходство в воздухе, немецко-фашистское командование пыталось парализовать работу железных дорог. Средняя продолжительность перерыва в движении поездов после каждого налета вражеской авиации составляла около шести часов. Только с июня по декабрь 1941г. на объекты прифронтовых железных дорог вражеская авиация совершила около 6 тысяч воздушных налетов, уничтожив 16 тысяч парово-

зов. В военное время железнодорожники восстановили 120 тысяч километров железнодорожных путей, 13 тысяч малых и около 3 тысяч больших мостов.

Для быстрейшего продвижения поездов железнодорожники широко использовали технические новшества, применяли передовые методы труда: скоростное формирование поездов, безотцепочный ремонт вагонов, вождение тяжелых составов, отправление сдвоенных поездов. С целью повышения пропускной способности некоторых участков осенью 1941г. на железной дороге была введена "живая блокировка", то есть через каждые 800-900 метров на перегонах стояли сигналисты и по их сигналам шли поезда.

Железнодорожники обеспечили подготовку и проведение более 50 стратегических и наступательных операций, осуществленных советскими Вооруженными силами в ходе Великой Отечественной войны. Успеху этих операций способствовала своевременная доставка из глубины страны боеприпасов, горючего, продовольствия и других средств.

Нельзя не отметить, что в ходе Отечественной войны многим железнодорожникам пришлось отправиться на фронт, что привело к ощутимому оголению кадров, работающих на транспорте. Опытных кочегаров, машинистов и многих других специалистов пришлось заменить пришедшими им на смену неопытными подростками.

В ходе выполнения воинских перевозок осенью 1941г. и зимой 1941/42г. возник ряд серьезных трудностей, обусловленных не только недостаточной пропускной и выгрузочной способностью фронтовых железнодорожных участков, но и не вполне четкой работой других видов транспорта (прежде всего речного и морского), несогласованностью их усилий. Для координирования работы всех видов транспорта, более четкого регулирования воинских и народнохозяйственных перевозок в феврале 1942г. при ГКО был образован Транспортный комитет в составе: И. В. Сталин (председатель), А. А. Андреев (заместитель председателя), А. И. Микоян, А. В. Хрулев, И. В. Ковалев, Г. В. Ковалев, З. П. Шашков, П. П. Ширшов, А. Г. Карпоносов и др.

Во втором периоде войны, в результате повышенных темпов восстановления железнодорожных путей, железнодорожный транспорт улучшил свою работу. К началу 1944 г. было открыто движение поездов на всех основных железнодорожных коммуникациях.

Существенно усложнилась работа железнодорожного транспорта с выходом советских войск на территорию зарубежных стран. Железные дороги СССР и сопредельных стран имеют разную ширину колеи, различные габариты подвижного состава и приближения строений, разные типы сигналов, сцепных устройств и правила эксплуатации железных дорог. Для осуществления воинских перевозок на стыке железных дорог СССР и сопредельных стран создавались

перевалочные базы, где войска и грузы перегружались из вагонов железных дорог союзной колеи в вагоны европейской колеи. Первая перевалочная база была организована на стыке советской железной дороги с румынской на ст. Варешты в тыловом районе 2-го Украинского фронта. К началу Берлинской наступательной операции на железнодорожной сети фронтов, действовавших на западном направлении, были созданы глубокие «вводы» союзной колеи, которые являлись основными путями подвоза. Эти «вводы» в тыловом районе каждого фронта дополнялись одним-двумя фронтальными железнодорожными направлениями западноевропейской колеи, по которым перевозилось до 25–40 процентов всех снабженческих грузов.

Железнодорожный транспорт с честью справился со своими задачами в годы Великой Отечественной войны. Это отмечали также и наши союзники по антигитлеровской коалиции. В брошюре «Методы боевых действий русских войск во второй мировой войне», изданной министерством армии США, в частности, говорилось: «Следует отметить отличное использование русскими железных дорог, хотя это и не относится непосредственно к боевым действиям. С помощью железных дорог русские осуществляли стратегические сосредоточения и переброску одной или нескольких армий в невероятно короткие сроки. Железнодорожная сеть европейской части России не часто давала возможность для подобных операций, но как только появлялась возможность, она полностью использовалась. Использовались все средства. Непрерывный поток эшелонов следовал на расстоянии зрительной связи друг от друга. Движение их в одном направлении осуществлялось по всем колеям. Используя железнодорожный транспорт, русским удавалось ошеломить немецкое командование, так как подобная быстрота таких перевозок по железным дорогам шла вразрез с имеющимся опытом».

Советские железнодорожники внесли достойный вклад в победу над врагом, и Родина высоко оценила их ратные и трудовые подвиги, наградив тысячи военнотружеников, рабочих и служащих орденами и медалями Советского Союза. Лучшим из лучших было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Список литературы

1. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 / под ред. Н.С. Конарева. - М.: Транспорт, 1985.
2. История железнодорожного транспорта Советского Союза / под общей ред. В.Д. Кузьмича, Б.А. Лёвина. – М., 2004. - Т.3: 1945-1991
3. История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. – М.: Изд. Дом Мещерякова, 2012.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В ГОДЫ ВОЙНЫ

Хохлова А.В., студентка 4 курса

Мосина О.С., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Тихорецк, Россия*

Железнодорожный транспорт сыграл огромную роль в держании победы Советского союза над фашистской Германией. С самого начала военных действий от железнодорожников требовалось немедленно обеспечить быструю доставку к фронту необходимых ресурсов.

Для удачного выполнения поставленных перед ними задач пришлось перестроить на военный лад весь железнодорожный комплекс.

Великая отечественная война от всего народа не просто усилий, а сверх усилий, железнодорожники были не исключением.

В прифронтовой зоне были прифронтовые перевозки под бомбежками, обстрелами со взрывами, с массовой гибелью людей, с полным изменением всего привычного порядка пассажирских и главным образом грузовых перевозок. В тылу резко возросла нагрузка на потоки грузов с заводов Урала, Сибири в направлении фронта, а со стороны линии фронта шел целый вал поездов с беженцами, с эвакуируемыми людьми предприятий, со всем тем, что приходилось срочно вывозить в тыл со стороны западных границ, где шли ожесточенные военные действия.

В первые же дни войны уже было сформировано семь тысяч эшелонов, при этом сразу железнодорожникам приходилось прибегать к технической смекалке, для того чтобы просто преодолеть такой огромный поток грузов. Например: бывали поезда, которые состояли из нескольких сцепленных между собой составов – паровоз - вагоны – паровоз – вагоны, сцепленные вместе.

Между прочим, в тыл активно эвакуировали и паровозы целыми большими сплотками. Паровоз в годы войны, особенно товарный паровоз становился в буквальном смысле на вес золота. Что касается перевозки грузов, то железные дороги Советского союза перекрыли во время войны все мыслимые рекорды Гиннеса. В частности два миллиона резервистов было переведено к западным границам в конце 1941 года. Эти поезда с резервистами и с продукцией военных заводов Урала и Сибири шли с колоссальной скоростью до восьмисот километров в сутки.

Надо так же отметить, что станции начали сразу же работать на военный

лад. Огромный объем сортировочной работы выполнялся, потому что нужно было очень быстро и бесперебойно перебрасывать вагоны с одной дороги на другую, потому что фронт не ждал.

Коменданты воинского эшелона становились единоличными и абсолютными хозяевами положения с поездом. У него на боку был пистолет. Если поезд задерживался он бежал с пистолетом к машинисту и требовал немедленно ехать, время было такое. Каждый поезд считался срочным.

Так же не нужно забывать, что машинистам приходилось водить поезда под непрерывными бомбежками и обстрелами.

Для того, чтобы обеспечить само существование паровозов в прифронтовой полосе, просто административными жесткими методами, угрозами расстрелов и так далее, естественно положение было поправить было нельзя, нужна была мера техническая. И такая мера была применена.

Паровозы массово выходили из строя в прифронтовой полосе, бомбежки обстрелы и так далее. Ремонтировать их было негде. Большинство депо, кстати так же, как мостов и станций были взорваны, естественно уничтожены арт - обстрелами в результате военных действий. Было множество вопрос как ремонтировать паровозы, как делать им промысловый ремонт, как обеспечивать устранение технических неисправностей.

Были созданы специальные паровозные колонны особого резерва НКПС ОРКП особого резерва колонны паровозов. Это были целые механизированные тяговые подразделения, которые включали в себя мастерские, прачечные, бытовое вагон, или даже вагон – клуб. Благодаря этим мобильным подразделениям удалось обеспечить дееспособность паровозного парка в прифронтовой зоне.

Так же надо отметить, что во время войны начали работать девушки на мужских должностях. Нередки случаи, когда придя на паровоз девятнадцати летняя девушка за одну поездку, причем полуголодная девушка перебрасывала в топку паровоза до восемнадцати тонн угля.

Что касается вождения поездов машинистами, то это отдельная железнодорожная сага, особенно в прифронтовой зоне. Это было виртуозное мастерство и огромное мужество. Надо сказать, что локомотивных бригад погибало очень много. Например, во время Сталинградской битвы одна паровозная колонна только за несколько дней подготовки к контр - наступлению нашему потеряла треть своего личного состава в результате постоянных обстрелов и бомбежек. Отправляясь в путь они точно знали, что будут бомбить, но тем не менее имели мужество, как бы не было в этой ситуации, не просто вести поезд, но и действовать при его вынужденной остановке. Это был героический труд. Огромнейший объем перевозок, усиленный мужеством и трудовой доблестью.

За годы войны железнодорожники перевезли 20 миллионов вагонов - с

солдатами, а также с грузами - снарядами, боевой техникой, продовольствием. Если выстроить эти эшелоны по цепочке, то ими можно всю Землю 4 раза обернуть по экватору. Поезда шли сплошным потоком, иногда интервал между ними составлял 600-700 метров.

2,5 тысячи заводов и фабрик были вывезены за Урал, что позволило в кратчайшие сроки восстановить военный и промышленный потенциал. В эвакуацию были вывезены 18 миллионов человек, для этого потребовалось более полутора миллионов вагонов.

Только с июня по декабрь 1941 года на объекты прифронтовых железных дорог вражеская авиация совершила около 6 тысяч воздушных налетов. В годы войны было уничтожено 16 тысяч паровозов.

Можно сказать, что если в 1941 году во втором полугодии численность работников была около полутора миллионов человек, то 1942 году численность работников снизилась до девяти ста тысяч человек, а при этом объем грузов вырос почти в полтора раза. Тем не менее железнодорожники героически одолели эту работу.

Свою преданность Родине железнодорожники продемонстрировали массовым участием в воскреснике, проведенном 3 августа 1941 года во Всесоюзный день железнодорожника. В этот день были отремонтированы сотни километров путей, сотни паровозов и тысячи вагонов, собрано 7800 тонн металлолома. Заработанные 20 млн. руб. по решению участников воскресника были переданы в фонд обороны страны.

За заслуги в обеспечении перевозок грузов для фронта и народного хозяйства 28420 железнодорожников награждены орденами и медалями, 53486 – удостоены медалей за оборону Москвы, Ленинграда, Сталинграда, Севастополя, Одессы, Кавказа и Заполярья, ещё более миллиона – награждены медалью «За трудовую доблесть».

Маршал Советского Союза Александр Михайлович Василевский отметил: «Проявив мужество, упорство, неиссякаемую инициативу и изобретательность, железнодорожники под опытным руководством транспортных служб в центре и на местах с честью выдержали свой военный экзамен».

Список литературы

1. Ковалев И.В. – Транспорт в Великой Отечественной Войне.
2. https://studopedia.ru/15_42515_zheleznaya-doroga-v-godi-velikoyotechestvennoy-voyni.html

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ГОДЫ ВОЙНЫ

Храмова Ю.В., студентка 1 курса

Храмова Т.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Железнодорожный транспорт сыграл огромную роль в обеспечении победы Советского Союза над фашистской Германией. С первых дней военных действий от железнодорожников потребовалось обеспечить быструю и бесперебойную доставку к фронту огромного количества войск, боевой техники и вооружения.

Для успешного решения поставленных задач пришлось перестроить на военный лад весь сложнейший железнодорожный комплекс. Началом этой перестройки стал перевод движения поездов на особый военный график, который был введен приказом Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) 22 июня 1941 года. Он предусматривал продвижение в первую очередь воинских эшелонов и грузов, связанных с мобилизационными перевозками.

Перестройка работы железной дороги серьезно осложнялась эвакуацией. Вместе с промышленным и с/х оборудованием из прифронтовой зоны вывозилось транспортное хозяйство магистралей, заводов и предприятий НКПС. На долю железнодорожных магистралей в первый период войны выпала поистине беспрецедентная нагрузка по перебазированию производительных сил страны из районов, которым угрожала оккупация, на Восток.

Для быстрее продвижения эвакоэшелонов железнодорожники широко использовали технические новшества, применяли передовые методы труда: скоростное формирование поездов, безотцепочный ремонт вагонов, вождение тяжеловесных составов, отправление сдвоенных поездов. С целью повышения пропускной способности некоторых участков железных дорог осенью 1941 года была введена "живая блокировка" – через каждые 800-900 метров на перегонах стояли сигналисты и по их сигналам шли поезда. Изменились графики работы паровозных бригад. Если до войны паровозная бригада обычно водила эшелоны на определенном участке (плече), то в военное время к составу прикреплялся турный вагон для локомотивной бригады, и она вела поезд до места назначения. Машинисты водили эшелоны за тысячи километров, месяцами не возвращаясь домой.

Обеспечивая доставку стратегических резервов к фронту, эвакуацию материальных ценностей и людей из временно оккупированных гитлеровскими вой-

сками областей и республик страны, железные дороги стали связующим звеном между фронтом и тылом.

Железнодорожники обеспечили подготовку и проведение более 50 стратегических и наступательных операций, осуществленных советскими Вооруженными силами в ходе Великой Отечественной войны. Успеху этих операций способствовала своевременная доставка из глубины страны боеприпасов, горючего, продовольствия и других средств. Общий объем перевозок в период подготовки решающих сражений достиг 1 млн тонн.

Помимо решения военных задач, железным дорогам необходимо было продолжать непрерывное снабжение промышленности сырьем, топливом, металлом и другими важными грузами, а также осуществлять пассажирские перевозки. Благодаря самоотверженной работе железнодорожников в годы войны удалось связать важнейшие экономические районы тыла в гигантский по территории народнохозяйственный комплекс.

До начала великого перелома в 1943 году, после которого стал ясен исход войны, железнодорожники принимали участие в боевых действиях, поэтому произошло кадровое оголение железной дороги. На места машинистов, кочегаров и других специалистов пришла молодежь, подростки. В 1943 году вышел приказ И. В. Сталина о возвращении всех работников железных дорог на прежние места работы. Это способствовало укреплению кадрового состава на железных дорогах, что, в свою очередь, повысило качество перевозок грузов.

Цифры и факты военного времени

1. Доля железнодорожного транспорта в грузообороте в военные годы:

-в 1941 году – 93%;

-в 1942 году – 52%;

-в 1943 году – 58%;

-в 1944 году – 68%;

-в 1945 году – 76%.

2. Перевезено 20 млн вагонов с солдатами, снарядами, боевой техникой, продовольствием. Если выстроить эти эшелоны по цепочке, то ими можно всю Землю 4 раза обернуть по экватору. Поезда шли сплошным потоком, иногда интервал между ними составлял 600-700 метров.

3. Во время оборонительных боев под Москвой под воинские перевозки было подано 333,5 тыс. вагонов.

4. В ходе подготовки Курской битвы 14 410 эшелонов перевезли целые армии в полном составе.

5. 2,5 тыс. заводов и фабрик были вывезены за Урал. Это позволило в кратчайшие сроки восстановить военный и промышленный потенциал.

6. В эвакуацию были вывезены 18 млн человек. Для этого потребовалось

более 1,5 млн вагонов.

7. С июня по декабрь 1941 года на объекты прифронтовых железных дорог вражеская авиация совершила около 6 тыс. воздушных налетов. В годы войны было уничтожено 16 тыс. паровозов.

8. В военное время железнодорожники восстановили 120 тыс. км железнодорожных путей, 13 тыс. малых и около 3 тыс. больших мостов.

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 непригодные 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 авиаудару 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 сократилось 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.

Список литературы

1. <https://history.rzd.ru/history/public/ru>
2. <https://www.drivenn.ru>

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Чалов Д. Н., студент 1 курса
Ковалевская О.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Укрепление и развитие могущества Российской Федерации в мирное и военное время во многом зависит от развития всех видов транспорта, в том числе и железнодорожного. Железнодорожный транспорт должен развиваться для осуществления военных сообщений. Реконструкция и строительство железных дорог должны предполагать использование их в обеспечении массовых перевозок по стратегическому сосредоточению войск.

Великая Отечественная война 1941 - 1945 годов была самой жестокой из всех войн, которые когда-либо ранее пережила наша страна. В этой войне решалась судьба СССР и судьба многонациональных народов Советского Союза, приговоренных фашистской Германией к уничтожению. В период войны вклад железнодорожного транспорта в достижение Советской армии не оценим.

Если рассматривать тему статьи в целом, то можно сказать, что железнодорожный транспорт Советского Союза был подготовлен к тяжким испытаниям в условиях военного времени. В парке железнодорожного транспорта насчитывалось несколько тысяч мощных локомотивов, платформ, вагонов, цистерн; имелись достаточные запасы смазочных материалов и топлива, а также все то, что необходимо для восстановления поврежденных участков железных дорог и ремонта подвижного состава. Кроме этого работники железнодорожного транспорта были квалифицированными специалистами и могли в военных условиях проявлять творческую инициативу, направленную на решение ответственных и сложных задач [1, с.56].

Также, была готова к работе (осуществление массовых воинских перевозок) в условиях военного времени и служба военных сообщений Советской Армии. В её составе имелись центральные органы, которые являлись уполномоченными представителями военного командования, и имели право давать задания транспортным органам.

Но, несмотря на все эти, как, казалось бы, положительные моменты, железнодорожный транспорт оказался в затруднительном положении из-за внезапного нападения фашистской Германии.

Приграничным железным дорогам пришлось передислоцироваться по причине того, что на их месте разворачивались органы военных сообщений. Много частей железнодорожных войск поменяли пункты дислокации и не успели вовремя развернуться.

Кроме этого, противник быстро продвигался по территории Советского Союза и это требовало изменения планов мобилизационных перевозок. Частая переадресовка военных эшелонов, массовая эвакуация посредством железнодорожного транспорта привели к транспортному коллапсу. Органы военных сообщений не смогли взять на себя учет по всей массе воинского транспорта, не смогли контролировать продвижение и выгрузку воинских эшелонов и, следовательно, управление перевозками было значительно нарушено.

Огромным минусом в работе железнодорожного транспорта являлся и тот факт, что немецко-фашистское командование парализовало работу наших железных дорог имея превосходство в воздухе. Авиация врага подвергала советские железнодорожные объекты сильным бомбардировкам на глубину 350–400 км.

За период с 1941 г. по 1945 г. противник использовал в атаках на советские железнодорожные объекты 44 % от всех сброшенных на Советский Союз бомб [2, с.29-34].

Но, несмотря ни на что, врагу не удалось на длительный период прервать работу железной дороги. Из-за самоотверженной работы железнодорожного и личного состава железнодорожных войск, органов военных сообщений - движение поездов на фронт не прекращалось.

В чем же заключалась роль железнодорожного транспорта в период с 1941 г. по 1945 г.?

1. Железнодорожный транспорт широко использовался для отправки основных видов материальных средств. Для срочной доставки на фронт горючего, боеприпасов, продовольствия частично вводилась специальная серия нумерации транспорта, появлялись экспресс-поезда, литерные поезда. Скорость передвижения таких поездов составляла 700 км в сутки. Правда, при движении таких поездов снижалась пропускная способность железнодорожных участков из-за задержки другого железнодорожного транспорта. И уже в 1943 году литерные поезда и экспресс - поезда были отменены.

2. Были организованы специальные мобильные формирования, включавшие в себя паровозные колонны, которые не были приписаны к депо. Колонны состояли из 15-30 паровозов с прикрепленными к каждому из них кондукторскими, локомотивными бригадами. В вагонах-теплушках такой колонны размещался личный состав и 15-суточный запас продовольствия. Паровозные колонны показали свою эффективность и с 1942 года сформировался особый резерв паровозных колонн.

возных колонн [4, с.75-79].

3. Специальные, постоянные и временные военно-санитарные поезда тоже играли особую роль в период Великой Отечественной войны. Постоянный поезд насчитывал 500 мест, а ёмкость временного увеличивалась до 800 мест. Также, для вывоза больных и раненых использовались военно-санитарные летучки. Это временный поезд, состоящий из товарных вагонов и перемещающийся на короткие расстояния.

4. Воинские перевозки. К ним относились перевозки оперативных эшелонов, стрелковые дивизии, стрелковые бригады. Перевозка такой массы войск в очень короткие сроки было исключительно сложно выполнить, так как пропуск и выгрузка эшелонов практически производилась только на участках Московско-Рязанской и Ярославской дорог, а также на Московско-Окружной железной дороге и на Горьковской линии Московско-Курской железной дороги. Помимо этого, железнодорожные объекты Советской Армии подвергались сильным атакам с воздуха. Много времени требовалось на восстановление железных дорог. Средний темп восстановления был установлен не менее 8 км. в сутки. Это большая цифра, учитывая то, что темп восстановления, даже несмотря на самоотверженный труд железнодорожников, был низким и составлял 3,6 км. в сутки. К трудностям воинских перевозок относилась и большая потеря подвижного состава.

Несмотря на все трудности и невзгоды весной 1944 года железные дороги улучшили свою работу. Выросла общесетевая погрузка вагонов, повысился темп восстановления железнодорожных фронтовых направлений, было открыто движение поездов на основных железнодорожных коммуникациях, увеличились снабженческие и оперативные перевозки для фронта [3, <https://pobeda.mintrans.ru/history/29/>].

Огромную работу выполнили в 1944-45 г. железнодорожные войска и специальные формирования Народного комиссариата путей сообщения, которые восстановили более 45 тыс. км железнодорожного полотна и перешли более 11 тыс. железнодорожных линий.

Удачное выполнение такого огромного объема работ стало возможно при помощи значительного увеличения численности железнодорожных войск, повышению технического оснащения, соединений железнодорожных войск фронтов.

Отсюда следует, что железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны сыграл одну из решающих ролей в обеспечении нужд советского фронта и потребностей экономики страны в перевозках.

Список литературы

1. Голушко И. Теория тыла и военная экономика. — М.: Воениздат, 1994,

2. Журнал «Мужская работа» № 60, 2017 г., стр. 29-34

3. Сайт Минтранса РФ [сайт] URL // <https://pobeda.mintrans.ru/history/29/>

4. Журнал « Военная мысль» № 8, 1986 г., стр. 75-79 [сайт] URL // <http://militaryarticle.ru/voennaya-mysl/1986-vm/8123-zheleznodorozhnyj-transport-v-gody-velikoj>

ФРАУ «ЧЕРНАЯ СМЕРТЬ»

Щедрин Р.С., студент 4 курса

Романова Е.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Елецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Елец, Россия*

В годы Великой Отечественной Войны в рядах Советской армии сражались на столько бесстрашные и самоотверженные люди, героизм которых не только восхищал и поднимал боевой дух сослуживцев, но и вносил страх и ужас в умы врагов. Одной из таких героинь была единственная женщина – командир взвода морской пехоты – Евдокия Завалий.

Евдокия Николаева Завалий родилась 28 мая 1926 года в селе Новый Буг Новобугского района Николаевской области. С началом войны пятнадцатилетняя Дуся неоднократно обращалась к военкому с прошение об отправки на фронт, но отказы звучали один за другим: «Девушка, милая, мы детей на фронт не берем!»¹. Дуся работала в колхозе имени Коцюбинского: мотыжила свеклу, убирала пшеницу, заготавливала сено, объезжала лошадей. В один из дней полевых работ Евдокия воочию столкнулась с ужасом войны, но это ее не остановило: «Вдруг видим — на белом небе над нашим селом появились черные пятна. Бригадир аж присвистнул: «Парашютный десант!» Послышался нарастающий гул, и вражеские самолеты начали бомбежку. Мы бросились по домам. Вбежав во двор, я услышала чей-то стон и, глянув под старую антоновку, обомлела: молодой пограничник (у нас в селе находился штаб погранзаставы) лежит в луже крови. Не помню, как вбежала в хату, разорвала на бинты простыню, как могла перебинтовала его, смотрю — еще одного ранило, потом еще... »² Когда последняя воинская часть покидала Новый Буг, Евдокия прибавив себе пару лет, получив благословение от бабушки, уговорила командира взять ее с собой.

Месяц молодая девушка служила санитаркой и за этот срок не один десяток раненых бойцов перетаскала на себе. Солдаты научили ее обращаться с ору-

жем, и она не переставала проситься на передовую с автоматом в руках. Первое ранение Евдокия получила у острова Хортица, во время переправы через Днепр, когда тащила на себе очередного раненого. Проникающее ранение в живот от разрыва снаряда и госпиталь в станице Курганная под Краснодаром. Врач хотел комиссовать Евдокию, но она настояла на службе и ее отправили в запасной полк. Именно здесь, во время бомбежки она вытащила и спасла раненого офицера, за что и получила свою первую награду – орден Красной звезды.

Желание Евдокии попасть на передовую исполнилось по нелепой случайности. Гвардии старший сержант, прибывший из командования, подозвал к себе молодого, худощавого парнишку в гимнастерке, галифе, а на голове «ежик» после госпиталя. С документами тоже произошла история, в госпитале имя Евдокия сократили – Евдок., то есть Евдоким и никто не распознал в юном парне молоденькую девушку. Евдокия Николаевна вспоминает: «Выдали мне боеприпасы, обмундирование, а потом отправили... в баню. Если бы тогда узнали об обмане, не сносить мне головы. Расстрельная статья, с командованием шутки плохи! Стою ни жива ни мертва со своим тазиком, а мимо ребята в чем мать родила мыться бегут. Посмотрела на палатку медсанбата и смекнула расковырять себе лицо в кровь, чтобы не до бани было. В медсанбате мне обработали раны, а через два с половиной часа у станицы Горячий Ключ старший сержант Евдоким Завалий принимал бой в составе шестой десантной бригады».

Под Моздоком Евдоким Завалий взял в плен немецкого офицера, за что получил звание командира отделения разведки. Осенью 1942 года Завалий и боевые товарищи получили приказ удерживать стратегически важную высоту недалеко от Моздока. Ситуация была сложная, полное окружение, боеприпасы и провизия закончились после нескольких дней ожесточенных боев. Командир Евдоким Завалий проявил смекалку и под утро с длинным кабелем в руке отправился на вражеский берег реки. Там, собрав достаточно патронов и гранат у убитых врагов с помощью подручных средств соорудил плот и привязав его к кабелю отправил на другой берег. Сам же переделался в немецкую форму и спрятался в кустарнике при дороге. Мимо проезжали колонны техники: танки, самоходки, машины с солдатами – но все не то. Неожиданно вдалеке показались грузовики с провизией, по ним то и был открыт огонь из автомата, матросы с берега поддерживали. Набрав в плащ-палатку хлеб и консервы счастливая девушка отправилась к своим. Немцы стреляли ей в спину, но было уже поздно.

Восемь месяцев Евдокия, в звании старшина роты, скрывала тайну, но ложь всегда будет раскрыта. Весной 1943 года шли ожесточенные бои на Кубани, станица Крымская была в огне, рота попала в окружение, командир убит, бойцы растеряны, но вот из окопа во весь рост поднялась фигура Евдокима и с криком: «Рота! Слушай меня! Вперед, за мной!»³ - повел солдат в атаку. В этом

бою Дуся получила второе тяжелое ранение, ее тайна была раскрыта в госпитале, газетные статьи оповестили всех солдат. Учитывая боевые заслуги Евдокию Завалий не наказали, а отправили в город Фрунзе на курсы младших лейтенантов.

В октябре 1943 года лейтенант Евдокия Завалий назначен командиром взвода отдельной роты автоматчиков 83-й бригады морской пехоты. Не все бойцы были готовы принять 17 летнюю девушку-командира, а шутники называли ее подразделение – «Дуськин взвод.»

Евдокия и ее взвод всегда находились в самом пекле боевых действий, совершали дерзкие вылазки. На немцев, эта хрупкая, молодая девушка наводила страх за что ее и прозвали – «Фрау Черная смерть.»

За участие в Керченско-Эльтигенской десантной операции она получила орден Отечественной войны I степени. За штурм Сапун-Горы при освобождении Севастополя награждена орденом Отечественной войны II степени.

Ее имя дважды появлялась на братских могилах: первый раз под Белгород-Днестровским. При форсировании лимана; второй раз в Болгарии.

Во время Будапештской наступательной операции взводу Завалий было поручено взять штаб немецкого командования. И тут вновь Дуся применила смекалку и повела бойцов через канализационный канал. Штаб был захвачен, в плен попал немецкий генерал и оперативные карты.

Гвардии лейтенант Евдокия Николаевна Завалий прошла славный боевой путь. Она участвовала: в обороне Кавказа, в боях за Бессарабию, Крым, на Дунае, в освобождении Югославии, Румынии, Австрии, Болгарии, Чехословакии, Венгрии.

За время войны она получила четыре тяжелых ранения и две контузии, что не дало ей возможности учиться после окончания войны в военном училище. В 1947 году она демобилизовалась и уехала жить в Киев, где вышла замуж, растила двух детей, работала директором гастронома, вела активную общественную работу. Военное прошлое еще длительное время напоминало о себе: «Я после войны ещё долго по ночам ходила в атаку. Кричала так, что соседи пугались.»⁴

Кавалер четырех боевых орденов и почти сорока медалей – Евдокия Николаевна Завалий скончалась 5 мая 2010г.

Список литературы

1. Е. Н. Завалий. Командир моряков // Мужество, отвага и... любовь. Сборник. М.: «ПАЛЕЯ», 1997.
2. <http://womantory.livejournal.com/2035.html>
3. ekabu.ru/68548-evdokiya-zavaliy-frau-chernaya...

СЕКЦИЯ 3. ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ В БОРЬБЕ С ФАШИЗМОМ

ПРИМЕНЕНИЕ МАШИНЫ ТЬЮРИНГА ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ АЛГО- РИТМОВ ШИФРОВАНИЯ

Акимов Д. М., студент 2 курса
Кузьмина О. Г., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

В первой половине XX века, когда были изобретены первые вычислительные машины, наряду с физически осязаемыми машинами появлялись и машины-концепции. Одной из них была «машина Тьюринга» — абстрактное вычислительное устройство, придуманное в 1936 году Аланом Тьюрингом — учёным, которого считают одним из основоположников информатики.

Его кругозор распространялся от квантовой теории и принципа относительности до психологии и неврологии. А в качестве способа познания и передачи своих знаний Тьюринг использовал аппарат математики и логики. Он находил решения, казалось бы, нерешаемых задач, но был сильнее всего увлечен идеей «Универсальной машины», способной вычислить всё, что в принципе вычислимо.

В 1928 году немецкий математик Давид Гильберт привлек внимание мировой общественности к проблеме разрешения (Entscheidungsproblem). В своей работе «On Computable Numbers, with an Application to the Entscheidungsproblem», опубликованной 12 ноября 1936 года. Тьюринг переформулировал теорему Гёделя о неполноте, заменив универсальный формальный арифметический язык Гёделя на простые гипотетические устройства, которые впоследствии стали известны как машины Тьюринга.

Он доказал, что подобная машина была бы способна произвести любые математические вычисления, представимые в виде алгоритма. Далее Тьюринг показал, что не существует решения Entscheidungsproblem, сперва доказав, что Проблема остановки для машины Тьюринга неразрешима: в общем случае невозможно алгоритмически определить, остановится ли когда-нибудь данная машина Тьюринга.

Хотя доказательство Тьюринга было обнародовано в скором времени после эквивалентного доказательства Алонзо Чёрча, в котором использовались

Лямбда-исчисления, сам Тьюринг был с ним не знаком. Подход Алана Тьюринга принято считать более доступным и интуитивным. Идея «Универсальной Машины», способной выполнять функции любой другой машины, или другими словами, вычислить всё, что можно, в принципе, вычислить, была крайне оригинальной. Фон Нейман признал, что концепция современного компьютера основана на этой работе Алана Тьюринга. Машины Тьюринга по-прежнему являются основным объектом исследования теории алгоритмов.

Во время Второй мировой войны Алан Тьюринг принимал активное участие во взломе немецких шифров в Блетчли-парке. Историк и ветеран Блетчли-парка Эйза Бригс однажды сказал: «Блетчли-парку был нужен исключительный талант, исключительная гениальность, гениальность Тьюринга была именно такой».

С сентября 1938 года Тьюринг работал на полставки в GCHQ — британской организации, специализировавшейся на взломе шифров. Совместно с Дилли Ноксом он занимался криптоанализом «Энигмы». Вскоре после встречи в Варшаве в июле 1939 года, на которой польское Бюро шифров предоставило Великобритании и Франции подробные сведения о соединениях в роторах «Энигмы» и методе расшифровки сообщений, Тьюринг и Нокс начали свою работу над более основательным способом решения проблемы.

Польский метод основывался на недоработках индикаторной процедуры, которые немцы исправили к маю 1940 года. Подход Тьюринга был более общим и основан на методе перебора последовательностей исходного текста, для которого он разработал начальную функциональную спецификацию Bombe.

Машина, созданная на основе этой спецификации, искала возможные настройки, использованные для шифрования сообщений (порядок роторов, положение ротора, соединения коммутационной панели), опираясь на известный открытый текст. Для каждой возможной настройки ротора (у которого было 10^4 состояний или 10^{22} в модификации, использовавшейся на подводных лодках) машина производила ряд логических предположений, основываясь на открытом тексте (его содержании и структуре).

Далее машина определяла противоречие, отбрасывала набор параметров и переходила к следующему. Таким образом, большая часть возможных наборов отсеивалась и для тщательного анализа оставалось всего несколько вариантов.

Первая машина была запущена в эксплуатацию 18 марта 1940 года. Перебор ключей выполнялся за счёт вращения механических барабанов, сопровождавшегося звуком, похожим на тиканье часов.

Спецификация для «Бомбы» была только первым из пяти важнейших достижений Тьюринга в области военного криптоанализа.

Учёный также определил индикаторную процедуру ВМФ Германии; раз-

работал более эффективный способ использования Bombe, основанный на статистическом анализе и названный «Банбурисмусом»; метод определения параметров колёс машины Лоренца, названный «Тьюринжерией»; ближе к концу войны Тьюринг разработал портативный шифратор речи Delilah.

Статистический подход к оптимизации исследований различных вероятностей в процессе разгадывания шифров, который использовал Тьюринг, был новым словом в науке. Тьюринг написал две работы: «Доклад о применимости вероятностного подхода в криптоанализе» и «Документ о статистике и повторениях», которые представляли для GCCS, а позже и для GCHQ (англ. Government Communications Headquarters) такую ценность, что не были предоставлены национальному архиву вплоть до апреля 2012 года, незадолго до празднования ста лет со дня рождения учёного. Один из сотрудников GCHQ заявил, что этот факт говорит о беспрецедентной важности этих работ.

Тьюринг занимался также разработкой шифров для переписки Черчилля и Рузвельта, проведя период с ноября 1942 года по март 1943 года в США.

Список литературы

1. Гильберт Д., Аккерман В. Основы теоретической логики. – 2-е изд. – М.: URRS, 2010.
2. Рассел Б. Введение в математическую философию. – Новосибирск: Сибирское университетское издательство, 2007.
3. Ландау Э. Основы анализа. Действия над целыми, рациональными, иррациональными, комплексными числами. – 3-е изд. – М.: URRS, 2010.
4. Нагель Э., Ньюмен Дж. Теорема Геделя. – 2-е изд. – М.: URRS, 2010.
5. Alan M.Turing. On Computable Numbers with an Application to the Entscheidungsproblem. – Proceedings of the London Mathematical Society. Second Series 42: p. 230-265, 1936.
6. Булос Дж. и Джеффри Р. Вычислимость и логика. – М.: «Мир», 1994.
7. Мальцев А.И. Алгоритмы и рекурсивные функции. – М.: «Наука», 1986.
8. Картленд Н. Вычислимость. Введение в теорию рекурсивных функций. – М.: «Мир», 1983.
9. Charles Petzold. The Annotated Turing: A Guided Tour through Alan Turing's Historic Paper on Computability and the Turing Machine. – Wiley Publishing, Inc., 2008.

ВОЕННЫЙ ГРУЗОВИК НА ЭЛЕКТРИЧЕСКОМ ДВИГАТЕЛЕ

Алексеев А.Н., Борисов А.Е., Селега Д.Е., студенты 2 курса
Степанова С.Ф., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Во время Великой Отечественной войны широко использовался грузовик ГАЗ-АА в народе прозванный «полупанк». Этот грузовик собирали в нашем городе Горьком (современ. – Нижний Новгород) на заводе ГАЗ.

Этот легендарный грузовик эксплуатировался как транспорт для доставки боеприпасов на поле боя, для перевозки раненных, для доставки продовольствия солдатам. Также полупанк использовалась и как боевое оружие, все мы знаем знаменитое оружие – система полевой реактивной артиллерии «Катюша».

В настоящее время пополняют военный гараж Российской Федерации разнообразные военные грузовики, но все они работают на нефтяном сырье – на бензине или на дизельном топливе.

21 век прозван веком технологий, во всем мире знают марку электрических автомобилей «Tesla». Эта марка уже разрабатывает не только легковые, но и грузовые автомобили. Мы решили создать современную «полупанку» на электрическом двигателе. Вы спросите почему мы решили сделать грузовик на электрическом двигателе, а мы ответим – по прогнозам ученых все мировые запасы нефти закончатся примерно через 30 лет и получается следующим востребованным видом «топлива» будет электричество, можно будет создавать такие же заправки как у компании «Tesla».

Мы считаем, что для военной промышленности электричество является лучшим средством потому что:

- 1) Электричество более дешевое «топливо» в отличии от нефтяного;
- 2) Электрический двигатель может работать в холодных широтах, а температура замерзания бензина начинается с -30 С;
- 3) Мы считаем, что для зарядки данного грузовика будет достаточно обычного аккумулятора, то есть двигатель на электричестве менее затратный по объему «топлива»;
- 4) Все нефтяные запасы по подсчетам ученых закончатся через 30 лет, а

электричество является неиссякаемым «топливом».

Мы привели вам достоинства грузовых военных машин на электрическом двигателе и мы считаем данные грузовики лучшими по сравнению грузовиков на нефтяном топливе.

Список литературы

1.Боевые электромобили: <https://www.kolesa.ru/article/elektromobili-atakuyut-s-neba-sovetskie-voennye-mashiny-na-elektrotyage> (дата обращения: 02.04.2020 г.)

2.Военное применение гибридных электроприводов: http://www.army-guide.com/rus/article/article_435.html (дата обращения: 02.04.2020 г.)

3.До дальнобоя пока далеко: электрогрузовики в реальной жизни: <https://news.ati.su/article/2019/06/27/do-dalnoboya-poka-daleko-elektrogruzoviki-v-realnoy-zhizni-165500/> (дата обращения: 05.04.2020 г.)

КАРБИНОЛЬНЫЙ КЛЕЙ

Артамонова А.М., студентка 2 курса

Марчукова О.Ю., преподаватель

*ГАПОУ СО «Энгельсский политехникум»,
г. Энгельс, Россия*

Победа в Великой Отечественной войне была одержана благодаря мужеству, героизму и усиленному труду нашего народа, в том числе и учёных-химиков.

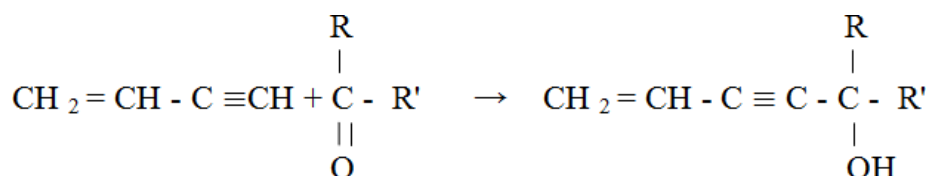
"Война потребовала грандиозных количеств стратегического сырья... Бесконечное разнообразие различных химических веществ, начиная со сплавов и кончая сложными продуктами переработки нефти, угля и пластмассами, - все это сейчас требуется в громадных количествах... Только шесть химических элементов не нашли себе применения в военной технике..." – так писал профессор Александр Евгеньевич Ферсман [2].

Рабочие, инженерно-технические работники, учёные химики вели работу по бесперебойному снабжению фронта военной техникой и боеприпасами. Они создавали новые виды вооружения на основе новых материалов, разрабатывали и внедряли в производство новые технологии.

Эффективность научных исследований четырёх лет войны поражает своей масштабностью. Лабораторные исследования быстро внедрялись в практику. Научные разработки сразу реализовывались в заводских цехах.

Триумфом химической науки можно считать применение карбонильного клея академика И.Н. Назарова.

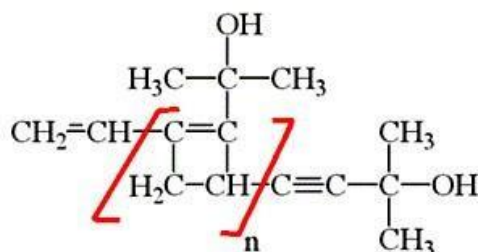
Перед войной в 1941 г. в Институте органической химии АН СССР Иван Николаевич Назаров защищает докторскую диссертацию «Исследования в области производных ацетилена. Синтез спиртов винилацетиленового ряда и их превращения». В этой работе он показывает, что винилацетилен легко конденсируется с кетонами под влиянием едкого калия, образуя винилацетиленовые спирты.



Винилацетиленовые спирты могут полимеризоваться, превращаясь при этом в твёрдые стекловидные продукты, обладающие свойством очень прочно склеивать самые разнообразные материалы, вплоть до металлов.

Продукт частичной полимеризации - диметилвинилэтинилкарбинола. Ученый предложил использовать в качестве клеящего средства карбинольного клея.

Макромалекулы этого полимера имеют такое строение:



Сам клей - это частично полимеризованный (до стадии вязкого сиропа) карбинол, раствор в мономере 10-20% низкомолекулярных полимеров. Приготовить клей несложно. "Сироп" получают, просто нагревая при 60-65° нестабилизированный, перегнанный под вакуумом карбинол в течение примерно суток. Если растворить в мономере 0,05-0,1% перекиси бензоила, то этот срок можно сократить до 5-10 ч. Это вещество являлось инициатором полимеризации[1].

Введение в карбинол 0,01-0,1% стабилизатора, повышало сохранность до 6 месяцев. Добавление 0,1-0,3% обеспечивало устойчивость на несколько лет. Стабилизаторами служили гидрохинон, пирогаллол, пирокateхин. И.Н. Назаров обычно применял промышленный стабилизатор (антиоксидант) с фирменным названием "эджерайт". Это был альдоль α-нафтиламина. Вводя в сироп всевозможные наполнители - окись цинка, гипс, портландцемент, металлический или асбестовый порошок (до 50-70%), получали прекрасную герметизирующую пасту.

Когда началась война, Иван Николаевич Назаров посоветовал применять клей для ремонта боевой техники. Ремонтные работы с помощью карбинольного клея, как оказалось, можно вести даже в полевых условиях, во фронтовых ремонтных мастерских в передышках между боями. Клей Назарова стал применяться в военное время для самых различных целей: ремонта бензобаков, корпусов аккумуляторов, реставрации свёрл, точильных камней. Успешно чинили с помощью этого удивительного клея даже картеры моторов, головки и рубашки блоков цилиндров на автомашинах и танках. Карбинольный клей склеивал металлы, пластмассы, эбонит, мрамор, фарфор, стекло, фибру. При добавлении к нему 20-30% хлоропрена, он приклеивал к любому материалу и резину. Прочность клеевого шва сохранялась от -60 до $+70^{\circ}\text{C}$. Клей не боялся действия горюче-смазочных материалов [1].

И.Н. Назаров разработал способ промышленного производства карбинольного клея. В течение двух лет он помогал заводским химикам налаживать сложный процесс производства. Производство карбинольного клея сначала было налажено в Москве, а затем в Ереване и Казани.

В Институте органической химии в библиотеке хранится интересная книга. Её страницы написаны чертежницей одного из управлений Наркомата авиационной промышленности от руки. В этой книге обобщен опыт применения карбинольного клея Назарова для самых различных целей. В архиве института хранятся инструкции по приготовлению и применению карбинольного клея изданные в годы войны и подлинные письма, напечатанные на разбитых машинках воинских частей. В этих письмах просьбы прислать раствор, научить клеить, благодарности за помощь [3].

Клей и после войны широко использовали в оптике, в разных отраслях техники, даже для склеивания мрамора в метро.

Выполненная Назаровым работа по изучению полимеризации винилэтинилкарбинолов позволила ему открыть метод получения дивинилкетонов, который ранее был неизвестен. Дальнейшие исследования в области превращений дивинилкетонов привели ученого к синтезу промедола - обезболивающего средства [5].

И.Н. Назаров был выдающимся педагогом и наставником. Он возглавлял крупные научные коллективы в Институте органической химии и Институте тонкой химической технологии, где он с 1948 г. заведовал кафедрой органической химии. Под руководством И.Н. Назарова около 40 научных работников защитили кандидатские и докторские диссертации.

Более 30 учеников стали докторами наук и возглавили лаборатории в институтах Академии наук и кафедры в ВУЗах [4].

В 1942 г. Иван Николаевич Назаров за разработку новых клеящих веществ

был удостоен Государственной премии. За безупречную работу он был награжден двумя орденами Красного Знамени (1944, 1953) и орденом Красной Звезды (1945).

Научное наследие И.Н. Назарова чрезвычайно обширно. Вместе с сотрудниками и учениками он опубликовал более 500 научных сообщений, ряд обзоров, монографий. Эти работы оказали существенное влияние на развитие органической химии.

Список литературы

1. Вклад института органической химии АН СССР в достижение Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://irkinstchem.ru/files/smi/chem-drugs.pdf>
2. Вклад учёных химиков в Великую Победу [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nevareaktiv.ru/about/news/2019/vklad-uchyonyh-himikov-v-velikuyu-pobedu>
3. Знаменитый клей Назарова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vivovoco.astronet.ru/VV/MISC/2/NAZAROV.HTM>
4. Ученые Академии (1920-е – 1950-е гг.) Коллекция фотопортретов М.С. Наппельбаума [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ras.ru/nappelbaum/d479e783-e81f-470d-a1f0-e6ded9dc5bb3.aspx?hidetoc=1>
5. Чудесный клей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.activestudy.info/chudesnyj-klej/>

ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВШЕСТВА РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В БОРЬБЕ С ФАШИЗМОМ

Бердалиев Т.Ш., студент 3 курса
Ершов Н.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Волгоградский техникум железнодорожного транспорта,
г. Волгоград, Россия*

Огромную роль в победе над фашистской Германией сыграл железнодорожный транспорт Советского Союза. Одной из основных задач железнодорожников в годы Великой Отечественной войны являлось обеспечение молниеносной и стабильной доставки к фронту войск, вооружения и боевых машин.

Для эффективного решения поставленных задач пришлось произвести перевод на военный лад всю железнодорожную отрасль. Первоначальная задача

перестройки стала перевод графика движения поездов на «особый военный», который был введен в июне 1941 года. Данный график обеспечивал продвижение в первую очередь воинских эшелонов и грузов.

Использовались технические новшества, внедряемые железнодорожниками, основной задачей которых являлось быстрее продвижение эшелонов, а так же применялись передовые методы труда, такие как: сверхскоростное формирование поездов, ремонт вагонов на станциях без отцепки от состава, вождение поездов повышенной длины и веса, организовывалось отправление сдвоенных поездов.

С целью повышения пропускной способности участков железных дорог с 1941 года была введена "живая блокировка", т.е. через каждые 800-900 метров на перегонах стояли сигналисты, и по их сигналам происходило движение поездов. Был изменен график работы локомотивных бригад.

К составу прикреплялся пассажирский вагон, в котором находилась сменная бригада, что позволяло ускорить сроки доведение поезда до места назначения. Вследствие данных изменений локомотивные бригады водили эшелоны за тысячи километров и месяцами отсутствовали дома.

Не будем забывать и о бронепоездах, которые сыграли не малую роль в борьбе с фашисткой Германией.

Если к началу войны в СССР на вооружении находилось всего 78 бронепоездов, то за период с 1941 по 1945 года было построено еще 122 единицы, которые благодаря техническим новшествам были более защищенными, скоростными и имели оружие нового поколения.

Кроме того, около 230 поездов были сформированы из модернизированных и вновь построенных артиллерийских площадок, бронеплощадок для противовоздушной обороны, моторных бронированных вагонов.

Некоторые поезда были оборудованы зенитными установками и защищали небо над инфраструктурой железной дороги от вражеской авиации. Всего в период Великой Отечественной войны действовало около 200 специализированных бронепоездов, оснащение которых включало:

- артиллерийские бронеплощадки с пушками от танков Т-34 калибром 76 мм в количестве 4 ед.;
- модернизированный бронепоезд с возможностями передвижения по железной дороге;
- бронеплощадки с установленными на них зенитными установками, с автоматическими пушками калибром 37 мм в количестве 2 ед.;
- платформы для оперативного восстановления железнодорожного полотна;
- обслуживание данного поезда производила бригада в составе от 20 до 35

человек (рисунок 1).

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

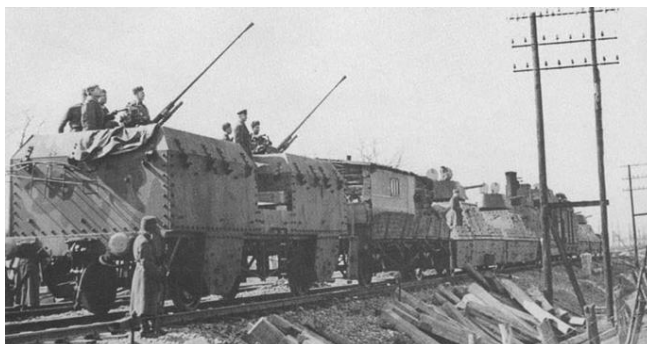


Рисунок 1 – Бронепоезд серии БП-43.

Помимо бронепоездов большой вклад в борьбу с нацизмом внесли вновь разработанные и переданные в эксплуатацию железнодорожные артиллерийские системы серии ТМ-1-180. К началу Великой Отечественной войны двадцатью установками этого типа были вооружены пять батарей: 12-я, 16-я, 17-я, 18-я и 19-я. Батареи имели трех-четырёх орудийный состав.

Для возможности расположения орудий и ведения огня непосредственно с железнодорожных путей была разработана специальная платформа, на которой и располагалась данная система. На данной платформе располагалось башенное орудие, калибра 180 мм которое имело возможность вести круговой огонь, вес снаряда, данного орудия составлял 97 кг, дальность стрельбы достигало — 38 км, скорострельность — 3 выстрела в минуту. Экипаж установки составлял 40 человек. Большим плюсом данной системы была быстрота разворачивания, время на данную операцию составляло 3 – 4 минуты. Не смотря на то, что данная система имела вес около 160 тонн, она могла эксплуатироваться на скоростях до 45 км/ч. (рисунок 2).



Рисунок 2 - Артиллерийская система серии ТМ-1-180.

В связи с отступлением Советских войск в первой половине войны, для возможности быстрого разрушения железнодорожного полотна был изобретен и введен в эксплуатацию Путеразрушитель типа «Червяк». Конструкция данного изобретения была не замысловата, к паровозу привязывалась петля из рельсов, которая, заводилась под железнодорожный настил, что приводило к разрушению пути при ее движении. Путеразрушитель получил название по фамилии изобретателя «Червяк» (рисунок 3).



Рисунок 3 - Путеразрушитель типа «Червяк».

В период Великой Отечественной войны в связи с нехваткой пассажирских вагонов, стоял вопрос о передислокации войск, как при отступлении, так и при наступлении, вследствие чего железнодорожниками был разработан и внедрен вагон теплушка. В вагоне были установлены двух- или трёхъярусные нары, стены и потолок были утеплены войлоком, пол делали двухслойным, и заполняли промежуток опилками. В середине вагона ставилась печка-теплушка. В данном вагоне могли разместиться около 40 человек или 8 лошадей. Грузоподъемность вагона составляла 18 тонн, а его размеры были 6,44 на 2,78 метра (рисунок 4).



Рисунок 4 – Вагон-теплушка.

Военные действия приносили тысячи раненных солдат и офицеров, которых необходимо было своевременно и молниеносно вывозить в тыл, для чего было сформировано 11863 технически новых санитарных поездов.

Вместимость данных поездов составляла 500–600 человек. В состав данного поезда входили вагоны для легко- и тяжелораненных, вагоны-изоляторы, ваго-

ны-аптеки, перевязочные, вагоны-кухни и вагоны для обслуживающего персонала. Данные поезда являлись больницами на колесах, т.к. помимо основных функций по перевозке раненых в данных поездах проводились операции, благодаря чему были сохранены жизни миллионов советских солдат.



Рисунок 5 – Военный санитарный поезд.

В середине 30-х годов прошлого столетия командование Красной Армии видело в бронепоездах серьезную силу, которая может в полной мере принимать участие в грядущей войне с обеих сторон фронта. Вследствие этого, армия нуждалась в некоем средстве боевого поражения такой техники, имеющем достаточную для этих целей мощь. Результатом теоретических исследований стало предложение создать железнодорожную торпеду. Предлагалось разработать специальную железнодорожную платформу со своей собственной силовой установкой и зарядом взрывчатого вещества необходимого количества.

Торпеда была разработана Подольским машиностроительным заводом имени Орджоникидзе в 1935 году. Её выпуск был налажен на этом же заводе в 1938 г. Общий вес – 225 кг, из них 100 кг составлял заряд тротила в специальном корпусе; имела дистанционный и контактный взрыватели, два электродвигателя, две аккумуляторные батареи, скорость на горизонтальном участке ж.д. пути достигала 60 км/час, дальность автономного хода составляла до 10 км. (рисунок 6)

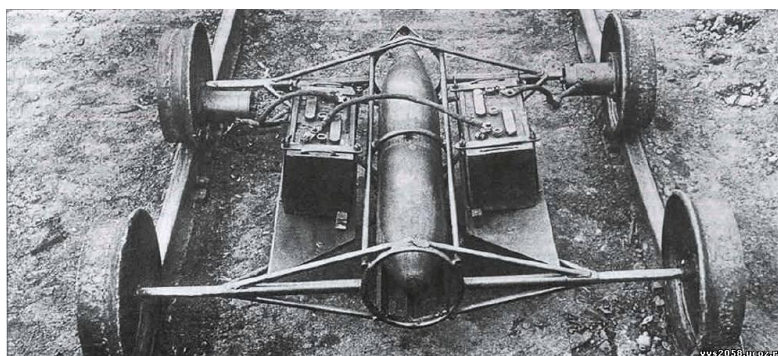


Рисунок 6 – железнодорожная торпеда ЖДТ-3

Предназначалась она для боевого поражения вражеских бронепоездов или

транспортных составов противника, при этом каждый отдельный лёгкий или тяжёлый бронепоезд Красной армии согласно довоенного штата должен был иметь на вооружении по 5 таких торпед. Предполагалось, что именно такое количество торпед позволит наиболее эффективно дополнить имеющуюся на бронепоезде артиллерию и повысит его боевые возможности.

Благодаря вышеизложенным фактам необходимо признать, что технические новшества изобретенные работниками железной дороги сыграли одну из главных ролей в победе над фашизмом.

Список литературы

1. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917 — 1945 гг. Под общ. ред. В. Е. Павлова и М. М. Уздина. - СПб.: АООТ «Иван Федоров», 1997. - 416 с.
2. Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945. — М.: Транспорт, 1992. 246 с.

ВКЛАД СОВЕТСКИХ МАТЕМАТИКОВ В ПОБЕДУ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Винокурова В.Д., студентка 1 курса
Крупина Н.А., преподаватель

*ГАПОУ СО «Энгельсский политехникум»,
г. Энгельс, Россия*

«Победа!» Молнией облетело нашу страну великое, радостное, светлое слово «Победа».

«Великая Отечественная Война победоносно завершена...»; «начата новая страница в истории человечества...»; «слава творцу побед Красной Армии...» - кричала, каждая газета вплоть до конца 1945 года.

Об этой победе долго тогда говорили и долго праздновали, но что же сейчас? Как часто мы вспоминаем о достижениях математиков, физиков, техников, обо всех разрушенных городах, о людях, которых морили голодом? Помним ли мы об обычных парнях и девушках, военных, которые пали смертью храбрых, что бы подарить нам будущее?

Близится знаменательная дата – 75 лет со дня Великой Победы в той кровавой войне, о которой мы знаем только из кинофильмов и книг. К сожалению реальных участников, которые прошли поле боя и вернулись домой, почти не осталось в живых. Мы должны знать о людях, которые всеми силами приближа-

ли нам победу, вспоминать об их подвигах и бесстрашии не только по праздникам, благодарить за светлое небо над головой и зеленую траву под ногами.

Мы можем судить о том, как было сложно и страшно на протяжении это долгих 4-х лет, лишь по статьям в интернете или в книгах, о развитии науки и техники тогда буквально «кричали», о достижениях математиков говорили не один год. А ведь и, правда, вклад математиков в победу советского народа очень велик, все бессонные ночи в работе над новым военным оружием, сказывались не только на физическом, но и на моральном здоровье. Огромные силы были брошены на улучшение танковой промышленности, придании большей скорости полетам самолетов, создании минометов. Ученые не только «творили», но и уходили добровольцами на фронт.

Так после очередного заседания Президиума Академии наук СССР, 23 июня 1941 года, было решено направить все силы и средства на скорейшее завершение работ, важных для обороны и хозяйства страны. Тысячи ученых математиков были мобилизованы, огромное количество ушло на фронт.

Одним из добровольцев стал выдающийся математик и педагог Алексей Андреевич Ляпунов. Он участвовал в боях с немецкими захватчиками в Крыму, Прибалтике, Восточной Пруссии и на Украине. Полностью прошёл войну и внес огромный вклад. Благодаря его уму и его предложениям эффективность в стрельбе была значительно улучшена. После войны Ляпунов был избран член - корреспондентом АН СССР, добился успехов в области кибернетики, теории множеств и программирования.

А вот Николая Борисовича Веденисова война застала преподавателем одной из военных академий, но, несмотря на слабое здоровье, он твёрдо решил уйти на фронт. Свой путь в математике он начал в области теории множеств и теории функций действительности, позже перешел в область теоретикомножественной топологии. К сожалению, добиться большего он не успел, и в тяжёлых боях под Ельней был ранен и взят в плен, где пал смертью храбрых.

Андрей Николаевич Колмогоров использовал свои работы в области теории вероятности и дал определение наиболее выгодного рассеяния артиллерийских снарядов. Полученные им результаты помогли значительно повысить меткость стрельбы и увеличить эффективность действий артиллерии.

Так же добровольцем на фронт уходит студентка механико-математического факультета Московского государственного университета Евгения Максимовна Руднева. На курсах она овладела штурманским искусством, а позже были успешные бомбардировки скоплений фашистских войск и техники на Северном Кавказе, на Кубани и в Крыму. Свой математический потенциал раскрыть не успела, и после 645 боевого вылета, в апреле 1944 года героически погибает в районе Керчи.

Однако нельзя забывать о заслугах других математиков, об их вкладе в победу. Как мы знаем, во время Великой Отечественной войны техника была достаточно сложной и требовала широкого использования математических расчетов для ее проектирования, изготовления и после эксплуатации.

С самого начала войны немецкие войска уничтожили более 200 тысяч самолетов, из них большую часть – на земле, обеспечив себе полное господство в воздухе. Именно тогда война требовала от авиации больших скоростей полетов самолетов.

Но все было не так уж и просто. Увеличение скорости самолетов требовало не только повышения мощности двигателей, но и выбора оптимального фюзеляжа и крыльев. В совершенствовании военных самолетов Александр Сергеевич Яковлев и Семен Алексеевич Лавочкин смогли создать грозные истребители; Андрей Николаевич Туполев, Николай Николаевич Поликарпов и Владимир Михайлович Петляков – мощные бомбардировщики; Сергей Владимирович Ильюшин – неуязвимые штурмовики.

Специалисты и историки авиации до сих пор сходятся во мнении, что у Ильюшина практически не было «неудачных» самолетов. Одним из первых самолетов, построенным ильюшинским конструкторским бюро стал «ЦКБ-26». Позднее на основе этой модели, были разработаны новые, более быстрые и маневренные модификации: «ДБ-3»; «ДБ-3Ф», позже «Ил-4». Но устранить некоторые проблемы со скоростью полета не вышло, так как в определенных режимах работы моторов в конструкциях часто возникало возбуждение, с достаточно большой амплитудой (это явление называлось флаттер) и приводило к разрушению машины в воздухе. При взлете и посадке самолета так же возникали проблемы, колеса вдруг начинали вилять из стороны в сторону, что приводило к авариям на аэродромах, названо это явление – шимми.

Только одному советскому математику удалось исследовать и устранить эти вопросы – Мстиславу Всеволодовичу Келдыш. Он и его коллектив ученых создали математическую теорию флаттера и шимми, что позволило своевременно защитить самолеты от появления вибраций. Благодаря таким новшествам были спасены жизни тысячи летчиков, самолеты смогли летать на больших скоростях, а советская авиация познала господство в воздухе.

Советский союз сильно прогрессировал не только в авиации, но и в Военно-Морских силах. Один из самых выдающихся математиков Советского Союза – Алексей Николаевич Крылов – написал более 300 работ по математике и механике, физике и астрономии. Главным трудом, признана его теория непотопляемости и качки корабля. Крылов не только смог сделать расчеты, но и создал первые теории килевой качки, вскоре она стала называться «Теорией Крылова». Позже он составил таблицы непотопляемости для военных кораблей. Они помо-

гали уменьшить крен корабля, получившего пробоину. Идея достаточно проста, но по тем временам казалась парадоксальной: надо не откачивать воду, а наоборот, заполнять водой другие отсеки – тогда корпус выравнивается. Эти таблицы помогли спасти жизни многим людям и сохранить большое количество материальных ресурсов.

Работа по обеспечению плавучести и остойчивости корабля и ныне востребована, поскольку представленные в ней таблицы непотопляемости стали морской таблицей умножения для флотоводцев и корабелов всего мира.

На плечах советских ученых математиков лежала не только задача модернизации военной техники, но создание новой, которая превосходила бы вражеское оснащение в сотни раз.

Наши ученые столкнулись со сложной задачей, связанной с совершенствованием артиллерийского оружия и инженерного дела. Так в далеком 1921 году зародилась идея «БМ-13», в народе просто «Катюша».

Перед самым началом Великой Отечественной войны инженеры Газодинамической лаборатории, позднее Реактивный научно-исследовательский институт, нашли новое применение авиационным реактивным снарядам. Под руководством Ивана Гвая ученый коллектив создал многозарядную пусковую установку, размещенную на грузовом автомобиле и получившую название «БМ-13». Красноармейцы ласково прозвали грозное оружие «Катюшей», название связано с популярной в военные годы песней на слова Михаила Исаковского «Катюша».

Главкомандования отвечали, что армия получила новое мощнейшее оружие, которое не только дает высокий практический результат, но и наносит непоправимый удар на моральное здоровье немецким солдатам. Противник не был готов к появлению «Катюши» на поле боя, поэтому была развернута настоящая охота на новое оружие.

Уже после войны, на базе «БМ-13» стали развиваться новые системы залпового огня.

Со времени той страшной прошло более 70 лет, но мы до сих помним о подвигах, которые совершали люди ради светлого будущего. Война показала, насколько важно развитие науки, как много математики дали фронту для победы, как их исследования помогали совершенствовать оружие и создавать новые технические изобретения.

Мы знаем, что Победа не пришла сама собой. Она одержана самоотверженностью, героизмом, воинским мастерством Красной Армии и всего советского народа.

«Выиграть войну с Германией значит осуществить великое историческое дело» - такие слова произнес Сталин 9 мая 1945 года.

Список литературы

1. Гнеденко Б.В. Математика и оборона страны, - М.: 1978.
2. <http://ru.wikipedia.org/wiki>
3. Капин А.В. <https://urokimatematiki.ru/matematika-v-godi-velikoy-otechestvennoy-voyni-3945.html>
4. <http://www.microarticles.ru>
5. https://www.liveinternet.ru/community/lj_0gnev/post434767173/

СОВЕТСКАЯ БОЕВАЯ ТЕХНИКА - ОДИН ИЗ РЕШАЮЩИХ ФАКТОРОВ ПОБЕДЫ НАД ФАШИЗМОМ

Грунтфест И.А., студент 2 курса
Воярж Е.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта,
г. Тихорецк, Россия*

Победа в Великой Отечественной войне, и в целом во Второй мировой войне в борьбе с фашизмом, не могла быть возможна без технических изобретений и новшеств в военной и технической отраслях промышленности СССР и стран союзников. Именно поэтому, пока на полях сражений проходили активные боевые действия, учёные и инженеры разрабатывали и конструировали новые, дорабатывали и улучшали старые, ранее показавшие хорошие результаты приборы и оборудование, военную технику и технику радиосвязи, оружие и многое другое. Не забывали и об изобретениях, которые можно было применить в сельском хозяйстве и промышленности, например, модернизировать сбор урожая и добычу ископаемых ресурсов, улучшить эффективность переработки получаемого сырья, ускорить доставку его, как на фронт, так и на предприятия страны и многое другое.

Чтобы добиться явных результатов в научных исследованиях и разработке технических изобретений, многие конструктора трудились не покладая рук, оставаясь практически сутками на своих рабочих местах и продолжая работу, что не могло не дать своих плодов.

Нельзя отрицать, что одним из основных факторов в победе советских войск в Великой Отечественной войне являются – мужество и героизм советских солдат. Но помогли им научно-технические изобретения военных конструкторов того периода. Самыми популярными и известными, из которых являются: советский танк Т-34, ставший самым массовым выпускаемым танком Второй мировой

войны; пистолет – пулемёт Шпагина образца 1941 года – оружие ставшее главным атрибутом советского солдата; знаменитая «Катюша», она же БМ-13, ставшая уже легендарной – советская реактивная установка; артиллерийское орудие ЗИС – 3, так хорошо знакомое нам из фильмов про Великую Отечественную войну; штурмовой самолёт Ил-2 – получивший прозвище «летающий танк».

Помимо ранее перечисленных изобретений необходимо отметить и другие, но так же внесшие весомый вклад в Победу 1945 года.

Одной из наиболее известных стала серия танков под аббревиатурой ИС, означающей «Иосиф Сталин». Всего данная серия насчитывает 8 моделей, но в боевых действиях на полях сражений Второй мировой войны успели принять лишь ИС-1, он же Объект 237, так же известный, как ИС-85, где индекс 85 – калибр основного орудия устанавливаемого на данную машину, и ИС-2, он же Объект 240, так же известный, как ИС-122 и ставший самым мощным и наиболее тяжёлобронированным из всех серийных танков военного времени. Именно танки модели ИС-2 сыграли большую роль в боях 1944-1945 годов, отлично проявив себя при штурме городов противника. Выпущено их более 3000 единиц. Главным же конструктором являлся Жозеф Яковлевич Котин, спроектировавший ещё не одну боевую машину. Под его непосредственным руководством разработаны и поставлены на серийное производство тяжёлые танки: КВ-85, ИС-1, ИС-2, ИС-3 [1].

Также во время Великой Отечественной войны произошёл мощный скачок в развитии, как военной, так и гражданской авиатехники. Так, основной единицей советских войск в воздухе, стали самолёты марки Як, название которых происходит от фамилии авиаконструктора первой модели Александра Сергеевича Яковлева, в наше время насчитывается более 40 моделей данного типа самолётов. Одним из основных, во время боевых действий 1941-1945 годов, стал самолёт Як-3 – самый лёгкий (всего 2650кг) и манёвренный истребитель Второй мировой войны. Было произведено более 4000 единиц этих машин [2]. Позже его заменила модель Як – 9, имеющая более мощный двигатель и лучшее вооружение.

Свою лепту в Победу внесло и советское машиностроение. Так броневый автомобиль БА-10, разработанный в конструкторском бюро Ижорского завода под управлением Виталия Андреевича Грачёва, на базе грузовика ГАЗ-ААА, был принят на вооружение ещё в 1938 году и использовался вплоть до конца войны, он зарекомендовал себя, как хорошее транспортное средство с невысокой огневой мощностью состоящей из одной пушки калибром 45 мм, что позволяла сравнивать его с танками типа Т-26 и БТ, но при этом имеющим массу меньшую в 2-3 раза [3]. Так же бронирование данного автомобиля, благодаря рациональным углам наклона брони, позволяло защитить его от пуль малого калибра. Именно

благодаря тому, что это был автомобиль его скорость и манёвренность позволяла использовать его, как хорошее средство разведки и охраны малых групп, которые теперь благодаря огневой поддержки бронеавтомобиля, могли бороться и с танками противника. Данный бронеавтомобиль показывал настолько хорошие результаты, что трофейные машины немцы восстанавливали под обозначение Panzerspähwagen BAF203.

И, пожалуй, самый недооценённый и мало акцентированный из видов военной техники – морской флот. Казалось бы, земная поверхность покрыта водой на $\approx 75\%$, но боевых действий на ней проходит крайне мало, конечно, это связано с тем, что прожить в открытом море можно не долго, но стоит ли пренебрегать этим ресурсом, который может не только кормить людей, но и является одним из наиболее загруженный транспортных путей для торговли между государствами?! Конечно, нет... Вот и во время Второй мировой войны никто не забывал об охране своих морских границ, особенно важно это было для островных государств, таких как Великобритания. СССР же на начало войны имел 3 крупных морских флота: Северный, Балтийский и Черноморский. Первым же под удар попал Черноморский флот, оказавшийся на границе с наступающей Германией. Главным же атакующим флотом был Балтийский, основной задачей которого было содействие войскам Северо-Западного и Северного фронтов на приморских направлениях. К началу войны он имел шестьдесят два надводных боевых корабля, шестьдесят восемь подводных лодок и девяносто пять катеров [4].

По статистике основными и наиболее популярными в то время были подводные лодки. Средняя подводная лодка типа «Щука», основой стала Х серия, особенностями данного типа лодок была относительная дешевизна создания, повышенная манёвренность и живучесть. Было построено 32 единицы. Создателем первой модели «Щуки» стал, в дальнейшем главный конструктор советских атомных подводных лодок, Георгий Николаевич Чернышёв [5]. Малая подводная лодка - «Малютка» XII серии. До войны их было на вооружении 28 единиц и 18 добавилось во время войны. Главным конструктором и разработчиком данного типа подводных лодок стал Алексей Николаевич Асафов [6]. Они применялись в основном для защиты побережья, но также неплохо показали себя и при атаке вражеских гаваней, и боевых действиях вблизи побережья. Подводные лодки типа «С», они же «Средние», они же «Сталинец» серии IX, IX – бис. Было построено 41 субмарина. Данный тип субмарин разработан по заказу советской стороны немецко-голландским конструкторским бюро «IVS» [7]. Именно она стала основной единицей при штурме морских баз, портов и прибрежных морских сражениях.

Конечно, подводные лодки не являлись основной силой при ведении военных действий на воде, но они выполняли довольно значимую роль, так как одна

лодка могла перевернуть ход всего сражения, поэтому так тщательно было необходимо следить за подводным пространством не только из-за угрозы напороться на мину противника, но и чтобы вражеские лодки не зашли в тыл кораблям.

Таким образом, благодаря высокому уровню знаний, удивительной трудоспособности и часто жертвенности собой во имя великой цели, советским учёным и изобретателям, удалось за трудные военные годы догнать и обогнать Вермахт в области вооружения, что, несомненно, стало одним из основных факторов победы над фашизмом! Мы, потомки людей, переживших войну должны знать и помнить имена конструкторов и изобретателей: Александра Сергеевича Яковлева, Георгия Николаевича Чернышёва, Жозефа Яковлевича Котина, Алексея Николаевича Асафова, Виталия Андреевича Грачёва и многих других. Именно их научные идеи материализовались в технические изобретения и способствовали разгрому врага!

Список литературы

1. Макаров А. Главный конструктор. URL: <https://warspot.ru/14237-glavnyy-konstruktor>.
2. Вклад учёных физиков в дело великой победы. URL: <https://clck.ru/MmcrH>.
3. Ставер А., Скоморохов Р. Рассказы об оружии. Колёсный танк БА-10. URL: <https://clck.ru/Mnb8D>.
4. Тимохин А. Реальный вклад. Какую роль ВМФ сыграл в Великой Отечественной войне. URL: <https://clck.ru/MnbRe>.
5. Подводные лодки проекта 971 «Щука-Б» URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki>
6. Подводные лодки типа М («Малютка») XII серии. URL: <https://wiki.wargaming.net/ru/Navy>.
7. Подводные лодки типа «Сталинец». Лучшие советские субмарины Великой Отечественной//Военное обозрение. URL: <https://topwar.ru/152687-podvodnye-lodki-tipa-stalinesc-luchshie-sovetskie-submariny-velikoj-otechestvennoj>.

ЛЕГЕНДАРНАЯ ПУШКА «ЗОСЯ»

Дубинин Д.В., студент 1 курса
Ковалевская О.А., преподаватель
*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Одна из главных причин победы нашей страны в Великой Отечественной

войне - это, конечно, героизм и мужество советских солдат. Но, несомненно, не стоит умалять заслуги и огромные научно-технические изобретения военных конструкторов и инженеров.

Одним из самых массовых видов оружия в борьбе с фашистской армией и, соответственно, одним из видов научно-технических изобретений стала пушка ЗИС-3 (рис.1)



Рисунок 1

Судьба данной пушки была непростой.

Невзирая на то, что, у ЗИС-3 были хорошие показатели дешевизны в изготовлении и скорострельности – решение о принятии ее на вооружение принималось медленно. Руководство страны были не по нраву незначительные бронетанковые возможности пушки ЗИС-3. Из-за этого, высшее руководство страны отдавало предпочтение более сложным пушкам.

Существует легенда, что в первый день войны - 22 июня 1941 года, первый экземпляр пушки ЗИС-3 сошел с конвейера. Конструктор орудия, и организатор производства артиллерийского вооружения – Василий Гаврилович Грабин, не опровергал, но и не подтверждал данный факт.

Поэтому и в настоящее время неизвестно как начала свой легендарный путь пушка ЗИС-3 [1, с.121].

Ход Великой Отечественной войны никто не мог предугадать и когда не хватало всех видов имеющегося вооружения пушка ЗИС-3 очень сильно пригодилась. Простота её производства и многочисленность постройки, сделали пушку ЗИС-3 одним из главных видов оружия советской артиллерии.

Очень часто в кинематографе, в военных источниках, можно увидеть ласковое название пушки ЗИС-3 - «Зося». Именно так, ласково, называли её советские солдаты.

Фашистская армия называла нашу пушку- «Трещотка». Данное прозвище ЗИС-3 получила за высокую скорострельность.

В. Г. Грабин лично руководил разработкой чертежей 76- миллиметрового орудия. Конструктор действительно разработал научно-технический проект, который не обременял мощности советских заводов, в том числе и нижегородского Завода им. Сталина, т. к. 76- миллиметровое орудие, входящее в комплект пушки ЗИС-3, не требовало переориентации производства. Также, ЗИС-3 практически

не подводила в бою, легко ремонтировалась, в том числе и в полевых условиях.

Пушка ЗИС-3, в период Великой Отечественной войны, отвечала всем техническим требованиям середины 20 века.

Ствол пушки был создан моноблоком, который включал в себя дульный тормоз и казенник, благодаря которым усваивалось до 30% отдачи. Но, в тоже время, существование дульного тормоза, который изобличал оружие при выстреле, не позволило стать пушке ЗИС-3 продуктивным противотанковым средством.

Пушка ЗИС-3 была оснащена замком полуавтоматического действия, кнопочным спуском, что обеспечивало ей большую скорострельность.

Первые пушки ЗИС-3 обладали ресурсом в 5000 выстрелов. Позже, у других моделей, ресурс ствола сократился до 2000 выстрелов.

Наводилась пушка ЗИС-3 при помощи винтовых рукояток, которые были расположены по левую руку наводчика. Это существенно ускорило и облегчало работу.

Колеса на пушке ЗИС-3 стояли обычные, от автомобиля ГАЗ. Главное отличие колес пушки от колес автомобиля заключалось в наличии губчатой резины вместо воздушной камеры.

Защищал пушку и личный состав бронированный 5-миллиметровый щит, который был установлен спереди пушки [4].

Технические характеристики пушки выглядели следующим образом (таблица 1).

Таблица 1.

Технические характеристики пушки ЗИС-3

Вес оружия	кг	1116
Длина орудия в состоянии передислокации	м	6,1
Ширина орудия в состоянии передислокации	м	1,65
Длина ствола	м	3,46
Скорость снаряда на выходе	м/с	680
Скорость ведения огня	выс./мин	до 25
Дальность огня	м	13290
Артиллерийский расчет	человек	6

Особенностью пушки ЗИС-3 являлся и тот момент, что использовались до-революционные снаряды, разработанные французскими инженерами и мастерски переработанные советскими оружейниками.

Пушка ЗИС-3 могла бы воевать и снарядами «нового типа», но, советская промышленность не могла обеспечить массовую разработку и выпуск таких снарядов.

В период Великой Отечественной войны советская промышленность выпустила 103 тысячи стволов пушки ЗИС-3. Кроме этого, почти более 13000 об-

разцов были выпущены на платформе самоходных артиллерийских установок (СУ-76) [2, с.148].

Задачи пушки ЗИС-3:

- уничтожение пулеметных установок и артиллерийский точек противника;
- уничтожение тяжелой и бронированной техники;
- разрушение различного вида заграждений противника, препятствующих продвижению сил советской армии;
- уничтожение ДОТов;
- уничтожение пехоты противника.

С вышеперечисленными задачами пушка ЗИС-3 полностью справлялась.

Именно поэтому, уже в начале 1942 года появились новые пушки ЗИС-3, которые уже через год вошли в статус основных применяемых в артиллерии орудий, т.к. могли подменять такие образцы артиллерии, которые советская промышленность не успевала выпускать и поставлять на фронт.

До 1944 года пушка ЗИС-3 была незаменима для уничтожения бронетехники противника. На расстоянии от 500 до 700 метров, при лобовом попадании, уничтожалась любая немецкая бронетехника.

В 1944 году, во время знаменитого танкового сражения на Курской дуге, был выявлен дефект у пушки ЗИС-3. Этим дефектом оказалась недостаточная пробивная сила пушки в отношении новых тяжелых танков и САУ вооруженных сил фашистской армии.

Но, пушка ЗИС-3 имела отличительную особенность, заключающуюся в способности быстро передислоцироваться и развернуть боевой расчет, что позволяло ей выбрать наиболее подходящую позицию для стрельбы и ведения прицельного огня по самым уязвимым точкам бронетехники противника. По этой причине, даже после 1944 года, пушка ЗИС-3 была надежным оружием Великой Отечественной войны.

В ходе Великой Отечественной войны нижегородский Завод им. Сталина выпустил модифицированные пушки ЗИС-3:

- с кнопочным спусковым механизмом и затвором орудия 57-мм калибра;
- с 27 градусным углом вертикального наведения и упрощенной конструкцией затвора и более надежным спуском рычажного устройства;
- с 37 градусным углом вертикального наведения и упрощенной конструкцией затвора и более надежным спуском рычажного устройства.

После того, как Германия капитулировала пушки ЗИС-3 сняли с производства и в Красную Армию стали поставлять более современные модели оружия.

Действительно, сила фашистских захватчиков была очень масштабна, и советская армия мало в чем превосходила ее, но, именно советским артиллеристам удалось создать пушку ЗИС-3, которая начала своё существование с первых

дней войны и «дошла» до Берлина. Пушка ЗИС-3 не раз выручала советскую армию и наводила ужас на противников лишь звуком своих выстрелов. Недаром профессор Вольф, бывший консультант Гитлера, резюмировал: «Мнение, что ЗИС-3 является лучшим 76-миллиметровым орудием Второй мировой, абсолютно оправдано. Можно без всякого преувеличения утверждать, что это одна из самых гениальных конструкций в истории ствольной артиллерии» [3, с.214].

Список литературы

1. Артиллерия и минометы XX века. /составители Р.С. Исмагилов, Г. В. Корнюхин, Б.Б. Проказов. – Смоленск. Русич, 2001. - 208 с.
2. Иванов В.А., Горовой Ю.Б. Устройство и эксплуатация артиллерийского вооружения Российской армии: Учебное пособие. - Тамбов: Изд-во ТГТУ, 2005. - 260 с.
3. Ольштынский Л.И. Разгром фашизма. СССР и англо-американские союзники во Второй мировой войне: политика и военная стратегия. Факты, выводы, уроки истории. — Москва: ИТРК, 2010. — 361 с.
4. Книга войны. Сталинский залп по фашистам из пушки ЗИС-3 [сайт] URL // <https://warbook.club/voennaya-tehnika/artilleriya/zis-3/>

РОЛЬ БРОНЕПОЕЗДОВ В БОРЬБЕ С ФАШИЗМОМ

Игнаткин Д. Е., студент 3 курса
Трухачёв О. В., преподаватель

*ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»,
Волгоградский техникум железнодорожного транспорта,
г. Волгоград, Россия*

В истории бронепоездов Великая Отечественная война занимает особое место. В этой военной компании бронированный железнодорожный состав сыграли существенную роль по обе стороны линии фронта. С самого начала войны от железных дорог требовалось обеспечить доставку огромного количества войск, боевой техники, вооружения к фронту. Нужно было в срочном порядке переводить поезда на особый военный график, который и был введен приказом от 22 июня 1941 года НКПС (народный комиссариат путей сообщения). Для решения поставленных задач пришлось мобилизовать весь железнодорожный комплекс.

Свой вклад в победу внесли бронепоезда, которые не являлись чем-то принципиально новым, однако их участие с одной стороны неопенимо, а с дру-

гой, незаслуженно недооценено.

Нам почти ничего не известно о бронепоездах времен Великой Отечественной войны. Возможно, это было вызвано тем фактом, что основными видами техники, «вытягивающие» всю войну на себе, были самолеты и танки. Узкий круг применения бронепоездов не позволила им встать в одном ряду с танками и авиацией. Не смотря на небольшую популярность, бронепоезда активно использовались практически на всем протяжении войны.

Бронепоезда и железнодорожная артиллерия (к бронепоездам не относилась) были на вооружении советской армии. После начала войны были построены новые бронепоезда. Бронепоездные части сыграли определённую роль в Великой Отечественной войне, в первую очередь, в охране железнодорожных коммуникаций оперативного тыла.

На советско-германском фронте бронепоезда были использованы как советскими войсками, так и фашистскими. На 22 июня 1941 года, армия СССР имела примерно 53 бронепоезда.

Был эвакуирован единственный довоенный производитель бронепоездов — брянский завод «Красный Профинтерн». Из-за этого пришлось начинать строительство бронепоездов на паровозо- и вагоноремонтных заводах и в железнодорожных депо. Типовые чертежи бронеплощадок и паровозов (простой вариант того, что делали в Брянске до ВОВ) разослали по заводам под названием «НКПС-42». Но не все этим чертежам следовали. Местные ресурсы где-то не позволяли следовать образцу, и бронепоезд «лепили из того что было». А где-то, наоборот, считали, что могут сделать лучше — наглядный пример — бронепоезд № 1 «За Сталина!», который был построен Коломенским заводом. Его самая отличительная черта — специальный бронепаровоз, перестроенный из маневрового паровоза серии «9П» с учётом специфики работы бронепоезда. Все прочие бронепоезда во время войны (как и большинство поездов в Гражданскую Войну), использовали обычные бронепаровозы серий Ов или Од. Каждые поезда вооружались двумя башнями от танка Т-34. Жаль, что бронепоезд такой мощности был уничтожен в первом же бою с фашистами, 11 октября 1941 под Гжатском.

Пожалуй, одним из самых популярных советских бронепоездов, был «Железняков», который защищал Севастополь. Вооружённый пятью 76-мм корабельными универсальными артустановками, двумя 82-мм миномётами, двумя 12.7-мм зенитными пулемётами ДШК и четырнадцатью 7.62-мм совершивший более 140 боевых выходов. Фашисты называли его «Зелёным призраком». Его финал не был предсказуем — бронепоезд, при обвале тоннеля, засыпало в конце обороны Севастополя в 1942 году. Времена изменились, и попытки выйти в ближний бой, как в Гражданскую войну, чаще всего кончались плачевно: танки

и противотанковая артиллерия не оставляли шансов громоздким «крепостям». А вот в качестве подвижных батарей бронепоезда были эффективны до самого конца войны. Одна из главных задач, зачастую вынужденная —крытие отхода. Повсюду железная дорога оказывалась перерезанной, поэтому единственное что мог бронепоезд — забрать с собой как можно больше врагов.

В 1941 году, было потеряно 42 бронепоезда, в 1942 году - 45 бронепоездов, в 1943 году - всего 2 бронепоезда. За 1944—1945 годы, не было потеряно ни одного бронепоезда.

В октябре 1941 года, был издан приказ наркоматом обороны, который обязывал до конца 1942 года сформировать 64 бронепоезда. Промышленность перевыполнила планы и вместо 64, построила 85 бронепоездов (из них типа ОБ-3, было построено 65 штук).

На основе боевого прототипа бронепоезда «За Сталина!», выстроили бронеплощадки для «Ильи Муромца» и «Козьмы Минина» 31-го особого отдельного дивизиона Горьковско-Варшавского ордена Александра Невского броневых поездов. Наверное, это самый известный дивизион бронепоездов в Рабоче-крестьянской Красной Армии. Каждый состав поезда состоял из бронепаровоза, 2 орудийных бронеплощадок с двумя башнями от Т-34 и двух зенитно-миномётных бронеплощадок (на каждой по две зенитки). На «Минине» по две 25-мм, на «Муромце» в 1942 году по две 76-мм пушки Лендера и пусковая установка М-8-24 «Катюша», плюс четыре контрольные платформы.

Интересно что в 1942 году планировали организовать серийный выпуск бронеплощадок с «Катюшами», но в ходе некоторых испытаний, от этого отказались — конструкция была неудачной, слишком большое рассеивание. Почему это не мешало поездам 31-го дивизиона? На «Минине» и «Муромце» одиночные установки М-8-24 стояли на четырёхосных бронеплатформах, вес которых, был не менее 40 тонн. А собранные в соответствии с постановлением Государственного Комитета Обороны № 924 реактивные платформы были двухосными, весом примерно 15 тонн — причём на них по две М-8-36 или одна пусковая установка М-13-16. Теоретически, у «катюши» отдачи не было, но во время залпа, установка раскачивается (чем меньше масса поезда, тем сильнее). Но боевой опыт показал, что не массированный залп «Катюш» малоэффективен, поэтому особого толка одна-две установки на состав не дадут. За всю историю 31-го дивизиона был единичный случай, и то не задокументированный, когда «катюшу» использовали в бронепоездной дуэли.

Такой же опыт войны доказал, что бронев вагоны с двумя башнями непрактичны. Например, они слишком тяжелы (возникает перегрузка пути и в случае схода с рельсов, затрудняет подъём площадки), при повреждении, поезд может потерять половину артиллерии.

В 1942 году предложили заменить на площадку типа ОБ-3 — с двумя осями и с одной башней — практически половину вагона довоенного образца. В 1943 создали бронеплощадку БП-43 с башней — лучше забронированную и более компактную. Штатный бронепоезд теперь состоял из паровоза, четырёх площадок ОБ-3 или БП-43 и зенитной площадки «ПВО-4» с двумя огневыми точками — это могли быть 37-мм или 25-мм пушки, либо 12.7-мм пулемёты ДШК.

Бронепаровоз бронепоезда типа БП-43 был разработан на ремонтной базе № 6, учитывая конструкции бронепаровоза бронепоезда «За Сталина», а также бронепаровоза типа ПР-35, разработанного ещё в 1930-х годах. некоторые чертежи разрабатывали в УВС (управлении военных сообщений). Бронепоезду присвоили наименование БП-43, как и типу бронепоездов.

25 июля 1942 года по представлению УВС, вышло постановление ГКО (государственного комитета обороны) № 2095сс, которое предусматривало во втором полугодии 1942 года изготовление двадцати бронепоездов, из которых, десять - баз дивизионов бронепоездов, а также двадцать баз бронепоездов. Четырнадцать бронепоездов было запланировали построить на заводах НКПС (наркомата путей сообщения) и шесть — НКТМ (наркомата тяжёлого машиностроения).

Данное постановление подразумевало собой кооперацию заводов нескольких Наркоматов (народных комиссариатов). Бронедетали поставляли заводы Наркомата танковой промышленности. Паровозы для бронирования и вагоны для баз бронепоездов и дивизионов бронепоездов планировалось использовать из НПС (наркомата путей сообщений).

На строительство бронепоездов типа БП-43 были привлечены семь заводов (Ташкентский паровозоремонтный, Чкаловский паровозоремонтный, Вологодский паровозоремонтный, Уфимский паровозоремонтный, Тамбовский паровозоремонтный, Канашский вагоноремонтный, Ярославский паровозоремонтный, Красноярский паровозоремонтный;), которым нужно было построить шесть зенитных бронеплощадок и восемнадцать бронепоездов и восемь вагонных участков станций Ташкент, Красноярск, Омск, Москва, Абдулино, Оренбург, Пермь, Бузулук, которые должны были построить двадцать баз бронепоездов и десять баз дивизионов.

Бронепоезд БП-43 состоял из четырех бронеплощадок ПЛ-43, бронепаровоза ПР-43, четырех контрольных платформ и одной зенитной бронеплощадки ПВО-4. Длина бронепоезда без контрольных платформ составляла 70 метров, его полная длина — 112 метров. Запас хода был идентичен бронепоездам типа БП-35: «по воде» — 60-100 км, «по топливу» — 250–300 км. Максимальная скорость также была идентична - 35 км/час.

Первый бронепоезд типа БП-43, был построен на Чкаловском паровозоремонтном заводе. Был он построен на средства, которые собрали рабочие и служащие Московского метрополитена и соответственно, бронепоезд получил название «Московский метрополитен».

Список литературы

1. Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945. — М.: Транспорт, 1992. 246 с.
2. Новиков М.В. Творцы оружия. – М., Издательство ДОСААФ. 1983 г, 207 стр.
3. Поликарпов, В.С. История науки и техники: Учебное пособие / В.С. Поликарпов, Е.В. Поликарпова. - СПб.: Лань, 2019. - 272 с.

МЕТАЛЛЫ – ВКЛАД В ПОБЕДУ

Калинина В.С., Кусмарцев М.С., студенты 1 курса
Кузейкина Э.В., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей со-
общения» в г. Саратове,
г. Саратов, Россия*

Приближается День Победы. Это один из самых волнующих праздников в нашей стране;

Задохнулись канонады, в мире – тишина.
На большой Земле однажды кончилась война.
Будем жить, встречать рассветы, верить и любить.
Только не забыть бы это!
Лишь бы не забыть...

Студенты нашего учебного заведения поставили цель исследования: Определить роль химических элементов-металлов в истории Великой Отечественной войны.

Были определены следующие задачи нашего исследования:

-Определить роль химических элементов-металлов в истории Великой Отечественной войны.

-В условиях лаборатории химии провести опыты на военную тематику.

Великая Отечественная война отчетливо определила основную роль химической промышленности в обороне страны. В основном в системе военной экономики предприятия отрасли не только поставляли сырье и материалы для про-

изводства боеприпасов, многие гражданские заводы химической и резиновой промышленности были переведены на выпуск военной продукции, в том числе противотанковых гранат, взрывчатых веществ, зарядов для реактивных снарядов и т.п.

В результате наших исследований, мы выяснили, что расходы железа в ВОВ значительны. Из анализа литературы, мы выяснили, что более миллиона бомб сброшено фашистской авиацией на Сталинград [1, с. 112]. Оказывается, что и другие элементы-металлы периодической системы химических элементов Д.И. Менделеева проявили свой «боевой характер». Например:

Простое вещество свинец — ковкий, сравнительно легкоплавкий металл серебристо-белого цвета с синеватым отливом, известен с глубокой древности. Нитрат свинца применяется для производства мощных смесевых взрывчатых веществ.

Никель используется для создания всех видов боевой техники и вооружений; без никеля нельзя выплавить «нержавейку», броню, судостроительную сталь.

Алюминий называют «крылатым» металлом. Его сплавы использовались, и используются до сих пор, в самолетостроении. Для получения горючих и взрывчатых смесей использовали алюминиевый порошок. Ленты из алюминиевой фольги вызвали помехи немецких радиолокационных станций. При налетах на Германию было сброшено примерно 20 тысяч тонн алюминиевой фольги [3, с. 4].

Серебро в сплавах с индием использовалось для изготовления прожекторов. Зеркала прожекторов в годы войны помогали обнаружить врага в воздухе, на море и на суше [4].

В военной технике для изготовления осветительных и сигнальных ракет, а также зажигательных бомб использовалось свойство магния гореть белым ослепительным пламенем.

К числу самых ценных стратегических материалов относится вольфрам. Из вольфрамовых сплавов изготавливают танковую броню, оболочку торпед и снарядов, наиболее важные детали самолетов и двигатели.

По данным Статистического сборника № 1 «Боевой и численный состав Вооруженных Сил СССР в период Великой Отечественной войны» [7], на 1 июня 1941 года в Красной Армии числилось более 25 000 танков. Потери советской бронетехники с 22 июня 1941 по 9 мая 1945 года составило: 83500 [6].

Радиолокаторы не могли существовать без химического элемента - германия. Советские ученые в начале Великой Отечественной войны создали генераторы для питания раций партизанских отрядов, используя свойство германия превращать тепловую энергию в электрическую. И в настоящее время, он явля-

ется одним из основных материалов для длинноволновой инфракрасной оптики, которая используется в военных прицелах [2, с. 140].

Сталь с добавкой молибдена очень прочна, из нее отливают стволы орудий, детали самолетов, автомобилей. Введение в состав молибдена в сочетании с хромом и вольфрамом повышает ее твердость, из этих деталей делают танковую броню.

В наших исследованиях, мы решили сделать праздничный салют и дымовую завесу в лаборатории химии. Описание опытов мы нашли в дополнительной литературе [5, с. 10]. Мы думаем, что такие опыты напоминают праздничный салют в честь Дня Победы.

С целью знакомства с военной техникой, мы посетили парк ПОБЕДЫ на Соколовой горе в г. Саратове.

Мы считаем, что задачи, поставленные нами, выполнены, цель исследования достигнута.

Хотелось бы надеяться, что мощь прекрасной науки, химии, будет направлена не на создание новых видов оружия, не на разработку новых отравляющих веществ, а на решение глобальных общечеловеческих проблем.

Список литературы

1. Рипан Р., Четяну И. Неорганическая химия. Химия металлов. — М.: Мир, 1972. — Т. 2. — С. 347
2. Химическая энциклопедия: в 5 тт. / Редкол.: Кнунянц И. Л. (гл. ред.). — М.: Советская энциклопедия, 1990. — Т. 2. — С. 140. — 671 с.
3. Краткая химическая энциклопедия. Т. 1 (А—Е). — М.: Советская энциклопедия. 1961
4. Серебро [Электронный ресурс] — Режим доступа. — URL: ru.wikipedia.org (дата обращения 20.02.2019)
5. Алексинский В.Н. Занимательные опыты по химии: Книга для учителя. — 2-е изд., испр. — М.: Просвещение, 1995. — 96 с.
6. Производство танков и САУ СССР в 1941-1945 гг. <https://www.bonuscodewot.ru/main/1138-proizvodstvo-tankov-i-sau-v-sssr-v-1941-1945-godah.html>
7. Статистический сборник № 1 «Боевой и численный состав Вооруженных Сил СССР в период Великой Отечественной войны» (1994 г. Воениздат)

ПУШКИ НА РЕЛЬСАХ

Крючков С.А., студент 1 курса
Ковалевская О.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Росси*

Великая Отечественная война - это самоотверженное и героическое прошлое нашей страны, которое не забудут никогда.

Победа в этой войне - это подвиг и слава всего советского народа. Это подвиг простых солдат, полководцев и военачальников, подвиг тружеников тыла и партизан.

Великая Отечественная война взволновала весь народ, в том числе и талантливых конструкторов, занимающихся разработкой технических изобретений. Следствием их труда, знаний, практического опыта, полету творческой мысли, таланту - рождались в небывало короткие сроки проекты военной боевой техники, новые образцы вооружения.

Именно таким техническим изобретением, громившим врага в годы Великой Отечественной войны и является железнодорожная артиллерийская система - ТМ-1-180 (рисунок 1).



Рис.1. Железнодорожная артиллерийская система - ТМ-1-180

Система ТМ-1-180 позволяла вести огонь по противнику сразу с железнодорожных путей, т.к. была смонтирована на специальной платформе.

Также, система ТМ-1-180 (транспортёр морской, тип 1, калибр 180 мм) была наиболее современной в то время и самой массовой установкой советской железнодорожной артиллерии.

Первые исследования по разработке и созданию системы ТМ-1-180 велись в СССР с 1931 года. Данные исследования по разработке были направлены на

создание такой железнодорожной артиллерийской установки, которая имела бы круговой обстрел с любой точки железнодорожного пути.

Технический проект установки разрабатывал КБ Ленинградский Металлический завод. На этом заводе были выпущены первые 4 установки системы ТМ-1-180, которые успешно прошли испытания в 1934-35 гг. Уже в 1936 г. была сформирована пробная батарея, вооруженная установками ТМ-1-180. Далее, большая часть изготовления установок ТМ-1-180 пришлось на производственные силы завода № 198 в г. Николаеве. И, в начале Великой Отечественной войны, установками ТМ-1-180 были вооружены уже пять батарей: 18-я, 19-я, 12-я, 16-я и 17-я [2].

Чем же так хороша железнодорожная артиллерийская система ТМ-1-180 или «пушка на рельсах» (так её называли советские солдаты)?

Как и другие железнодорожные артиллерийские установки, конструкцию ТМ-1-180 составлял железнодорожный транспортер. В его состав входила главная балка, которая опиралась на две четырехосные железнодорожные тележки. Эта балка была оснащена 8 откидывающимися опорными «ногами», а в середине её, на поворотном основании, монтировалась 180-мм пушка Б-1-П, которая использовалась уже в береговых орудийных башенных установках и в корабельных орудийных башенных установках, разработанных для крейсера «Киров». Пушка Б-1-П изготавливалась на ленинградском заводе «Большевик».

Данная пушка выпускалась с лейнированным стволом, который состоял из трубы со свободно вставленным лейнером, навинтного казенника и кожуха. Пушка также имела двухтактный поршневой затвор марки «Vickers».

Подача боеприпасов в транспортер происходила с снарядной платформы, вращавшейся вместе с орудием. Боеприпасы для орудия хранились в вагонах-погребах, располагавшихся спереди и сзади транспортера. Между снарядной платформой и вагонами располагались рольганги с деревянными роликами. По этим роликам снаряды из вагонов подавались вручную на платформу. Для удобства заряжения снарядной платформы на главной балке устанавливался небольшой эксцентриситет относительно оси вращения системы. Из-за этого, во время горизонтального наведения, платформа часто меняла свое положение относительно рольгангов, и советским солдатам приходилось постоянно и непрерывно перемещать рольганг, отслеживая движение платформы. Это было существенным недостатком в системе подачи боеприпасов. Чтобы не было сбоев и задержек в стрельбе советским солдатам приходилось тренироваться.

Также, еще одним недостатком, который выявил нарком обороны К.Е. Ворошилов, было то, что у системы ТМ-1-180 отсутствовали вспомогательные механизмы для ускорения/облегчения установки опорных ног и электрические приводы для опускания и подъема главной балки. Ворошилов потребовал разра-

ботать вспомогательные механизмы, но, завод-изготовитель и разработчики установки посчитали это распоряжение нецелесообразным и уклонились от его выполнения.

Однако, ход войны показал, что, Ворошилов, которого в современных «научных» исследованиях считают недалеким человеком, был прав.

И дело было в том, что артиллерийская инструментальная разведка противника очень быстро засекала позиции стреляющего транспортера. И, чтобы спастись от ответного огня противника и не подвергаться ненужному риску, приходилось максимально быстро покидать позиции. Впрочем, за весь период Великой Отечественной войны немцам так и не удалось повредить ни одну крупнокалиберную железнодорожную артиллерийскую установку ТМ-1-180 [4].

Стрельба из пушки Б-1-П установки ТМ-1-180 велась осколочно-фугасными и бронебойным снарядами. Имелись также полубронебойные снаряды, фугасные и бетонобойные снаряды, а также дистанционные гранаты, предназначенные для стрельбы по воздушным целям. В режиме особой секретности советскими учеными и конструкторами были разработаны 180-мм снаряды, предназначенные для ведения химической войны - это:

- осколочно-фугасный снаряд с добавлением твердого отравляющего вещества;
- химический снаряд ударного действия с жидким отравляющим веществом.

Также, в режиме особой секретности, сотрудниками ленинградского филиала НИИ-24, велись исследования по разработке и созданию сверхдальнобойных 180-мм снарядов (начальная скорость таких снарядов - 1275 м/сек, поражение цели на дальности до 55000 м).

Помимо этого, для обеспечения скрытности стрельбы установки ТМ-1-180, сотрудники ленинградского Научно-исследовательского морского артиллерийского полигона разработали беспламенные заряды. Данные заряды изготавливались на базе обычных пламенных пироксилиновых порохов путем введения специальных добавок. При стрельбе, из-за отсутствия яркой вспышки, германская артиллерийская инструментальная разведка практически лишилась визуально засекать советские стреляющие установки.

В годы войны, в составе Ленинградского фронта, выступал отдельный артиллерийский дивизион, оснащенный системой ТМ-1-180 и шесть дивизионов железнодорожных артиллерийских установок калибром 152-100 мм, объединённые в 101-ю морскую железнодорожную артиллерийскую бригаду. Эта бригада была самым мощным артиллерийским соединением Ленинградского фронта.

Бригада обеспечивала огневую поддержку советских войск, морские коммуникации Ленинград-Кронштадт, а также выполняла задачи контрбатарейной

борьбы с фашистской артиллерией.

В 1943 г. железнодорожные артиллерийские установки 101 бригады принимали участие в прорыве блокады Ленинграда, а позже были задействованы в Выборгской и Красносельской операциях, в боях под Кенигсбергом и Либавой [3].

Вследствие железнодорожные артиллерийские установки ТМ-1-180 еще оставались на вооружении до 1961 года.

В этой связи следует отметить, что «Участие в разгроме фашизма - это самая благородная и великая задача, которая когда-либо стояла перед советскими учеными, конструкторами и советской наукой ...». И с этой задачей советские ученые и конструкторы достойно справились [1, с.238].

Список литературы

1. Иванов В.А., Горовой Ю.Б. Устройство и эксплуатация артиллерийского вооружения Российской армии: Учебное пособие. - Тамбов: Изд-во ТГТУ, 2005. - 260 с.

2. Журнал «Живая история» [сайт] URL // <http://lhistory.ru/statyi/lokomotiv-pobedy>

3. Статья «Железные дороги в годы войны» [сайт] URL // <https://www.drivenn.ru/journal/reportazhi/zheleznnye-dorogi-v-gody-voyny-id22576>

4. Большая военная энциклопедия [сайт] URL

СНАРЯДЫ ПОБЕДЫ

Медведев А.Н., студент 2 курса
Бардонова И.Ю., преподаватель

*ГАПОУ СО «Энгельсский политехникум»,
г. Энгельс, Россия*

«Советская техническая физика ... с честью выдержала суровые испытания войны. Следы этой физики всюду: на самолете, танке, на подводной лодке и линкоре, в артиллерии, в руках нашего радиста, дальномерщика, в ухищрениях маскировки».

Академик С.И.Вавилов

Разработка артиллерийского оружия в СССР проводилась ещё до Великой Отечественной войны. По назначению орудия бывают противотанковыми, горными, батальонными и полковыми, дивизионными, корпусными и армейскими,

зенитными, а также большой и особой мощности. Их образцы можно увидеть в музеях военной техники во многих городах нашей страны. Военная экспозиция парка Победы в Саратове позволяет нам рассмотреть две 122-мм гаубицы М-30 разных годов выпуска и 122-мм корпусную пушку. Наши артиллерийские орудия действительно были первоклассными.

Снаряды, выпущенные из пушек и гаубиц, движутся под углом к горизонту. Траектория перемещения данного вида движения с учетом сопротивления воздуха – это баллистическая кривая. Изучением движения таких тел занимается баллистика. Она изучает, главным образом, исследование движения пуль и снарядов, выпущенных из огнестрельного оружия, ракетных снарядов и баллистических ракет. Идеальной траекторией полета снарядов и пуль при условии безвоздушного пространства является парабола. Но ещё в 1687 году И.Ньютон доказал, что воздушное сопротивление не позволяет кривой полета быть параболой. Что сказывается на расхождении реальной и гипотетической кривых?

Сравнительная характеристика движения в различных средах пули (см. рис.1) и снаряда (см. рис.2) позволяет сделать вывод, что сопротивление воздуха больше сказывается на уменьшении дальности полета наиболее легкого физического тела – пули. С другой стороны, сопротивление воздуха значительно снижает дальность полета тяжелого снаряда, в случае уменьшения его начальной скорости при равных углах возвышения ствола.

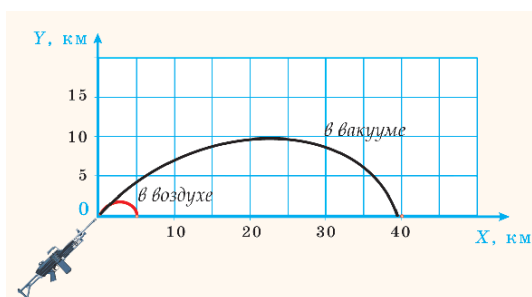
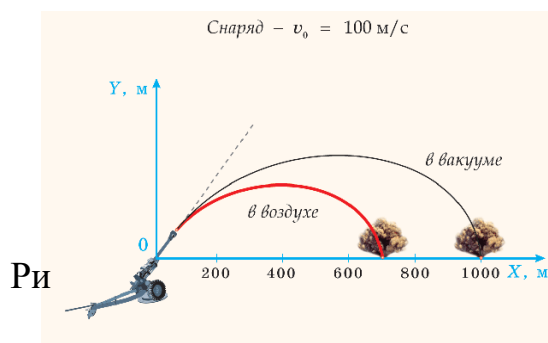


Рис. 1 Движение пули



Обратимся к истории создания баллистического оружия. В начале 1942 года в Красной армии появилось новое мощное орудие – 76-миллиметровая пушка, созданная конструкторским бюро под руководством Василия Гавриловича Грабина и ставшая самой массовой пушкой Великой Отечественной войны. Общее количество выпущенных пушек составило 48 тысяч. Это самое большое количество орудий одной марки, которые были произведены за время Великой Отечественной войны. Пушки оказались маневренными, удобными в эксплуатации, приспособленными для ведения более эффективного огня по танкам и признаны одними из самых гениальных конструкций в истории ствольной артиллерии. Заслуга А.Г. Грабина в том, что 76-мм пушку ЗИС-3 (со скоростью снаряда 680 м/с) ему удалось сделать безотказным и неприхотливым орудием, которое полю-

били артиллеристы.

Для предстоящего расчета интересующих нас данных, необходимо вывести некоторые формулы.

Для расчёта дальности полёта снаряда вспомним уравнение для определения его горизонтальной координаты:

$$x = x_0 + v_0 \cdot \cos(\alpha) \cdot t \quad (1)$$

Дальность полёта (S) соответствует координате x в точке падения:

$$S = v_0 \cdot \cos(\alpha) \cdot t \quad (2)$$

Формула времени полёта известна и представляет собой выражение:

$$t_{\text{пол.}} = \frac{2 \cdot v_0 \cdot \sin(\alpha)}{g} \quad (3)$$

Подставляя формулу (3) в формулу (2), получим следующее:

$$S = v_0 \cdot \cos(\alpha) \cdot \frac{2 \cdot v_0 \cdot \sin(\alpha)}{g}$$

преобразования позволяют вывести формулу (4) для определения дальности полета снаряда:

$$S = \frac{v_0^2 \cdot \sin(2\alpha)}{g} \quad (4)$$

Для получения формулы высоты полёта вспомним уравнение для нахождения вертикальной координаты тела (5):

$$y = y_0 + v_0 \cdot \sin(\alpha) \cdot t - \frac{g \cdot t^2}{2} \quad (5)$$

Наивысшей точкой подъёма является максимальная высота, то есть $y = H_{\text{max}}$

$$H_{\text{max}} = v_0 \cdot \sin(\alpha) \cdot t - \frac{g \cdot t^2}{2} \quad (6)$$

Зная, что время подъёма рассчитывается по формуле:

$$t_{\text{под.}} = \frac{v_0 \cdot \sin(\alpha)}{g} \quad (7)$$

И, подставляя (7) в (6), получим выражение (8):

$$H_{\text{max}} = v_0 \cdot \sin(\alpha) \cdot \frac{v_0 \cdot \sin(\alpha)}{g} - g \cdot \frac{\left(\frac{v_0 \cdot \sin(\alpha)}{g}\right)^2}{2} \quad (8)$$

После преобразования которого получим формулу (9):

$$H_{\text{max}} = \frac{v_0^2 \cdot \sin^2(\alpha)}{2 \cdot g} \quad (9)$$

Итак, формулы готовы. Сформулируем задачу: «Ствол пушки установлен под углом 30° к горизонту (максимальное возвышение 37°). После выстрела снаряд вылетает из ствола со скоростью 680 м/с. Сопротивление воздуха уменьшает дальность полета в 3,5 раза. Найдите дальность полета снаряда в воздухе».

Решение

Для расчета дальности полета без учета сопротивления воздуха, используем формулу (4), подставив в неё все известные данные:

$$S = \frac{680^2 \text{ м}^2 / \text{с}^2 \cdot \sin(2 \cdot 30^\circ)}{10 \text{ м} / \text{с}^2} = 39305 \text{ м}$$

Учитывая сопротивление воздуха, разделим полученное значение на 3,5. Полученный результат: дальность полета составляет 11230 метров.

Проанализировав ситуацию, можно сделать вывод о том, что снаряд, пролетев расстояние более 11 км, и войдя в землю практически вертикально, разлетится на массу осколков, действие которых станет смертельным. Но, представим себе, что группа солдат противника замечена всего в 3 км от фронта, что чаще всего и бывало. Что делать артиллеристам? Получается, что надо уменьшать угол возвышения ствола. Под каким же углом должен располагаться ствол пушки в таком случае?

Решение данной задачи предполагает использование той же формулы (4), только в данный момент нас интересует угол локализации ствола пушки.

$$\sin(2 \cdot \alpha) = \frac{3,5 \cdot S \cdot g}{v_0^2};$$
$$\sin(2 \cdot \alpha) = \frac{3,5 \cdot 3000 \text{ м} \cdot 10 \text{ м} / \text{с}^2}{680^2 \left(\frac{\text{м}}{\text{с}}\right)^2} = 0,228$$

$$\alpha \approx 6,5^\circ$$

Но при таком маленьком угле снаряд падает на землю плашмя, давая мало осколков, что неэффективно. Поэтому пушки с высокой начальной скоростью снаряда незаменимы при стрельбе по открытым, быстро перемещающимся целям (танки, самолеты и т.д.) и при стрельбе на очень большие расстояния. Мощность пушки уменьшается укорочением ствола, уменьшением веса пороха в заряде, что приводит к уменьшению скорости снаряда и к увеличению крутизны траектории его полета, даже при стрельбе на небольшое расстояние. Пушка станет более эффективна при стрельбе по живой силе противника. Но с появлением у немцев тяжелых танков потребовалось создание более мощных и маневренных артиллерийских систем. Непревзойденной оказалась 57-миллиметровая противотанковая пушка, ствол которой почти на метр длиннее, чем у 76-мм пушки.

В связи с этим предлагается ещё одна задача: «Ствол 57-миллиметровой пушки установлен так, что траектория снаряда не поднимается выше 1,5 метра над поверхностью земли и на всем своем протяжении будет поражающей для танка, высота которого примерно 2–2,5 метра. Рассчитайте наибольшую дальность, при которой траектория не поднимается выше цели, так называемую дальность прямого выстрела. Начальная скорость снаряда 700 м/с».

Решение

Используя формулу (9), найдем из неё, чему равен $\sin \alpha$.

$$\sin \alpha = \frac{\sqrt{2 \cdot g \cdot h}}{v_0}$$

$$\sin \alpha = \frac{\sqrt{2 \cdot 10 \text{ м/с}^2 \cdot 1,5 \text{ м}}}{700 \text{ м/с}} = 0,0078; \quad \alpha = 0,5^\circ$$

Подстановка всех значений в формулу (4), позволит нам рассчитать дальность полета снаряда:

$$S = \frac{700^2 \cdot \text{м}^2/\text{с}^2 \sin 1^\circ}{10 \text{ м/с}^2} = 855 \text{ м}$$

В 1942 году советские военные специалисты получили государственное задание по созданию противотанкового орудия, способного противостоять тяжелым танкам с противоснарядным бронированием. В 1942 году с появлением в войсках вермахта танков «Тигр» и «Пантера» в СССР была запущена в производство арт. установка ЗИС-2.

В период коренного периода, начавшегося со Сталинградской битвы, и завершившегося на Курской дуге, особую роль сыграли самоходные артиллерийские установки СУ-76 и СУ-122. В сентябре 1943 года свое боевое крещение при освобождении Левобережной Украины приняли СУ-85 и СУ-122, созданные на базе танка Т-34. В 1944 году их сменили СУ-100, получившие более мощную пушку.

В год окончательного разгрома фашисткой Германии советская артиллерия вместе с другими родами войск приняла участие во всех наступательных операциях. Финальным аккордом Великой Отечественной войны стала Берлинская операция, в успех которой артиллерия Советской армии внесла весомую лепту. В гигантском сражении с советской стороны принимала участие 41 тысяча орудий и минометов.

В заключение, необходимо привести окончательные сравнительные цифры количества советских и германских орудий и минометов и их среднее соотношение за весь период войны:

Количество	Советских	Германских	Соотношение
Артиллерии — орудий и миномётов	59787	42604	1,4:1

Таким образом, вклад советских ученых и, в частности физиков, в создание оружия Великой Победы значителен. С этим оружием советский воин принес освобождение от коричневой чумы не только советскому народу, но и всем на-

родам Европы.

Список литературы

1. Артиллерия в наступательных операциях Великой Отечественной войны: в 2 кн. / под ред. К.П. Казакова - М., Воениздат, 1964-1965, 780 с.
2. Александров, А.П. Славный путь советской науки. Техника – молодёжи / Н.Н.Воронов. – М.: Просвещение, 1983.- 184с.
3. Воронов, Н.Н. На службе военной / Н.Н.Воронов. –М.: Военная литература. – 76 с. 2012
4. Передельский, Г.Е. Артиллерия в бою и операции / Г.Е. Передельский, А.И. Токмаков А, Г.Т. Хорошилов. - М., 2008. – 125 с.
5. Хорошилов, Г.Т. Отечественная артиллерия. 600 лет / Г.Т.Хорошилов Р.Б. Брагинский, А.И. Матвеев. - М., 1986. – 1

СРЕДСТВО ОБОРОНЫ

Перевошиков А.В., студент 2 курса

Пылов К.А., студент 2 курса

Степанова С.Ф., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Колосс (Colossus) - секретный британский компьютер, спроектированный и построенный в 1943 году, для расшифровки перехваченных немецких радиосообщений шифром Лоренца. Шифр Лоренца использовался для связи между Гитлером и его генералами. Шифрование выполнялось с помощью машины Lorenz SZ40, которая действовала подобно «Энигме», но была намного сложнее. Компьютер состоял из 1500 электронных ламп (2500 в ColossusMark II), что делало Colossus самым большим компьютером того времени (ближайший конкурент имел всего 150 ламп). Создание и введение в строй в 1944 году позволило сократить время расшифровки перехваченных сообщений с нескольких недель до нескольких часов. Модернизация ColossusMark II считается первым программируемым компьютером в истории ЭВМ.

Работа машины:

Для того чтобы дешифровать сообщение, аналитикам нужно было решить две главные задачи. Во-первых, «вскрыть колеса», то есть установить точное расположение рабочих и нерабочих штифтов на каждом из 12 шифрующих дис-

ков. Конкретные комбинации штифтов устанавливались в FISH на определенный интервал дат, в течение которого не изменялись и использовались для шифрования всех сообщений, проходящих по данной линии связи. Вторая задача — найти начальное положение («установки») дисков, использованное для конкретной телеграммы. Каждое секретное сообщение зашифровывалось немцами при новых установках, поэтому эта задача решалась лишь после того, как были вычислены штифтовые комбинации на всех дисках.

Интересные факты

-Криптосистема, которую взламывал Colossus, получила кодовое название «Рыба», а перехватываемые линии связи — «тунец» (англ. Tunny), «макрель», «селёдка» и прочие.

-Первым расшифрованным с помощью Colossus сообщением было известие о том, что Гитлер «проглотил» дезинформацию о несуществующей армии на юге Англии и поверил, что высадка союзников будет проходить не в Нормандии, а в Па-де-Кале.

-Включённые однажды компьютеры Colossus ни разу не выключались до окончания Второй Мировой войны из-за особенностей работы электронных ламп.

-Эта мощная машина для обработки текста стала центром проекта по взлому кода Танни. До конца войны было построено ещё десять Mark II гораздо важнее скорости «Колосса» являлось то, что эту машину можно было программировать.

-Частота процессора этой машины была 6 МГц, что для того времени являлось очень большим достижением, ведь не все современные процессоры обладают такой частотой.

Дополнительная информация:

Этот компьютер не обладал электронной памятью, а данные хранились на перфоленте, вращающейся со скоростью 80 км/ч. Поэтому эта машина, могла считать и обработать 5000 символов в секунду, но частота процессора позволяла повысить эту цифру в несколько раз.

После войны, эти машины были демонтированы (из-за их узкой специфичной направленности), а все данные по ним засекречены. Лишь в 2007 был воссоздан "Колосс".

Список литературы

1. Colossus («Колосс»): <https://evmhistory.ru/history/colossus.html> (дата обращения: 31.03.2020г.)

2. История электронных компьютеров: <https://habr.com/ru/post/374043/> (дата обращения: 01.04.2020г.)

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ В БОРЬБЕ С ФАШИЗМОМ

Плешаков А.С., студент 2 курса

Быков М.В., преподаватель

*ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»,
Волгоградский техникум железнодорожного транспорта,
г. Волгоград, Россия*

Сколько существует человечество, столько оно ведет войны за территорию, расширяя границы своих государств, поработав себе подобных, навязывая свою культуру, обращая в свою религию. Любая война включает в себе большие затраты финансовых, людских, материально-технических ресурсов. Парадоксально, но война несет человечеству не только гибель людей и разрушение, но и научно-техническое развитие. В результате появляются новые технологии в области физики, химии, математики, биологии, различные изобретения. В этот период возводятся в кратчайшие сроки заводы, фабрики, появляются новые рабочие места, человек становится востребован, происходит колоссальный скачок в развитии человечества в целом.

Проиллюстрировать это можно на примере процессов, происходящих в период самой масштабной второй мировой войны 1939 – 1945 гг.

В канун войны советские конструкторские бюро интенсивно работали над созданием новой боевой гусеничной техникой. В результате длительной и кропотливой работы советские инженеры разработали боевые машины -«танки», которые отличались друг от друга не только своим весом, но и вооружением и назначением. Итогом проведенной работы стало появление лёгких танков Т-40 и Т-50, средних танков Т-34 и тяжелых танков КВ-1 и КВ-2. К концу 1941 года были приняты на вооружение легкие танки Т-60, Т-70. Большую часть подвижной гусеничной техники танкового парка советской армии к 1941 году составляли машины, произведенные в тридцатые годы, а именно лёгкие танки Т-26, БТ-2, БТ-5, БТ-7, средние танки Т-27, Т-28, тяжелые танки Т-35 и даже танкетки.

Большой прорыв в тяжелом машиностроении для победы над фашизмом сделали инженеры танкового харьковского завода под руководством Михаила Кошкина. В январе 1940 года инженеры харьковского завода приступили к производству новейшего танка того времени Т-34. С 1942 по 1945 годы основное крупносерийное производство Т-34 было развёрнуто на мощных машиностроительных заводах Урала и Сибири, и продолжалось в послевоенные годы. Ведущим заводом по модифицированию Т-34 являлся Уральский танковый завод. Последняя модификация Т-34-85 состояла на вооружении некоторых стран мира.

Танк Т-34 оказал огромное влияние на исход войны и на дальнейшее развитие мирового танкостроения. Немецкие войска не ожидали такой мощной техники у СССР. Благодаря совокупности своих боевых качеств Т-34 был признан многими специалистами и военными экспертами одним из лучших танков Второй мировой войны. При его создании советским конструкторам удалось найти оптимальное соотношение между основными боевыми, тактическими, защитными, эксплуатационными, ходовыми и технологическими характеристиками.

Танк Т-34 является самым известным советским танком и одним из самых узнаваемых символов Второй мировой войны. До настоящего времени сохранилось большое количество этих танков различных модификаций в виде памятников и музейных экспонатов.

Во время Великой Отечественной войны была произведена модернизация танка Т-34 и он приобрел номер Т-34-85 из-за более мощной 85-мм пушки.

С 1943 года конструкторами танкостроительных заводах был налажен выпуск тяжелых танков ИС-1 и ИС-2, одновременно с ними для борьбы с немецкими танками и поддержки пехоты на вооружение были приняты средние самоходно-артиллерийские установки СУ-85, СУ-100 и СУ-122, ИСУ-122, СУ-152 и ИСУ-152. Широко использовалась трофейная техника, на базе немецких танков Pz Kpfw III и САУ StuG III захваченных советской армией, за счёт модернизации башни и вооружения трофейной техники заводы наладили выпуск СУ-76.

В июне 1941 года советскими конструкторами была изготовлена боевая машина реактивной артиллерии БМ-13, в период войны 1941-1945 года, наиболее массовая советская боевая машина, которая известна во всем мире как «Катюша», солдаты Третьего рейха прозвали её «органом Сталина». Первые экспериментальные пусковые установки БМ-13 были изготовлены на базе шасси машин ЗИС-6 в количестве восьми штук.

Боевое оснащение БМ-13 состояло из рельсовых направляющих и устройства их наведения. Для наводки были установлены подъемные и поворотные механизмы и артиллерийский прицел. На одной БМ-13 размещалось от 14 до 48 направляющих.

Корпус реактивного снаряда представлял собой сварной цилиндр, разделенный на три части. Реактивный снаряд М-13 для наземной установки БМ-13 имел длину 141 мм, диаметр 132 мм, массу 42,3 кг. Масса боевой части снаряда М-13 составляла 22 кг, масса взрывчатого вещества снаряда 4,9 кг, дальность стрельбы до 8500 м. Продолжительность залпа БМ-13 составляла 16 снарядов в течении 7 сек, время заряжания установки 10 минут.

Еще одним наглядным примером является Ил-2 - советский штурмовик времён Второй мировой войны, самый массовый боевой самолёт в истории авиации. Таких самолетов было выпущено более 36 тысяч штук. Конструкторы на-

зывали разработанный ими самолёт «летающим танком». Пилоты-истребители люфтваффе прозвали Ил-2 «бетонным самолётом». По утверждению некоторых советских авторов, солдаты вермахта называли его «чумой». В феврале 1941 года началось его серийное производство. Первые серийные Ил-2 изготовлены в феврале 1941 года в Воронеже. Ил-2 производился также на авиационных заводах в Куйбышеве, на авиационном заводе в Москве. Самолёт Ил-2 это одномоторный самолет с низкорасположенным крылом и убираемым в полёте шасси с хвостовым колесом. В качестве силовой установки был применён рядный поршневой бензиновый двигатель водяного охлаждения с воздушным винтом изменяемого шага. Самолёт изначально проектировался для действий над полем боя, для непосредственной поддержки наземных войск. За время эксплуатации не однократно подвергался доработкам и модификациям.

Рассказ об инновациях в вооружении в годы Великой Отечественной войны невозможен без стрелкового оружия Михаила Калашникова. Михаил Калашников легендарный русский конструктор - изобретатель стрелкового оружия, создатель всемирно известного автомата Калашникова.

Великую Отечественную войну начал в августе 1941 года командиром танка в звании старшего сержанта, и в октябре под Брянском был тяжело ранен. В госпитале по-настоящему загорелся идеей создания простого в использовании автоматического оружия. После лечения в госпитале был откомандирован в Алма-Ату, где с помощью рабочих - единомышленников был создан первый опытный образец пистолета-пулемёта в мастерских паровозного депо. Образец был представлен А. А. Благонравову — выдающемуся учёному в области стрелкового оружия.

В боях 1941-1945 годов этому стрелковому оружию учувствовать не пришлось из-за отрицательного отзыва Благонравова. На вооружение автомат Калашникова был принят в 1947 году по образцу 1943 года и используется до настоящего времени.

Несмотря на всю трагичность войны, можно сделать вывод, что любая война стимулирует промышленность и науку, является катализатором прогресса.

Список литературы

1. Поликарпов, В.С. История науки и техники: Учебное пособие / В.С. Поликарпов, Е.В. Поликарпова. - СПб.: Лань, 2019. - 272 с.
2. Гаврилов К.А., История российской авиации //История науки и техники, из-во Промтехиздат М.- 2011 г., № 5 2012 г., - 54 с.
3. Макеев Н.А., Российское танкостроение// История науки и техники, из-во Промтехиздат М.2011 г., № 5 2012 г. - 54 с.

СИМВОЛЫ ПОБЕДЫ

Пономарев А.А., студент 4 курса

Княжеченко Е.В., преподаватель

*ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»,
Волгоградский техникум железнодорожного транспорта,
г. Волгоград, Россия*

Героизм и мужество советских военных и гражданского населения - одна из главных причин победы в ВОВ. Но помогли советскому народу еще и серьезные научные и технические прорывы.

Великая Отечественная Война подарила человечеству ряд изобретений. Прогресс науки и техники в 40-е годы XX века был обусловлен усилиями многих ученых, работавших ради Победы над фашизмом.

Одним из символов Победы стала легендарная «тридцатьчетверка» (танк Т-34/76). Тридцатьчетверка сыграла одну из главных ролей в Битве за столицу Советского Союза. Нацистские главнокомандующие были вынуждены признать величие советских конструкторов, так как Т-34/76 превосходил по всем техническим параметрам имеющиеся у них на то время образцы (рисунок 1).



Рисунок 1- Танк Т-34/76

Основными техническими достоинствами данной машины являлись маневренность и легкость. Но главным достоинством Т-34 являлась технологичность. При той экономической ситуации в стране в годы ВОВ, когда все отдавали фронту удобство и низкая себестоимость выпуска сделали «тридцатьчетверку» самой массовой машиной с броней.

В фашисткой Германии тоже была своя легенда - танк «Тигр». Но на пути легендарных «Тигров» встали маленькие «Зоси» (рисунок 2).

«Зося», известна нам по советским фильмам о ВОВ. «Зося» это дивизионная противотанковая пушка ЗИС – 3. Создал «Зосю» талантливый конструктор Грабин Василий. Но маршал Кулик встретил маленькую пушку без особого энтузиазма.



Рисунок 2 - Дивизионная противотанковая пушка ЗИС –

Но «Зося» стала лучшим 76 - миллиметровым орудием Второй мировой, абсолютно оправдано. Можно без всякого преувеличения утверждать, что это одна из самых гениальных конструкций в истории ствольной артиллерии, что признал даже профессор Вольф.

И по настоящее время при разработке нового оружия упор делается на простоту конструкции, что позволяет обеспечить массовость производства, а главное надежность. Перед советскими оружейниками времен Второй мировой войны первоначально была поставлена такая же задача. Однако другими важными достоинствами ППШ - 41 стали высокая скорострельность и кучность стрельбы (рисунок 3). ППШ - 41 так же оценил и противник и союзники.



Рисунок 3- ППШ – 41

Мы могли бы долго и упорно сравнивать технические характеристики ППШ - 41 и его немецкого аналога МП - 40, но видно и без сравнений, что именно в конкретную мировую ситуацию и временной отрезок, советский автомат подходил лучше. За время Второй мировой войны, разрушенный Советский Союз с умирающими от голода детьми, которые стояли на сборке автоматов ППШ - 41 произвел более пяти миллионов штук, в то время в фашистской Германии МП - 40 – только миллион.

Германские солдаты прозвали его «Черная смерть». Такое грозное название получил маленький самолетик Ил – 2 (рисунок 4). Своевременной была идея создать низкоскоростной, бронированный самолет. Они были просто незаменимы как на поле боя, как поддержка с воздуха артиллерией.



Рисунок 4- Самолет Ил - 2

Пикировать Ил - 2 не мог, но за счет работы на малой высоте был очень эффективным. Он брал 400 килограммов бомб. Правда, настоящего бомбардировочного прицела у штурмовиков не было, но, он им и не был нужен.

Вклад летчиков Ил-2 в Победу трудно переоценить!

За годы Великой Отечественной Войны конструкторы и физики Советского Союза разработали и внедрили в эксплуатацию множество моделей самолетов и танков. Так в середине войны, в 1943 году одним из КБ был спроектирован Як-3. Самый легкий и манёвренный истребитель, аналогов которому не было.

Но не только конструкторы и физики внесли вклад в Победу над фашистской Германией.

С началом войны кончились поставки фильтров для переливания крови из Англии, а необходимость в них увеличилась в десятки тысяч раз. Фильтров отечественного производства еще не было. В кратчайшие сроки П.Г. Стрелков разработал технологию производства бактериологических фильтров для крови, создав их на основе асбеста, через ультратонкие каналы которого фильтровалась кровь. Производство было достаточно простым и очень технологичным, благодаря чему их стали производить во многих городах. За эту работу ученому была присуждена Сталинская премия.

Огромную роль в дело победы внесли учёные и конструкторы, создавшие лучшие образцы военной техники: танки, самолеты, автоматы ППШ, отличавшиеся простотой конструкции, надёжностью, технологичностью.

Список литературы

1. Миренков А.И. Обеспечение действующей армии вооружением, боевой техникой, материальными средствами в 1941-1943 годах// Военно-исторический журнал. -2002. - № 5.- С.24-30.
2. Науменко М.И. Фашисты охотились за «катюшами» капитана Флерова// Военно-исторический журнал.2001. - № 6. - С.28-36.
3. Новиков М.В. Творцы оружия. – М., Издательство ДОСААФ. 1983 г, 207 стр.

ПРОИЗВОДСТВО БОЕВОЙ ТЕХНИКИ В СТАЛИНГРАДЕ В ВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Пюро Д.С., студент 2 курса

Кислов С.Ю., преподаватель, канд. техн. наук

*ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Волгоградский техникум железнодорожного транспорта,
г. Волгоград, Россия*

Накануне Великой Отечественной войны г. Сталинград являлся одним из важнейших промышленных центров страны. К числу крупных предприятий города относились: завод «Красный Октябрь», Сталинградский тракторный завод, завод «Баррикады» № 221, Судоверфь № 264, лесозавод им. Куйбышева, завод медицинской аппаратуры им. Сакко и Ванцетти. Постановлением бюро Сталинградского обкома ВКП(б) от 22 октября 1941 г. было решено организовать на базе филиала завода № 192 производство автоматического пистолета-пулемета Шпагина (системы ППШ).

Постановлением бюро Сталинградского обкома ВКП(б) от 10 декабря 1941 г. Сталинградский консервный завод обязывался приступить к производству винтовочной противотанковой гранаты Сердюка образца 1941 г. (ВПГС-41).

С началом войны Сталинградский судостроительный завод № 264 приступил к выпуску танков Т-60 и запчастей к ним, бронекорпусов и башен для танка Т-34, бронекорпусов для самолетов ИЛ-2.

С началом Великой Отечественной войны Сталинградский тракторный завод (СТЗ) выпускает: танки Т-34, Т-60, дизельные двигатели к танкам, фугасные авиабомбы (ФАБ-500), мины, корпуса 82-мм мин, корпуса 152-мм осколочных снарядов звенья к пулеметной ленте, взрыватель (КТМ), сопла к М-13, к М-8 [1].

Приказ о постановке танка Т-34 на производство был подписан Комитетом обороны 31 марта 1940г. В соответствии с ним предписывалось наладить выпуск машины на Харьковском паровозостроительном заводе №183 (ХПЗ) и СТЗ. В Сталинграде планировалось выпускать по 2000 машин в год, на такую мощность должны были выйти в 1942г. Освоение новой машины на Сталинградском тракторном заводе сопровождалось рядом трудностей. В первую очередь, в изделии содержались узлы и детали, изготовление которых требовало совершенно нового подхода к технологии производства.

Некоторые технологические процессы осваивались впервые. Приходилось расширять производственные площади, в частности, кузнечный цех, для изготовления штампованных деталей. Лишь в конце мая 1940г. СТЗ получил рабочие

чертежи по танку Т-34, а первая машина, с множеством недостатков, была собрана 17 июня 1940г. После различных доводок, отладок, уточнений и доработки чертежей, в начале октября, завод приступил к выполнению правительственной программы – 20 танков в месяц. К концу 1940г. в цехах СТЗ было собрано 23 танка Т-34, которые не были сданы из-за различных недоделок. Таким образом, план производства новых танков не был выполнен ни на ХПЗ, ни на СТЗ. Кроме несвоевременного предоставления рабочих чертежей Сталинградскому заводу, план выпуска танков постоянно срывался в силу не своевременной поставки комплектующих с заводов-смежников. Не вовремя поставлялись корпуса, пушки, моторы. Многие комплектующие выходили из строя, горели главные фрикционы, рассыпались подшипники, течь в различных системах – это далеко не полный список дефектов. Давала знать о себе и неопытность кадров, особенно на вновь организованных производствах. В декабре 1940г. на СТЗ приехали харьковские специалисты для оказания помощи в становлении производства Т-34. Постепенно шло освоение производства нового танка, за первое полугодие 1941г. СТЗ дал заказчику 294 единицы [2].

Начало Великой Отечественной Войны внесло коррективы в программу работы заводов. 15 сентября 1941г. завод №183 приступил к эвакуации и налаживанию производства танков в Нижнем Тагиле. С осени 1941г. до первой половины 1942г. СТЗ являлся основным производителем танков Т-34. С началом войны была отменена программа выпуска народно-хозяйственной продукции на СТЗ, за счет этого возросло количество выпускаемых танков. Если в июне 1941г. сталинградцы сдали военным 86 машин, то в августе уже 155 танков.

В октябре число сданных машин упало, так как начались перебои с поставкой комплектующих от смежников, часть из которых в это время эвакуировалась на Урал. В конце октября 1941 из-за нехватки резины танки оснащались литыми опорными катками с внутренней амортизации. Впоследствии в качестве буфера на катках начали использовать бандажи от тракторов СТЗ-5, которых было достаточно на территории завода. Это техническое решение позволило увеличить качество танков. Серийное производство дизельных двигателей В-2 пришлось наладить у себя, так как завод №75, который в это время так же находился в процессе эвакуации, прекратил их отгрузку. Из-за нехватки дизельных двигателей на Т-34 стали устанавливать карбюраторные двигатели М-17Ф, предназначенные для танков БТ-7. Постепенное увеличение производства двигателей В-2 позволило весной 1942г. отказаться от установки на Т-34 бензиновых моторов. Потеря смежников, в ходе начального периода войны, привела к тому, что танкостроителям приходилось находить новые конструкторские решения для непрерывного производства танков Т-34. Например, на СТЗ часть сварных и штампованных деталей заменяли литыми. Были разработаны новые траки со спрям-

ленной беговой дорожкой, это позволило снизить шум во время движения [3].



Рис. 1. Колонна танков выпуска СТЗ начала 1942 года.

Упростили технологию производства корпуса и башни, броневые детали стали соединяться «в шип». В результате сокращения механической обработки, цикл производства корпусов сократился с девяти до двух суток.

На СТЗ была изменена технология производства бронекорпусов и башен. Смысл нового способа сводился к тому, что при создании бронеконструкций от таких трудоемких операций, как строжка и фрезерование кромок бронелистов, просто отказывались и соединяли их в «шип». В 1942 году на заводах была внедрена автоматическая сварка под слоем флюса, превосходившая по прочностным характеристикам не только ручную сварку, но и саму броню. Благодаря ей трудозатраты на изготовление корпуса уменьшились в 5 раз.

В августе 1942г. СТЗ выпустил последние 250 машин, и еще несколько собрали в сентябре из ранее созданного задела деталей. 5 октября 1942г. был получен приказ о полной остановке СТЗ, так бои уже шли на территории завода. Налеты немецкой авиации 23-29 августа 1942г. продолжались фактически непрерывно, заводу были нанесены существенные повреждения, но даже в таких условиях работа не прекращалась. С конца августа и сентябрь 1942г с завода эвакуировалось оборудование, вывозилось сырье и узлы танков [4].



Рис. 2. Танк Т-34 в г. Волгограде около панорамы «Сталинградская битва»

Фото танка Т-34-76 сделаны в Музее-Панораме Сталинградской битвы сентября 2014г. в городе-герое Волгограде. Этот Т-34-76 производства СТЗ принимал непосредственное участие в Сталинградской битве. Он был найден в сентябре 2013г. на дне реки Голубинка возле села Голубинка Калачевского района Волгоградской области. Состояние машины было ужасным, кроме повреждений, полученных танком в ходе боевых действий, Т-34 существенно пострадал от вандалов, которые оторвали и безвозвратно уничтожили башню, разворовали моторный отсек и пытались распилить корпус. В таком состоянии он был отправлен на реставрацию, где простоял почти год, хотя сами реставрационные работы заняли около пяти месяцев. Проблемой стало найти башню, аналогичную утраченной. В конце концов, удалось приобрести на Украине, у одного коллекционера, литую башню производства 1943г. и обменять ее у известного коллекционера Е. Шиманского на сталинградскую. В ходе восстановительных работ машина была отмыта от грязи, удалена ржавчина, восстановлены борт и корма, поврежденные вандалами. Судя по отзывам специалистов, данная машина практически полностью восстановлена до оригинального состояния танка Т-34-76 производства СТЗ.

В годы войны завод «Баррикады» № 221 производил: 76-мм дивизионную пушку, прицелы и передки к УСВ, 120-мм полковые минометы, артустановки Б-64, Б-64с для сухопутной и морской артиллерии. В июле 1942г. получил задание СГКО по монтажу бронеплощадок к бронепоездам [5].

Орудие ЗиС-3 (76-мм дивизионная пушка образца 1942 года) – самое массовое советское оружие, выпускавшееся в годы Великой Отечественной войны, более 48000 экземпляров произведены с 1942 года по 1945 год.

Эта пушка обладает высокими боевыми, эксплуатационными и технологическими качествами. ЗиС-3 эффективно использовался для уничтожения живой силы противника, подавления и уничтожения огневых средств пехоты противника и его артиллерии, уничтожения танков и других мотомеханизированных средств противника, разрушения амбразур ДОТов.



Рис. 3. ЗиС-3 - 76-мм дивизионная пушка образца 1942 года

Также выпускались и другие модификации данного вооружения, например: пушка с затвором от 57-мм орудия ЗИС-2 и кнопочным спуском; пушка с упрощённым затвором и рычажным спуском, с углом возвышения 27 градусов; пушка с упрощённым затвором и рычажным спуском, с углом возвышения 37 градусов.

Список литературы

1. Вознесенский, Н. А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны / Н. А. Вознесенский. М.: Политиздат, 1948. – 191 с.
2. Водолагин, М. А. Сталинград в Великой Отечественной войне, 1941-1943 / М. А. Водолагин. Сталинград: Обл. кн. изд-во, 1949. – 253 с.
3. Ванчинов, Д. П. Военные годы Поволжья / Д. П. Ванчинов. Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1980. – 325 с.
4. Волгоград: четыре века истории / В. И. Томарев [и др.]. Волгоград: Ниж.-Волж. кн. изд-во, 1989. – 416 с.
5. Овчинникова, Л. П. Передовая начиналась в цехе / Л. П. Овчинникова. Волгоград: Ниж.-Волж. кн. изд-во, 1983. – 272 с.

ВКЛАД МАТЕМАТИКОВ В ВЕЛИКУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ВОЙНУ

Слепов М.А., студент 1 курса
Параничева А.П., студентка 1 курса
Михайлова М.П., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Достижения математики в военное время внесли огромный существенный вклад в саму науку и помогли нашей стране победить. Не так давно была отмечена великая скорбная дата - 75-летие со дня Победы одной из самых жестоких войн. Несмотря на то, что было бесчисленное множество погибших и раненых, масса разрушенных городов и деревень, наш великий народ выстоял и победил. Все силы и мысли миллионов людей были направлены к одной общей цели - поражению врага. Великая Отечественная война всколыхнула весь народ, в том числе и людей, которые занимались и занимаются наукой.

Прошло 75 лет со Дня Победы в Великой Отечественной Войне и нынешнее поколение мало знает об этой войне, не задумываясь, какой след она оставила в их семьях... Сегодняшнее поколение в вечном долгу перед теми, кто остался

на полях сражений. Перед теми, кто вернулся, обеспечив нам мирную, спокойную жизнь на Земле. Именно поэтому наш долг - помнить о тех суровых днях и героях войны.

Изучать и обобщать вклад математиков в Великой Отечественной Войне. Познакомиться с открытиями в математической области в годы Великой Отечественной войны, выяснить, какие задачи приходилось решать математикам в годы Великой Отечественной войны; выяснить, кто из ученых – математиков принимал участие в боевых действиях;изучить материал о роли научных изобретений для совершенствования оружия.

Мы обязаны преклоняться перед выдержкой, самоотверженностью и верностью Отчизне, которую показывали математики-воины. Но, ни в коем случае нельзя забывать и о другом вкладе математиков в победу русского народа над крепким и опасным противником. Данный вклад состоит в применении тех своеобразных знаний и умений, которыми владеют математики. Значение этого фактора особенно важно в наши дни, когда война стала, в первую очередь, соревнованием разума, изобретательности и точного расчета. Дело в том, что для боевых действий привлекаются все заслуги естественных наук, установка совместно с ними и математика во всех ее проявлениях.

К примеру, создание атомного и ракетного орудия потребовало не только физических законов, создания новых математических моделей и даже новых ветвей математики. Без этих подготовительных математических изучений не формируется ни одна техническая система и, чем она труднее, тем разнообразнее и обширнее математическая установка.



Математические познания были нужны и непосредственно в бою. Известно, что такой род войск – артиллерия без расчетов не мог бы существовать.

Стрельба с самолета по самолету и по наземным целям так же привела к математическим задачам, которые нужно было безотлагательно решить. Ими настойчиво занимались как специалисты в области артиллерии, так и в математике. Трудности бомбометания привели к надобности составления таблиц, позволяющих отыскивать подходящее время для сброса бомб на цель, а также область, которую накроет бомбовой удар.

Так вот, например:



Иван Семенович Бровиков – доктор физико-математических наук. Участвовал в боях под Москвой, Старой Руссой, на Курской дуге, на Украине, в Румынии, Польше, Германии и Чехословакии, за что награжден орденом Красной Звезды и многими медалями.

Николай Владимирович Метельский будучи студентом физико-математического факультета Белорусского университета был подпольным работником, партизанским связным, а затем в составе гвардейской части принимал участие в освобождении Белоруссии и Польши, в боях в Германии, был ранен и контужен, имеет боевые награды.

Научный работник **Алексей Иванович Бородин** нелегкие армейские дороги прошел зенитчиком, командиром отделения, старшиной отдельной фугасной огнеметной роты. Воевал в составе отряда морской пехоты, работал в штабах Азовской и Дунайской военных флотилий. Ратный труд Алексея Ивановича отмечен орденом Отечественной войны и боевыми медалями.

Сергей Федорович Рубанов встретил в рядах Советской Армии. Защищал Ленинград, находился в осажденном городе во время блокады. Был ранен. За подвиги награжден орденами Отечественной войны 1 и 2 степени с несколькими медалями. После демобилизации в 1946 году вернулся к преподаванию математики.

Тут, конечно же, далеко не все герои, ученые которые внесли вклад в победу над фашистами. Их в сотни раз больше.

Роль и место оружия и военной техники в достижении победы над врагом во многом определялись уровнем их развития в предвоенные годы, качественным и количественным показателями, состоянием оборонной промышленности и базовых отраслей, их мобилизационными возможностями, уровнем развития военной и военно-технической мысли, способностью использовать оборонно-промышленный потенциал для недопущения военнотехнического превосходства противника в течение всей войны и организовать своевременную и качественную поставку в войска необходимого количества вооружения.

Со времени Победы прошло более 75 лет. Вторая мировая война оказалась, прежде всего войной техники и от того, чья конструкторская мысль оказывалась точнее и глубже, зависел исход многих сражений. Советские математики многое сделали для восстановления и развития народного хозяйства. За годы войны, в нечеловеческих условиях, наблюдался прогресс в теоретической математике. Таким образом, мы считаем, что тема нашей работы очень актуальна в наши дни. Во-первых, она приближает математику к истории нашей страны, к жизни. Показывает, что математика не просто сухие цифры, это история, человеческие судьбы. Ведь от точности расчетов зависели человеческие жизни. Во-вторых, эта работа помогает понять, что изучение математики необходимо, что она соприкасается со всеми отраслями науки. И чем бы мы в дальнейшем не занимались, что бы мы не выбрали, знания математики нам будут необходимы.

Список литературы

1. Большая советская энциклопедия;
2. Что значит быть Математиком? «Смена», 1978 г.;
3. Левшин Б.В. "Советская наука в годы Великой Отечественной Войны", 1983 г.;
4. Гнеденко Б.В. "Математика и оборона страны", 1978 г.;
5. Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12 т. Т. 7. Экономика и оружие войны. — М.: Кучково поле, 2013. — 864 с., 20 л. ил., ил.

РАЗРАБОТКИ СОВЕТСКИХ УЧЕНЫХ В БОРЬБЕ С РАССОВОЙ ДИСКРИМИНАЦИЕЙ ФАШИСТОВ

Сокол А.Д., студент 2-го курса
Едокова Т.Н., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Считаю своим долгом, напомнить Вам и самому себе, что любая война, будь то гражданская или Великая Отечественная - это ошибки наших предков. И обязанность людей нашего времени эти ошибки не повторять. «Будь проклята война» - пел в своих песнях солист группы «Любэ» Николай Расторгуев. Кто может поспорить с тем, что он был прав?

Война - это в первую очередь потери человеческих жизней, а жизнь - самая большая ценность, которая есть у человечества. Мы обязаны заботиться не толь-

ко о своей жизни, но и о жизни окружающих нас людей. Это может проявляться хотя бы в том, чтобы не причинять им вреда.

В своей статье я поделюсь с Вами знаниями о военных разработках, но как было тогда, так и должно оставаться навечно, что они лишь средство защиты.

Легендарная «Тридцать четверка»

Танк Т-34 был создан советским конструктором Михаилом Кошкиным. Советский танк Т-34-легендарная разработка советских ученых, инженеров, конструкторов - по праву считается одним из главных символов победы. Он был признан лучшим для своего времени не только советскими военными, но и их противниками, которые непосредственно сталкивались с этим танком в боевых условиях. Танк превосходил технику фашистов по многим показателям и сыграл важнейшую роль в Битве под Москвой. Так же благодаря этому танку немцы могли больше не мечтать о «блицкриге».

Танк отличался достаточно простой конструкцией, легкостью, отличной манёвренностью, серьезной огневой мощностью, высокой технологичностью и приспособленностью к ведению боя в различных условиях, кроме того танк быстро ремонтировался, что несомненно делало его незаменимым на поле боя. Стоит отметить и 45 миллиметровую броню Т-34, которая благодаря своей наклонной конструкции нередко провоцировала рикошеты при обстреле с дальних дистанций, что сильно затрудняло борьбу с этим танком. Из множества видов модификаций танков, участвовавших во Второй Мировой Войне, ни один из них не získал себе столько любви, уважения и восхищения русских солдат, как Т-34. Он был и остается настоящим эталоном советского и российского танкостроения. Стоит отметить, что важной составляющей являлся и пилот. На «тридцать четверке» участвовали в боях хорошо обученные солдаты, которые в экстренной ситуации запросто могли найти выход: спасти себя и своего товарища, и разгромить врага.

Пистолет-пулемет Шпагина (ППШ)

Пистолет-пулемет Шпагина был разработан в 1940 году и навсегда закрепился в нашем сознании как дополнение к образу красноармейца или партизана из советских фильмов про войну. Использовать пистолетный патрон для автоматической стрельбы было очень смелым и практичным решением, однако требовало надлежащей работы над этой идеей и прохождения множества тестов. Теперь мы знаем, что ППШ прошёл все испытания на «отлично» и был поставлен на изготовление и взят на вооружение.

ППШ был крайне живуч, его хватало на огромное количество выстрелов без отчистки (около 5000 патронов), кроме того он показывал удовлетворительную кучность стрельбы, а так же все детали оставались в исправном состоянии, что во время боевых действий оказало советскому солдату огромную службу.

Оружие немцев было сложнее в использовании и уж точно уступало советскому ППШ в надежности.

Для сравнения в немецком «Шмайсере» было 32 патрона против 71 в ППШ (в дисковом варианте), оружие противника обладало низкой скорострельностью, нежели наш пистолет-пулемет. Хотя стрелять из ППШ на дальние расстояния было невозможно, ведь для этого он не предназначен, но на коротком расстоянии зачастую спасал жизнь солдату. Если бой происходил в рукопашную, то легкость пистолета-пулемета и его форма позволяла использовать его как дубинку.

Таким образом, можно сделать вывод, что советский пистолет-пулемет во много раз был эффективнее и надежнее немецкого оружия.

«Катюша»

Множество песен и фильмов были посвящены одной только «Катюше». Эта реактивная система залпового огня называется БМ-13, однако солдаты Рейха называли её «оргАном Сталина» из-за характерного звука во время залпа ракет. Она была взята на вооружение в 1941 году. 14 июля того же года состоялось первое боевое применение «Катюши» на железнодорожной станции в Белоруссии. На нее прибывали вражеские эшелоны с солдатами, горючим, боеприпасами и т.д. А в 15 часов 15 минут по немцам был открыт огонь. Залп одной ракетной установки обрушивал на врага шестнадцать 132-миллиметровых или тридцать два 82-миллиметровых снаряда. Ракеты выпускались практически одновременно и в течение нескольких секунд буквально перепаживали территорию в районе цели. Это было страшное зрелище: горела даже земля, плавился металл. Весь немецкий эшелон был уничтожен за какие то считанные минуты. Командовал этой батареей Иван Флеров.

Для немецких солдат такой поворот событий оказался ошеломляющим. В последствие, любое сражение, где участвовало хотя бы три «Катюши» оказывало на врага панический страх, а на советских солдат наоборот оказывало мотивирующее воздействие. «За спиной Катюша! Вперед»- именно так, я думаю, кричали командиры полков, когда отправляли солдат в бой. Русские солдаты любовно пели про БМ-13:

«Все мы любим душечку «Катюшу»,
Любо слушать, как она поет,-
Из врага вытряхивает душу,
А друзьям отваги придает!»

Залп одного зенитного полка составлял 576 снарядов калибра 132мм. Темп стрельбы определялся темпом вращения рукоятки ПУО - «пульта управления огнем». Все шестнадцать снарядов одной установки можно было выпустить за 7—10 секунд. Если использовались снаряды с зажигательной смесью, то на по-

зициях противника образовывалось «адово пекло», на площади свыше 100 гектаров полностью уничтожалось абсолютно все – пехота, грузовики, танки, доты и т.д. «Катюша» поражала вражеских солдат не только огневой мощью, но и оказывала на них деморализующее воздействие своим неповторимым звуком, который нередко вводил людей в состояние панического шока.

Конструкция пусковой установки допускала ее передвижение в заряженном состоянии с довольно высокой скоростью (до 40 км/ч) и быстрое развертывание на огневой позиции, что способствовало нанесению внезапных ударов по противнику.

Немецкие конструкторы так и не смогли создать для своей армии что-то подобное БМ-13, попытки были, но ни одна немецкая реактивная установка не оставила после себя таких впечатлений и воспоминаний, как наша легендарная «Катюша».

После победы над фашистами в 1945 году «Катюши» заняли одно из важнейших мест в Советской армии. На базе БМ-13 стали развиваться и новые реактивные системы залпового огня (РСЗО). В 1963 году на вооружение были приняты системы «Град», вслед за ними создана РСЗО с улучшенными характеристиками – «Ураган». В 1987 году на вооружение принята РСЗО «Смерч», а в 2017-м появился бикалиберный вариант «Урагана» – «Ураган-1М».

«Катюша» навсегда останется в истории, как один из символов победы наравне с танком Т-34, ведь благодаря таким величайшим разработкам мы с Вами сейчас живы и находимся на своём месте, в своей великой стране.

Пулемет «Максим»

Пусть он разработан был и не советскими конструкторами, а американцем Хайремом Стивенсоном Максимом в конце 19-го века, однако пулемет «Максим» использовался и в русско-японской компании, и в гражданскую войну, и во Второй Мировой Войне. К тому же тульские мастера практически полностью переработали его и добавили множество новых деталей, как бы адаптируя его под «русскую душу». Фильм «Чапаев» вышел на экраны в 1934 году и сотни юношей и девушек подобно Аньке-пулеметчице побежали изучать это оружие. И как бы это не было ужасно, но многим из них пригодились эти знания во время Великой Отечественной Войны, знания - полученные просто ради интереса. Никто тогда и представить не мог, что когда-нибудь будет из этого пулемета стрелять по людям, но жизнь перевернулась.

С темпом стрельбы в 600 выстрелов в минуту он создавал целый град из пуль калибра 7,62 мм и был хорош в стрельбе по пехоте, с которой он наилучшим образом справлялся.

Далее на его основе создали ДС-39, который превосходил по ряду признаков «Максима», что стало настоящей драмой для советского солдата, они будто

прощались со своим «хорошим другом», но прогресс не стоит на месте.

Заключение

Хочу подвести некий итог своей статьи, сказав о том, что главное оружие страны Советов - были люди. Наши доблестные воины, которые как щиты вставали для обороны своего народа. Эти люди отдавали жизни за своих матерей, сестер и детей. Они не обладали сверхчеловеческими возможностями, как герои голливудских фильмов. Все что было у наших солдат - это долг и приказ: «ни шагу назад». Без особого обучения и подготовки они ринулись в бой. И сквозь кровь, и нечеловеческую боль смогли победить, добраться до Рейхстага и закрепить там Советский флаг в надежде, что эти страшные события больше не повторятся ни в их, ни в чьей-то другой жизни. Величайшая победа русского народа, которую будем всегда помнить мы, наши дети и внуки.

«Только б не было войны» - пел Юрий Клинский в одной из своих песен: пусть его слова не часто можно поставить в пример, но это тот самый случай. Пусть и правда не будет никакой войны, ведь человечеству слишком рано убивать самих себя. У нас есть задачи куда важнее.

Список литературы

1. Записи эфира передачи «Оружие победы».
2. «100 рассказов о войне», автор Сергей Алексеев.
3. Сайт <https://histrf.ru/biblioteka/b/kratkii-kurs-istorii-katiusha>.

ВКЛАД ЗАВОДОВ ГОРОДА ГОРЬКОГО В ВЕЛИКУЮ ПОБЕДУ

Таланова Т.А., студент 2 курса
Гаврилова О.И., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Город Горький хоть и не носит гордого звания города-героя, но его вклад в победу в Великой Отечественной войне имеет крайне важный характер. Горьковские заводы работали в бесперебойном режиме разрабатывая и выпуская военную технику. В военные годы город был под прицелом у фашистской Германии и подвергался неоднократной бомбардировке. Все атаки были направлены на стратегически важные объекты. Заводы зачастую приходилось восстанавливать чуть ли не с нуля, но горьковчане не жалея себя трудились на благо отчизны. Примером может послужить завод «ГАЗ», который был атакован в июне 1943 года. За-

вод, цеха, здания, все они горели, а главный конвейер был разрушен до основания. Но горьковчане сотворили чудо, они смогли восстановить все всего за месяц. Это показывает на сколько люди были серьезны и бесстрашны, ведь ремонтные работы начинались еще во время бомбежек...

Горьковский автозавод в годы Великой Отечественной Войны.

С началом Великой Отечественной войны Горьковский автозавод (рис.1) отодвинул производство гражданской продукции на второй план. Первичной задачей стало производство военной техники для непосредственных нужд фронта. Зачастую заводу приходилось работать со срочными заказами для которых не было соответствующего оборудования. Таким образом по приказу Наркомата автозавод должен был начать выпускать 45-мм бронебойные снаряды и взрыватели АМ-А. К концу 1941 года завод получил приказ на освоение 57-мм бронебойных снарядов вместо 45-мм.

В июле 1941 года завод получил приказ на выпуск боковых колясок для армейских мотоциклов М-72, производством которых занимался Горьковский мотоциклетный завод.

В сентябре 1941 года были выпущены первые легковые танки, а в октябре началось их серийное производство. Так к заслугам автозавода можно приписать выпуск моделей легковых танков Т-60 и Т-70.

Вплоть до победы Горьковский автозавод работал для фронта. Помимо легковых танков и боеприпасов завод выпускал автомобили, САУ (самоходная артиллерийская установка), танковые моторы, минометы, бронеавтомобили, комплектующие изделия для танков Т-34, другую военную продукцию.



Завод «Красное Сормово»

Сормовский район в годы войны являлся самым большим районом не только по площади, но и по численности населения, а еще самым мощным по промышленному потенциалу.

Самым знаменитым достижением завода является производство танка Т-34 (рис.2), который превосходил свой класс и многие «тяжелые» типы машин. Первый танк был выпущен в сентябре 1941. После успешно пройденных испытаний производство танков этой модели неуклонно росло. Фронт нуждался в данной модели.



Кроме знаменитого Т-34 завод выпускал и другие танки: огнеметный танк с радиолокацией, экранированный танк Т-74 с защитой от кумулятивных зарядов, «командирский» танк с мощной радиостанцией. Всего за годы войны завод выпустил около 12 тыс. боевой техники.

Так же на заводе «Красное Сормово» производилось строительство подводных лодок. Первая подводная лодка «комсомолец» была выпущена еще в 1930 году. В период с 1941 по 1945 год завод выпустил более полусотни моделей лодок-малюток. Подводных лодок завод выпустил 23 шт.

Авиастроительный завод им. Орджоникидзе.

В годы войны Авиастроительный завод внес существенный вклад в развитие военной авиации. Всего на фронт завод выпустил 17 691 самолет. В период с 1941 по 1945 завод разработал и выпустил такие модели как Ла-5, Ла-5ФН и Ла-7. Эти истребители являлись лучшими моделями своего времени. Для их производства завод перешел в круглосуточный режим работы из-за чего темп выпуска достигал до 24 самолетов в сутки.

Завод №215 (им. Петровского)

В начале Великой Отечественной войны многие предприятия были эвакуированы из своих городов в более отдаленные. Таким образом завод №215 был эвакуирован из Киева в конце 1941 года и уже через два месяца начал свою работу по обеспечению фронта боеприпасами.

Заводы Канавинского района

На территории Канавинского района в годы войны размещалось более 10 крупных предприятий. Завод «Красный цинковальщик» стал филиалом авиационного завода. Здесь выпускались комплектующие детали для самолетов и детали для военной техники. Горьковский металлургический завод за годы войны выпустил более нескольких тысяч драгоценных сплавов. Они послужили для производства саперных лопаток, ножниц, пил, ножовок и многих других изделий для обеспечения армейских подразделений. Завод «Красный Якорь» в годы войны занимался выпуском понтонных якорей, боеприпасов и укладочных приспособ-

соблений. Завод им. Попова занимался выпуском самосвалов, автобусов (штабных и санитарных), походных кухонь. Масложировой комбинат им. Кирова налаждал производство порошка «НА». Данный порошок использовался для изготовления бутылок с зажигательной смесью. В 1941 году было организовано производство динамита, химически чистого глицерина, а также спецпродукта для заводов, которые занимаются производством военной техники.

В Ленинском районе работали эвакуированные предприятия из Белоруссии, Украины, западных городов России.

Война оставила глубокий шрам в сердцах Горьковчан. Победа далась с великим трудом, который помнят и чтут до сих пор. На заводах трудились взрослые и дети, мужчины и женщины. Смены могли длиться до 20 часов в сутки. Не смотря на голод, превозмогая усталость работники отдавали все свои силы, что бы обеспечить фронт всем необходимым. На фронтах сражались более 800 тысяч горьковчан, но свыше 350 тысяч не вернулись домой. Война заставила всю страну объединиться и встать на защиту Отечества против сильного врага. И тем сладка была победа, что смогли одержать её лишь объединив усилия для создания и совершенствования оружия и техники. Враг смог познать всю силу нашей необъятной страны и не справившись с нашим народом был вынужден отступить...

Список литературы

1. Книга памяти Нижний Новгород. Т I: Автозаводский, Канавинский, Ленинский, Московский районы. — Нижний Новгород: ГИПП «Нижполиграф», 1994 г., — с.10—21, 27—28, 225- - 226, 392—393, 562—563.

2. Книга памяти Нижний Новгород. Т II: Нижегородский, Приокский, Советский, Сормовский районы. — Нижний Новгород: ГИПП «Нижполиграф», 1994 г., — с.9—10, 232—233, 295—296, 490—492.

Рис.1 <https://nn-now.ru/gorkovskomu-avtozavodu-85-let/>

Рис.2 <http://krsormovo.nnov.ru/o-predpriyatii/istoriya.html>

ПЛАВУЧИЕ ЦИСТЕРНЫ

Шевякова Д.А., студент 1 курса

Перлова Л.А., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Немецкие войска в 1942 году вышли к берегам Волги и перерезали основные магистрали соединяющие Азербайджан с центральными регионами.

До 1941 года Азербайджан был главным поставщиком нефти. Несмотря на военные действия в годы войны нефтяники производили до 90 % топлива всей страны. Были созданы перевалочные базы, которые располагались по берегам Каспия и Волги и в крупных населённых пунктах, которые примыкали к железнодорожным магистралям. Доставка нефти осуществлялась по морю, далее по железной дороге в нефтебазы и оттуда — на перерабатывающие заводы страны. В июле 1942 года навигация на Волге была прекращена из-за выхода вражеских войск в район Сталинграда. Основные железнодорожные магистрали, по которым нефть из Баку доставлялась к фронту, были перерезаны гитлеровцами. Немецко-фашистские войска преследовали цель завоевать нефтяные базы Азербайджана.

Встала большая проблема, как транспортировать нефть и нефтепродукты. На тот момент в Баку накопилось более 2000000 т нефтепродукта. Как вышли из ситуации нефтяники? Заливались все ёмкости, все природные резервуары. Для транспортировки нефти были задействованы Каспийская и Волжская флотилии. В Баку руководством отрасли принимается рискованное решение: переправлять в Красноводск по морю железнодорожные цистерны. Инженеры предложили уникальный способ транспортировки нефти в цистернах по морю. На берегу формировались цепочки бочек 10-15 цистерн заполненных нефтью. И буксир тащил цистерны по морю из Баку в Красноводск, а дальше транспортировали по железной дороге. Уникальный способ народной смекалки и инженеров помог эвакуировать очень много нефти. Бакинская нефтяная промышленность работала и обеспечивала фронт. За все годы войны фронт ни разу не испытывал нехватку горючего.

В своей работе я решила изучить этот вопрос подробнее. Мне стала интересна сама идея возможности транспортировки тяжелых цистерн, да еще заполненных горючим через море! Необходимо было рассчитать действующие на цистерну F_a и F_T , так чтобы выполнялось условие плавания тел.

Очень сложно было найти информацию о цистернах с учетом их технических характеристик, которые эксплуатировались во время ВОВ, поэтому пришлось самостоятельно произвести некоторые расчеты.

Первые вагоны-цистерны в России строились двухосными с котлом диаметром 1360-1500 мм, длиной от 5 метров, объемом котла от 8 до 10 кубометров, при изготовлении корпуса использовалась листовая сталь толщиной 8 мм.^[1] Такие вагоны эксплуатировались и во время ВОВ.

Определим массу пустой цистерны данных размеров

$$m_{ст} = \rho \cdot V_{ст},$$

где $\rho = 7800 \text{ кг/м}^3$, $V_{ст}$ - объем стали потраченной на изготовление цистерны

$V_{ст} = S_{пов} \cdot h$, где h - толщина стали,

$S_{пов}$ - площадь поверхности можно определить из геометрических размеров цистерны, приняв ее за цилиндр длиной $L=6$ м (которая определена длиной цистерны), с радиусом $R = \frac{d}{2} = \frac{1,5\text{ м}}{2} = 0,75$ м

$$S_{пов} = S_{пов} + 2S_{ос} = 2\pi R L + 2\pi R^2$$

$$S_{пов} = 2 \cdot 3,14 \cdot 0,75\text{ м} \cdot 6\text{ м} + 2 \cdot 3,14 \cdot (0,75\text{ м})^2 = 31,79\text{ м}^2$$

тогда объем стали, используемой для цистерны:

$$V_{ст} = 31,79\text{ м}^2 \cdot 0,008\text{ м} = 0,2543\text{ м}^3,$$

соответственно масса пустой цистерны

$$m_{ст} = 0,2543\text{ м}^3 \cdot 7800\text{ кг/м}^3 = 1983\text{ кг}$$

$$m_{неф} = 8\text{ т} = 8000\text{ кг}$$

$$m_{общ} = m_{неф} + m_{ст} = 8000\text{ кг} + 1983\text{ кг} = 9983\text{ кг}$$

Тогда на цистерну действует сила тяжести:

$$F_T = m_{общ} \cdot g = 9983\text{ кг} \cdot 9,8\text{ Н/кг} = 97833\text{ Н} = 97,83\text{ кН}$$

Для расчета F_A определим объем цистерны:

$$V_{ц} = S_{осн} \cdot L = \pi R^2 \cdot L = 3,14 \cdot (0,75\text{ м})^2 \cdot 6\text{ м} = 10,6\text{ м}^3$$

$$F_A = 9,8\text{ Н/кг} \cdot 10,6\text{ м}^3 \cdot 1180\text{ кг/м}^3 = 122578\text{ Н} = 122,6\text{ кН}$$

Следовательно, $F_A > F_T$ и цистерны с нефтью, действительно, не могли затонуть!



Аналогичным образом с западного берега Ладоги на восточный переправили 800 порожних цистерн. Большинство из них было направлено в тыл. В 1942

году страна испытывала острый недостаток железнодорожного подвижного состава, а в блокадном Ленинграде был его избыток. И вот решили местные железнодорожники в сотрудничестве с военными моряками переправить на Большую землю через Ладожское озеро паровозы, тендеры, вагоны, платформы. Начали с цистерн. Их транспортировка на восточный берег была организована по предложению начальника службы вагонного хозяйства Ладожского железнодорожного узла Н.Ганца. Предварительно задраив крышки колпаков в бухте Морье цистерны медленно с помощью паровоза толкали по наклонному пути, уходящему в озеро. Оказавшись в воде, емкости всплывали и, сцепленные по шесть штук, буксировались на восточный берег. В Кобоне около берега их ставили на рельсы и паровозом вытягивали на основной железнодорожный путь. В процессе эксперимента установили, что цистерны, заполненные на две трети, сохраняют свою плавучесть. Поэтому некоторое количество этих емкостей оставили на Ладоге, и они использовались для транспортировки нефтепродуктов в осажденный Ленинград.

Список литературы

1. Мокршицкий Е.И. История вагонного парка железных дорог СССР. — Москва: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1946. — С. 63. — 205 с.
2. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н.С. Конареев — М.; Большая Российская энциклопедия, 1994. — С. 496
3. Павел ДАНИЛОВ, ветеран Великой Отечественной войны, кандидат исторических наук. «Плыли по Ладоге...цистерны»; газета «Гудок» 05.07.2002

МОРЗЯНКА

Шумин А.С., студент 2 курса
Дёмин А.П., студент 2 курса
Степанова С.Ф., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Что такое азбука Морзе?

Азбука Морзе — азбука, в которой буквы закодированы с помощью кода Морзе. Изначально использовалось название «Код Морзе», но с началом Первой мировой войны выросла необходимость передачи буквенных кодов, код стал на-

зываться азбукой. В разной справочной литературе можно встретить разный «набор» азбуки: с включением только букв или с включением также цифр и знаков препинания. Наравне с названиями «Код Морзе» и «Азбука Морзе» популярно также название «Морзянка». С учетом тематики нашего сайта детально будет показан только русский алфавит Морзе.

Код Морзе изобретен в 1838 году, назван в честь его создателя Сэмюэля Морзе. Первая депеша по способу Морзе была послана между Вашингтоном и Балтимором 24 мая 1844 года с текстом «Вот что творит Бог».

Код Морзе

Код задает способ кодирования знаков последовательностью звуковых сигналов по определенным правилам. Код позволяет кодировать цифры, буквы, знаки пунктуации, служебные символы посредством длинных сигналов (тире) и коротких (точек). Сэмюэлю Морзе принадлежит идея кодирования, который приписывал себе изобретение телеграфа. Кодирование букв, а возможно и цифр, осуществил Альфред Вейлор (коллега Морзе). Позже код усовершенствовал Фридрих Герке. Код Морзе известен также как «Морзянка». Под международным телеграфным кодом, включающим 26 латинских букв, 10 цифр, знаки препинания и служебные символы, также понимается код Морзе.

Особенности кода Морзе:

- для кодирования используются два звуковых сигнала: длинный (тире) и короткий (точка);
- за единицу времени принимается длительность короткого сигнала (одной точки);
- длительность тире равно длительности трём точкам;
- пауза между элементами одного знака — одна точка;
- пауза между знаками в слове — три точки;
- пауза между словами — семь точек.

Русский алфавит Морзе

В мировом телеграфе широко используется азбука Морзе для латинских букв. Существует вариант азбуки для русских букв. Русский алфавит из 33-х букв представлен 32-мя различными кодами Морзе. При составлении русской азбуки Морзе учитывались начертаний русских букв. На картинке ниже показана «связь» кодов с начертанием букв.

А	Б	Г	Е	Ж	З	И	Й	К	Л
М	Н	О	П	Р	С	Т	У	Ф	Х
Ц	Ч	Ш	Ы	Ь	Я	В	Д	Щ	Ю

Р

ис. 1. Азбука Морзе

Особенности азбуки Морзе для русского алфавита:

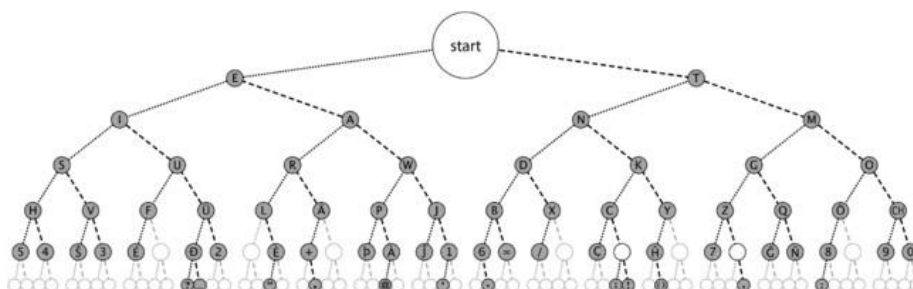
-Русские буквы Е и Ё представлены одним кодом — точкой.

-Часто вместо твёрдого знака передают код мягкого знака.

-Коды букв русского алфавита имеют соответствие с кодами латинских букв в международной таблице. Однако некоторые буквы русского алфавита (Ш, Щ и другие) не имеют аналогов в английском языке, поэтому международная таблица расширена «русскими» вариантами.

Альтернативное отображение кодов

Некоторые методы обучения или изучения азбуки Морзе.



Напевы

Для изучения кодов Морзе используют напевы — слова, которые «похожи» на код. Слова состоят из такого числа слогов и способа произношения, при которых слово становится «похожим» на код. Слоги с гласными а, о, ы означают тире, слоги с другими гласными и «ай» означают точку. Таким образом, слово (напев) быстро ассоциируется с нужным кодом. Подход с использованием напевов помогает быстрее и легче запомнить азбуку Морзе, так как обычные слова привычнее человеку, чем сложно запоминающиеся комбинации точек и тире. Слово из напева начинается на ту же букву, что и буква азбуки. Это упрощает обучение.

Q-коды и сокращения

Иногда для ускорения радиопередачи сообщений используют сокращения некоторых популярных слов и оборотов. Их называют радио жаргоном. Среди всех сокращений выделяют трёхбуквенные комбинации, начинающиеся с буквы Q, которые называют Q-кодами. Если в конце сообщения ставится знак вопроса, то фраза имеет вопросительную форму, если знака вопроса нет, то утвердительную форму. Для передачи сообщений на русском также придумали трёхбуквенные сокращения: ЗДР — здравствуйте, ДСВ — до свидания, СПБ — спасибо, БЛГ — благодарю и другие.

Русский символ	Латинский символ	Код Морзе	«Напев»
<u>A</u>	<u>A</u>	. -	ай-даа
<u>B</u>	<u>B</u>	- . . .	баа-ки-те-кут, бей-ба-ра-бан
<u>V</u>	<u>W</u>	. - -	ви-даа-лаа, вол-чаа-таа
<u>Г</u>	<u>G</u>	- - .	гаа-раа-жи, гаа-гаа-рин
<u>Д</u>	<u>D</u>	- . .	доо-ми-ки
<u>E</u>	<u>E</u>	.	есть
<u>Ж</u>	<u>V</u>	. . . -	же-ле-зис-тоо, жи-ви-те-таак
<u>З</u>	<u>Z</u>	- . . .	заа-каа-ти-ки, заа-моо-чи-ки
<u>И</u>	<u>I</u>	. .	и-ди
<u>Й</u>	<u>J</u>	. - - -	йас-наа-паа-раа, йош-каа-роо-лаа, и-краат-коо-ее
<u>К</u>	<u>K</u>	- . -	каак-же-таак, каак-де-лаа
<u>Л</u>	<u>L</u>	. - . .	лу-наа-ти-ки
<u>М</u>	<u>M</u>	- -	маа-маа
<u>Н</u>	<u>N</u>	- .	ноо-мер, наа-те
<u>О</u>	<u>O</u>	- - -	оо-коо-лоо
<u>П</u>	<u>P</u>	. - - .	пи-лаа-поо-ёт, пи-лаа-ноо-ет
<u>Р</u>	<u>R</u>	. - .	ре-шаа-ет
<u>С</u>	<u>S</u>	. . .	си-ни-е, си-не-е, са-мо-лёт
<u>Т</u>	<u>T</u>	-	таак
<u>У</u>	<u>U</u>	. . -	у-нес-лоо
<u>Ф</u>	<u>F</u>	. . - .	фи-ли-моон-чик
<u>Х</u>	<u>H</u>		хи-ми-чи-те
<u>Ц</u>	<u>C</u>	- . . .	цаа-пли-наа-ши, цаа-пли-хоо-дят, цыи-па-цыи-па
<u>Ч</u>	<u>Q</u>	- - - .	чаа-шаа-тоо-нет, чее-лоо-вее-чек
<u>Ш</u>	<u>ch</u>	- - - -	шаа-роо-ваа-рыи, шуу-раа-доо-маа
<u>Щ</u>	<u>Q</u>	- - - .	щаа-ваам-не-шаа, щуу-каа-жи-ваа
<u>Ъ</u>	<u>X</u>	- . . .	тоо-мяг-кий-знаак
<u>Ы</u>	<u>Y</u>	- - - -	ыи-не-наа-доо
<u>Э</u>	<u>e</u>		э-ле-роо-ни-ки, э-ле-ктроо-ни-ки
<u>Ю</u>	<u>ü</u>	. . - -	ю-ли-аа-наа
<u>Я</u>	<u>a</u>	. - . -	я-маал-я-маал
	<u>1</u>	. - - - -	и-тооль-коо-оо-днаа
	<u>2</u>	. . - - -	две-не-хоо-роо-шоо
	<u>3</u>	. . . - -	три-те-бе-маа-лоо
	<u>4</u>	 -	че-тве-ри-те-каа

Знаки ко- да Морзе	Буквы		Знаки кода Морзе	Циф- ры	Знаки препинания и служебные сигналы
	рус.	лат.			
..--	А	Aa	--	1	-- (,) запятая
...--	Б	Bb	--	2	-- (.) точка
----	В	Vv	--	3	-- (;) точка с запятой
....	Г	Gg	--	4	-- (:;) двоеточие
....	Д	Dd	--	5	-- (?) вопросительный знак
....	Е	Ee	--	6	-- (№) номер
....	Ж	Vv	--	7	-- (") кавычки
....	З	Zz	--	8	-- (') апостроф
....	И	Ii	--	9	-- () скобки
....	К	Kk	--	0	-- (!) восклицательный знак
....	Л	Ll			-- (-) тире
....	М	Mm			-- Ждать
....	Н	Nn			-- Понял
....	О	Oo			-- (/) дробная черта
....	П	Pp			-- Знак раздела
....	Р	Rr			-- Перебой (исправление ошибки)
....	С	Ss			-- Сигнал о начале передачи (НП)
....	Т	Tt			-- Сигнал о готовности к приёму (ПО)
....	У	Uu			-- Начало действия
....	Ф	Ff			-- Знак окончания передачи
....	Х	Hh			
....	Ц	Cc			
....	Ч	—			
....	Ш	—			
....	Щ	Qq			
....	Ы	Yy			
....	Ю	—			
....	Я	—			
....	Й	Jj			
....	Ь, Ъ	Xx			
....	Э	Ee			

Список литературы

1. Алфавит Морзе: <https://alphabetonline.ru/morse.html> (дата обращения: 03.04.2020г.)
2. Что такое морзянка: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1045623> (дата обращения 03.04.2020г.)

ГЕНЕРАТОР ВЫСОКОВОЛЬТНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО РАЗРЯДА

Щерчков А.Д., Серeda Е.А., Санников И.И., студенты 2 курс
Степанова С.Ф., преподаватель

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
сообщения» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Сложно переоценить значение энергетики в тяжелые годы войны, ведь именно она была базой промышленного и военного могущества Советского Союза. Достойный научно-технический уровень отрасли, достигнутый в довоенное время, и её мощный потенциал обеспечили крепкие позиции предприятий, производивших военную технику, боеприпасы и другие виды снабжения.

В первые месяцы Великой Отечественной войны электросетевому комплексу СССР был нанесен колоссальный ущерб. На оккупированных территориях Белоруссии, Украины и центральной России были разрушены десятки тысяч километров ЛЭП, уничтожены порядка 12 тысяч подстанций. Больше половины установленной мощности энергосистемы страны было потеряно, а энергия была нужна для Победы — для штабной связи, для противовоздушной обороны, для наземных оборонительных сооружений. Электричество широко применялось не только в оборонительных целях, но и во время наступления (ослепление войск противника зенитными прожекторами на Курской дуге или во время Берлинской операции)

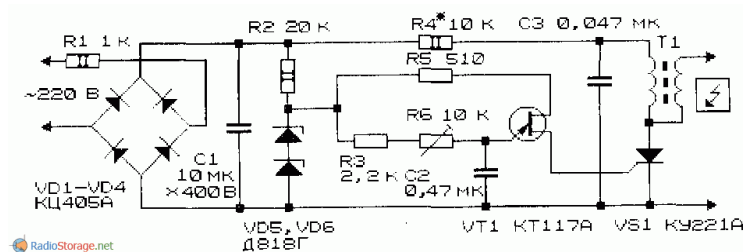
Главными задачами энергетической отрасли в то тяжёлое время стали скорейшее возмещение потери генерирующих мощностей, обеспечение электроэнергией военной промышленности и сотен эвакуированных предприятий народного хозяйства в восточных регионах, а также энергоснабжение оборонных объектов в прифронтовой зоне. Добиться всего этого можно было только путём эвакуации энергетического оборудования из мест, находившихся под угрозой оккупации. Ввиду того, что времени катастрофически не хватало, вывозились лишь самые важные устройства: турбины, трансформаторы и генераторы. Все остальное могло быть собрано в месте, куда перевозилось оборудование.

Генератор высоковольтного электрического разряда - это источник высокого напряжения, дающий выходной ток чрезвычайно малого уровня, оно может быть опасным и вызовет довольно неприятный и болезненный удар, если случайно коснуться в неположенном месте. С точки зрения безопасности, это один из самых безопасных высоковольтных источников, поскольку выходной ток сравним с током обычных электрошокеров.

Данный прибор при подключении в сеть даёт искру, т.е. это устройство подобно электрошокеру. В период Великой Отечественной войны использовался бы для поражения живой силы противника с близкого расстояния.

Генератор высоковольтного электрического разряда состоит из конденсаторов, резисторов, разрядников и источника питания. Содержит в качестве управляющего элемента генератор на основе однопереходного транзистора.

Принцип действия: Сетевое напряжение подается на мостовой выпрямитель на диодах VD1 — VD4. Выпрямленное напряжение сглаживается конденсатором C1. На этом конденсаторе образуется постоянное напряжение около 300 В, которое используется для питания релаксационного генератора, составленного из элементов R3, C2, VD5 и VD6. Его нагрузкой является первичная обмотка трансформатора T1. Со вторичной обмотки снимаются импульсы амплитудой примерно 5 кВ и частотой следования до 800 Гц.



Цепочка диносторов должна быть рассчитана на напряжение включения около 200 В. Здесь можно использовать диносторы типа КН102 либо Д228. При этом следует учитывать, что напряжение включения диносторов типа КН102А, Д228А составляет 20 В; КН102Б, Д228Б — 28 В; КН102В, Д228В — 40 В; КН102Г, Д228Г — 56 В; КН102Д, Д228Д — 80 В; КН102Е — 75 В; КН102Ж, Д228Ж — 120 В; КН102И, Д228И — 150 В.

В качестве трансформатора Т1 в приведенных выше устройствах может быть использован доработанный строчный трансформатор от черно-белого телевизора. Его высоковольтную обмотку оставляют, остальные удаляют и вместо них наматывают низковольтную (первичную) обмотку — 15...30 витков провода ПЭВ диаметром 0,5...0,8 мм.

При выборе числа витков первичной обмотки следует учитывать количество витков вторичной обмотки. Необходимо также иметь в виду, что величина выходного напряжения генератора высоковольтных импульсов в большей степени зависит от настройки контуров трансформатора в резонанс, нежели от соотношения числа витков обмоток.

Техника безопасности: Нужно соблюдать особую осторожность, так как схема работает на постоянном напряжении и разряд даже от одного конденсатора будет скорее всего смертельным. При включении схемы нужно находиться на достаточном удалении потому, что электричество пробивает через воздух 20 см и даже более. После каждого выключения нужно обязательно разряжать все конденсаторы (даже те, что стоят в телевизоре) хорошо заземлённым проводом.

-Лучше из комнаты, где будут проводиться опыты, убрать всю электронику. Разряды создают мощные электромагнитные импульсы. Телефон, клавиатура и монитор, которые показаны у меня в видео, вышли из строя и ремонту больше не подлежат! Даже в соседней комнате у меня выключился газовый котёл.

-Нужно беречь слух. Шум от разрядов похож на выстрелы, потом от него звенит в ушах.

Интересные наблюдения: Первое, что ощущаешь при включении — то, как электризуется воздух в комнате. Напряженность электрического поля настолько высока, что чувствуется каждым волоском тела.

-Хорошо заметен коронный разряд. Красивое голубоватое свечение вокруг деталей и проводов.

-Постоянно слегка бьет током, иногда даже не поймёшь от чего: прикоснулся к двери — проскочила искра, захотел взять ножницы — стрельнуло от ножниц. В темноте заметил, что искры проскакивают между разными металлическими предметами, не связанными с генератором: в дипломате с инструментом проскакивали искорки между отвёртками, плоскогубцами, паяльником.

-Лампочки загораются сами по себе, без проводов.

-Озоном пахнет по всему дому, как после грозы.

Список литературы

1. Высоковольтные генераторы напряжения с емкостными накопителями энергии: <https://www.qrz.ru/schemes/contribute/power/wysokovol-tnye-generatory-naprazenia-s-emkostnymi-nakopitelami-energii.html>(дата обращения: 28.03.2020 г.).
2. Демонстрационный ВВ генератор: <https://cxem.net/tesla/tesla17.php>(дата обращения: 02.04.2020 г.).
3. Электростатические генераторы - устройство, принцип действия и применение: <http://electricalschool.info/spravochnik/poleznoe/2206-elektrostaticheskie-generatory.html>(дата обращения: 03.04.2020 г.).
4. Энергетика в годы войны: всё для фронта, всё для Победы!
: <https://peretok.ru/articles/strategy/5240/> (дата обращения: 03.04.2002 г.).
5. Особенности электроснабжения СССР в годы Великой Отечественной войны: <http://www.oboznik.ru/?p=56706#more-56706>

СЕКЦИЯ 4. ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА В КУЛЬТУРЕ, ИСКУССТВЕ, ЛИТЕРАТУРЕ

СОВРЕМЕННА ЛИ СЕГОДНЯ ПОЭЗИЯ О ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ?

Ревенко И.А., студент 1 курса
Яркова В.И., преподаватель

*ГАПОУ СО «Энгельсский политехникум»,
г. Энгельс, Россия*

До девятого класса я не любил стихи о войне — точнее, не очень понимал их назначение. Да, на литературе обсуждать их было более-менее интересно, но всё это казалось каким-то неважным и вообще меня не касающимся. Но произошло событие, которое изменило мои взгляды на поэзию ВОВ. Это был творческий вечер, посвящённый 75-летию Великой победы. Профессиональные чтецы, актёры исполняли произведения знакомых со школы и незнакомых авторов о войне. Когда на сцену вышел парень моего возраста и начал читать стихотворение К. Симонова «Убей немца», зал замер. Для меня это было потрясением и открытием нового К. Симонова. В тот вечер я понял, что поэтические строки могут изменить мир.

Данная тема заинтересовала меня. Актуальны ли сегодня стихи о войне? Современна ли сегодня поэзия о Великой Отечественной войне?

Цель работы:

- выявить отношение подростков к событиям Великой Отечественной войны (через поэзию).

Задачи:

- выявить уровень знаний и интерес молодёжи к событиям Великой Отечественной войны;
- установить мотивацию обращения подростков к литературе о Великой Отечественной войне.

Основная гипотеза исследования строилась на предположениях о том, что молодое поколение через поэзию проявляет интерес к трагическим страницам отечественной истории.

Однако не исключались и пессимистические предположения о том, что подростки проявляют недостаточное внимание к поэзии войны, хотя осознают их важную роль в формировании чувства патриотизма и гражданственно-

сти.

Практическая значимость работы: материалы исследования могут быть использованы на уроках литературы, тематических кураторских часах, мероприятиях, посвящённых ВОВ.

Актуальность исследования определяется

- обращением к теме Великой Отечественной войны накануне Дня Победы;

- важностью патриотического воспитания подрастающего поколения.

Предмет исследования: поэтические произведения русской литературы о Великой Отечественной войне.

Объект исследования: студенты ГАПОУ СО «Энгельсский политехникум»

С каждым годом все меньше остается ветеранов, которые могут рассказать о том, чем была война для нашей страны. Их воспоминания тревожат душу, заставляют по-другому осмысливать то страшное время.

У каждого человека возникает в душе такое ощущение, некая вибрация, которой он хочет поделиться с другими. Поэтому люди пишут стихи и читают их другим. Стихи очень важны, потому что именно благодаря им можно найти близких себе по духу людей.

Литература тех грозных лет называется литературой подвига и бессмертия, потому что её творцы разделили судьбу и подвиг народа.

В годы войны поэзия была самым оперативным, самым популярным жанром. Она воедино соединила высокие патриотические чувства с глубоко личными переживаниями лирического героя и выразила потребность людей в правде, без которой невозможно чувство ответственности за свою страну.

Через всю поэзию военных лет проходит тема опаленной юности, тема молодых парней 41-го года, прямо со школьной скамьи ушедших на фронт.

О них, о юношах и девушках в солдатских шинелях, с проникновенной человечностью рассказывают стихи Булата Окуджавы ("До свидания, мальчики"). Поэзия военного поколения раскрывает такой накал высоких человеческих чувств, такой патриотический подъем, что становится понятным, почему люди стояли насмерть под Москвой, и под Сталинградом, и на Курской дуге, и на каждом клочке русской земли. Наверное, самое пронзительное в этом смысле произведение - знаменитое стихотворение А. Твардовского "Я убит подо Ржевом", рвущее душу слово погибшего, обращенное к живым.

Стихи публиковались центральной и фронтовой печатью, транслировались по радио наряду с информацией о важнейших военных и политических событиях, звучали с многочисленных импровизированных сцен на фронте и в тылу. Многие стихи переписывались в тетрадоочки, блокнотики, на листочки, заучивались наизусть. Стихи "Жди меня" Константина Симонова, "Землянка" Александ-

ра Суркова, "Огонек" Исаковского породили многочисленные стихотворные ответы.

К.Симонов обращается ко всему русскому народу с призывом в стихотворении «Убей его!». Написанное на следующий день после начала Сталинградской битвы, оно не могло оставить равнодушным ни одного читателя. Фраза «Убей немца!» стала одним из самых известных военных пропагандистских лозунгов в тяжёлые дни отступления:

Так убей же немца, чтоб он,
А не ты на земле лежал,
Не в твоём доме, чтобы стон,
А в его по мертвым стоял....

Поэт Михаил Львов рассказывал: «В 1944 году на Сандомирском плацдарме, за Вислой, говорил мне мой друг-танкист о стихотворении Симонова «Убей его!»: «Я бы присвоил этому стихотворению звание Героя Советского Союза. Оно убило гитлеровцев больше, чем самый прославленный снайпер».

Особый интерес многие мои современники проявляют к проникновенным стихотворениям Э.А. Асадова, поэта-фронтовика, потерявшего зрение в боях за освобождение Севастополя. В стихотворениях о войне он создаёт реальный облик жестокой, разрушительной войны.

Меж стиснутых пальцев желтела солома,
Поодаль валялся пустой автомат.
Лежал на задворках отцовского дома
Осколком гранаты убитый солдат.
Бойцы говорили, не то совпадение,
Не то человеку уж так повезло,
Что ранней зарей в полосе наступления
Увидел гвардеец родное село.
(«Солдат», 1948г.)

Поэзия не льстила современнику, не изображала его путь, как путь победителя, но и не чернила его. Она говорила о нём правду. Правда – это ещё один образ поэзии военных лет.

Нами было проведено анкетирование с целью выявления отношения подростков к событиям Великой Отечественной войны (через поэзию).

98% респондентов считают, что стихи о Великой Отечественной войне нужно читать обязательно.

Считаете ли Вы, что литература о войне оказывает воздействие на формирование патриотических чувств молодежи? 73% ответили утвердительно, 24% - не знаю.

На вопрос, что вас привлекает в стихотворениях о войне? Современна ли

сегодня поэзия о Великой Отечественной войне? Мы получили довольно интересные ответы.

Истории Юлии Друниной очень легко читаются Её тексты про «военную реальность» трогают меня сильнее всего. А ещё он один из тех поэтов, чьи строчки всплывают в памяти и кого хочется цитировать.

На мой взгляд, М. Исаковский идеальный поэт для впечатлительного подростка. В нём есть всё, чтобы подкупить такого читателя: броские фразы, охват всех вечных тем — любви, смерти, прочих обострённых человеческих состояний.

Высоцкий - поэт всеобъемлющий, за это я его и люблю. Кажется, при большом желании можно разговаривать только его стихами. А конкретно это немного меняет представление о войне.

В стихотворениях **О. Берггольц** я чувствую «гул страшного времени».

Слово, которым хочется описать творчество Д. Самойлова, — «сострадание». В его стихах проживаются и переживаются травмы разного масштаба, от личного до целого поколения. И опять же время. Из-за таких текстов я полюбил те сороковые, роковые, будто сам их осознанно прожил.

Был проведён соцопрос среди студентов нашего техникума на выявление круга чтения современных подростков, знают ли они современных поэтов, пишущих о войне. Большинство ответили, что знают. Популярными среди молодёжи являются стихи поэта-песенника Степана Кадашников, в которых создаётся реальный образ войны: «Ветер войны», «Защитникам Отечества», «Прерванный бег», «Летела с фронта похоронка». Их выбирают для чтения и исполнения на конкурсах наряду со стихотворениями известных поэтов. А это значит, что такая поэзия воздействует на душевное состояние читателя и слушателя. Например,

Летела с фронта похоронка

На молодого пацана,

А он еще лежал в воронке...

Ах, как безжалостна война!

Сюжет знаком нам из стихотворений военных и послевоенных лет.

Лежало как-то неумело

По-детски маленькое тело.

Шинель ко льду мороз прижал,

Далеко шапка отлетела.

Казалось, мальчик не лежал,

А все еще бегом бежал

Да лед за полу придержал.

(А.Твардовский «Две строчки»).

Он вскочил из траншеи
С автоматом на шее,
От осколков беречься не стал,
И в бою под Сурою
Он обнялся с землею,
Только ветер обрывки письма разметал.
(В Высоцкий «Полчаса до атаки»).

Итогом проведённого нами исследования, является понимание, что поэзия возвращается к событиям войны, чтобы вновь показывать трудный путь нашего народа. Но если стихотворения, написанные в военное время, наполнены призывом встать на защиту Отчизны, в них звучит вера в победу, то стихотворения, написанные в послевоенное время, и, особенно в последние годы, проникнуты чувством благодарности защитникам Родины. В них тоже есть призыв к потомкам – сохранить историческую Память о страшной войне, о цене, которую заплатили за Победу.

Та самая вибрация отозвалась не только в душах фронтовиков, но и в душах их потомков, что сделало близкими поколения. Стихи о Великой Отечественной войне стали своеобразным символом времени, той самой нитью, которая связала поколения и дала возможность понимать друг друга отцам и детям, внукам и дедам.

Список литературы

1. Дорога Побед: стихи советских поэтов о Великой Отечественной войне / сост. Н. Старшинов, С. Музыченко. М. 2017. 480 с.
2. Из фронтовой лирики: стихи русских советских поэтов / сост. и вступ. ст. А. Когана. М.: Худож. лит., 2015. 350 с.
3. Победа. Стихи военных лет. 1941-1945 / сост. С. Наровчатова, Я. Хелемский; худож. В. Аладьев. М.: Худож. лит. 2015. 623 с.
4. Великая Отечественная война в лирике и прозе. В 2 т.: Т. 1. – М.: Дрофа: Вече, 2016. 512с. (Библиотека отечественной классической художественной литературы).

ИТОГИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ. ПРОБЛЕМЫ. УРОКИ

Ревенко И.А., студент 1 курса
Орлова И.Ю., преподаватель

*ГАПОУ СО «Энгельсский политехникум»,
г. Энгельс, Россия*

В этом году в России отмечается 75-летие Победы в Великой Отечественной войне, являющейся для нас важнейшим периодом Второй мировой войны. Вторая мировая война явилась самым крупным военным конфликтом в истории человечества – участвовало более 60 государств с населением 1,7 млрд. человек; военные действия шли на территории 40 из них.

В последнее время на западе всё чаще слышны лживые заявления о роли СССР в тех событиях. Для нас подобное звучит особенно оскорбительно, поскольку война затронула почти каждую семью в России.

Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что данный вопрос часто поднимается в научной литературе и последнее время стал одним из наиболее важных не только для ученых, но и для простых граждан [1].

Некоторые историки и зарубежные политики пересматривают итоги Великой Отечественной войны, используя сомнительные источники. Проникая в литературу и средства массовой информации, фальсификация истории Великой Отечественной войны наносит огромный вред подрастающей молодежи и в этом ее главная опасность для нашего будущего золотого фонда российской нации. Обобщаются данные о массовом героизме, искажается правда об источниках нашей победы, итогах и уроках войны; делается попытка пересмотреть основополагающие выводы об итогах войны и их влиянии на мировое развитие в целом; все чаще появляются предложения о необходимости «нового» прочтения истории Второй мировой и Великой Отечественной войн с целью ответа на вопросы: кто спровоцировал и начал войну, кто сыграл решающую роль в разгроме фашистской Германии [1].

Одним из главных вопросов фальсификации является вопрос: кто являлся агрессором и инициатором данной войны? Для взрослого поколения ответ очевиден, однако некоторые историки расходятся во мнениях. Почвой для этой дискуссии стали события 1939–1940 гг. в Прибалтике, в результате которых прибалтийские республики были присоединены к Советскому Союзу.

Авторы истории стран Балтии единодушно рассматривают события 1940 г. как факт «оккупации». Так, например, о пакте Риббентропа — Молотова как первоисточнике «советской оккупации» говорится во всех латвийских учебниках

истории XX века, изданных после распада СССР. Более того, они утверждают, что Германия и Советский Союз в равной степени являются виновниками начала Второй мировой войны. [2] В данном вопросе странам Прибалтики симпатизируют другие страны Европы, которые преследуют цель занизить роль России в международной политике в рамках “нового прочтения” итогов Второй мировой войны. Предпринята попытка перевести Россию из разряда страны-победителя в разряд государства-агрессора.

Особую активность на этом поприще проявляет Польша. Её элите важно сохранить то место, которое она недавно заняла в западном сообществе и, одновременно, усилить свое влияние в Евросоюзе и НАТО. Именно она впервые на официальном уровне объявила СССР агрессором, развязавшим Вторую мировую войну совместно с Германией (польский Сейм 23 сентября 2009 г.). [5]

Фальсификаторы нередко в качестве аргумента причастности СССР к развязыванию войны вместе с Германией приводят факт подписания Пакта «Молотова — Риббентропа» от 23 августа 1939 г. как сговор Гитлера и Сталина, который привел к главной трагедии XX века.

Однако европейские и американские историки умалчивают факты безответственной политики западных стран накануне войны, когда США, Великобритания и Франция пытались сдержать Гитлера, отдавая ему всю Центральную и Восточную Европу в надежде на столкновение Германии и СССР. Они как бы «забыли» про Мюнхенский договор и расчленение Чехословакии в сентябре 1938 г., что обрушило систему европейской безопасности, выстроенную в 1935 году. Умалчивают и то, что Великобритания и Франция раньше СССР подписали с Германией декларации о ненападении, в то время когда советское руководство неоднократно предлагало им согласовать свою внешнюю политику по отношению к Германии и каждый раз не получало ответа. А это значит, что «германо-советский договор о ненападении» был ответной мерой Москвы на Мюнхенский сговор. [4]

Другой темой острых дискуссий является вопрос: кто внес решающий вклад в победу над фашизмом? Цель фальсификаций – приуменьшить вклад русских солдат и всего русского народа.

Американский историк Х. Болдуин считает, что исход Второй мировой войны решили 11 битв («великих кампаний»): операция «Маркет Гарден» в Голландии, высадка англо-американских войск в Нормандии, битвы на Тихоокеанском театре военных действий, но не упоминает о значении Сталинградской битвы. Существуют и другие варианты «решающих битв» и «поворотных пунктов», например западногерманских историков Г. Якобсена и Г. Доллингера и др., в которых предпочтение отдается Тихоокеанскому и Североафриканскому театрам военных действий, а советско-германскому фронту отводится второсте-

пенное место. [4]

Соккрытие важных фактов и событий, значимых для мировой общественности, погружение ценной информации в массив информационного мусора — это приемы, которые позволяют манипулировать общественным мнением в выгодном Западу направлении. Отсюда вытекает одна из важнейших задач нынешних историков — противодействовать фактам фальсификации отечественной истории. Так, для противодействия попыткам проникновения фальсифицированных версий истории в литературу профессор Е. Е. Вяземский в своей научной статье предлагает повысить статус исторического образования как ключевого направления социализации молодежи. [2]

Важные шаги предпринимаются сегодня в России на государственном уровне:

- 5 мая 2014 года Президентом РФ подписан Федеральный закон № 128-ФЗ от 5 мая 2014 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», направленный на противодействие попыткам посягательств на историческую память в отношении событий Второй мировой войны. [10]

- в тексте Закона «О поправке к Конституции Российской Федерации», который вынесен на голосование, предусмотрена поправка статьи 67 Конституции РФ: «Российская Федерация чтит память защитников Отечества, обеспечивает защиту исторической правды. Умаление значения подвига народа при защите Отечества не допускается». [11]

Итоги Второй мировой войны:

- Важнейшим итогом Второй мировой войны стал разгром фашизма и восстановление суверенитета стран, захваченных фашистской Германией и ее союзниками. Государственные машины милитаризма и фашизма были полностью разгромлены.

- Военная мощь СССР была фактически признана Ялтинско-Потсдамской системой. Советский Союз приобретал важнейшее значение в качестве мировой державы, с которой надо считаться.

- Мир изменился. Люди были уверены, что Тегеранская, Ялтинская и Потсдамская конференция заложили фундамент согласия и сотрудничества мировых держав.

- В странах Африки и Азии началось мощнейшее антиколониальное движение. Уже к окончанию войны Ливан, Сирия, Вьетнам и Индонезия провозгласили о своей независимости. В частности, Чехословакия снова восстановила свои границы 1938 года. По инициативе советского правительства Польша получила часть немецких территорий. А в 1955 году был подписан договор о восстановлении независимой Австрии. [9]

- Между западными странами и СССР возникли противоречия касательно того, каким должен быть послевоенный мир. Распалась коалиция, которая смогла на время войны объединить страны с разными геополитическими целями. Западные государства, привыкшие властвовать в мире, не хотели воспринимать СССР как равноправного игрока на политической арене. Однако Ялтинско-Потсдамская система смогла удерживать мир от глобальной войны в течение полувека. [9]

- Война продемонстрировала, что коалиция только тогда может быть успешной, когда союзники доверяют друг другу. Только учет экономических, политических и культурных факторов может сделать коалицию эффективной. Все это итоги Второй мировой войны.

Исторические уроки Второй мировой войны:

Урок первый: прошлое влияет на долгосрочную перспективу, будущее зарождается в прошлом. К примеру, Версальский мир, который закрепил итоги Первой мировой войны, по сути, создал условия для будущего глобального противостояния. Ошибки, которые допустило руководство стран - победителей, дорого стоили. Это показала Вторая мировая война. Это должно стать уроком для правителей будущего.

Урок второй: именно отношение к своим ошибкам – показатель зрелости и ответственности. Догмы, политические пристрастия, абсолютизация власти чрезвычайно опасны. К ужасающим последствиям может привести слепая вера в то, что ваши собственные мысли и взгляды на мировые процессы и есть истина.

Урок третий: осознание исторической миссии. Впервые в истории армия, Красная армия, выполняла функцию спасения. Она спасала европейскую цивилизацию от гибели. Советский союз заплатил очень высокую цену за это. Тем не менее, вместо "освободители" все чаще звучат слова "оккупанты". И те, кто говорят это, не получают отпора.

Правду о Второй мировой войне надо знать, какой бы она ни была, и передавать исторические уроки последующим поколениям. Без осмысления прошлого дальнейшие преобразования и развитие попросту невозможны.

Список литературы

1. Бауэр В. П., Суховецкая Е. Ю. Актуальные вопросы фальсификации истории Великой Отечественной Войны. [Электронный ресурс] URL:<http://elibrary.ru/download/13413674.pd>

2. Вяземский Е. Е. Проблема фальсификации истории России и общее историческое образование: теоретические и практические аспекты. [Электронный ресурс] URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/problema-falsifikatsii-istorii-rossii-i-obshchee-istoricheskoe-obrazovanie-teoreticheskie-i-prakticheskie-aspekty#2>

3. Капто А. С. Фальсификация как оружие антиистории. [Электронный ресурс] URL: <http://elibrary.ru/download/20446298.pdf>
4. Морозов Ю. В. Фальсификация итогов Второй мировой войны в рамках информационной борьбы против России. [Электронный ресурс] URL: <http://rusus.ru/?act=read&id=436>
5. Стародубцев Д. М, Косаченко Н. А., Березовский И. Е. К вопросу о фальсификации истории Великой Отечественной войны в западных СМИ. [Электронный ресурс] URL: <http://sibac.info/16411>
6. Энциклопедический словарь крылатых слов и выражений [Электронный ресурс] URL: <http://www.bibliotekar.ru/encSlov/23/28.htm>
7. Ибрагимова Г. Ш. Проблема фальсификации событий Великой Отечественной Войны [Текст] // Исторические исследования: материалы IV Междунар. науч. конф. (г. Казань, май 2016 г.). — Казань: Бук, 2016. — С. 61-63. — URL <https://moluch.ru/conf/hist/archive/169/9779/> (дата обращения: 22.03.2020).
8. Фальсификации событий Великой Отечественной Войны [Текст] // Исторические исследования: материалы IV Междунар. науч. конф. (г. Казань, май 2016 г.). — Казань: Бук, 2016. — С. 61-63. — URL
9. <https://fb.ru/article/166491/itogi-vtoroy-mirovoy-voynyi-kratko-i-po-delu>
10. Федеральный закон № 128-ФЗ от 5 мая 2014 г.
11. Электронный ресурс: <http://duma.gov.ru>

«САЛАСПИЛС» - ДЕТСКИЙ ВОСПИТАТЕЛЬНО-ТРУДОВОЙ КОНЦЛАГЕРЬ ИЛИ «САЛАСПИЛС – ЛАГЕРЬ СМЕРТИ?»

Симинихин П.В., студент 1 курса
Яркова В.И., преподаватель

*ГАПОУ СО «Энгельсский политехникум»,
г. Энгельс, Россия*

В СМИ появляются публикации, посвященные истории лагеря в Саласпилсе, одна из которых специально посвящена развенчанию «советского мифа» о «лагере смерти». Иностранным туристам, посещавшим мемориал, вручался информационный буклет с названием «Мемориал жертвам тоталитарных режимов».

В этом мемориале, кстати, есть «сердце», которое слышно как бьется уже на входе в парк. Встречает нас надпись «Aiz šiem vārtiem vaid zeme», что значит «За этими воротами стонет земля». Политики заявляют, что это был «оздоровительный лагерь». А историки - К.Кангерис, У.Нейбургс, Р.Виксне и другие более

десяти лет обеляют местных военных преступников от крови и человеческого пепла, умело забалтывая тему разоблачениями мифических «советских фейков» и разбивая ее на «незначительные» частности.

Ведётся спор о том, что концлагерь Саласпилс (Куртенгоф), нельзя считать концентрационным, поскольку в немецких формулярах он проходит как «Расширенная полицейская тюрьма» и позднее (с мая 1942 г.) «Исправительно-трудовой лагерь» «*Polizeigefängnis und Arbeitserziehungslager*». Это вызывает шок и возмущение.

Цель работы: выяснить, являлся ли детский лагерь Саласпилс лагерем смерти или воспитательно-трудовым.

Цель исследования предполагает решение следующих задач:
изучить исторические, документальные материалы по данной теме;
провести соцопрос и дать анализ полученным данным.

Объект исследования: концлагерь Саласпилс.

Гипотеза: если концлагерь «Саласпилс» был воспитательно-трудовым лагерем, то немецкие врачи не могли использовать детей для своих медицинских опытов.

В нашей истории было много войн, но ни в одной из них так не страдали дети как во Второй мировой войне.

Что такое воспитательно-трудовой лагерь?

Детский лагерь-это место и вид популярного отдыха для детей.

Эти лагеря располагаются в курортных зонах, а их главная задача - оздоровление ребенка и организация культурного досуга.

Детские лагеря делятся на несколько категорий:

1. Детский оздоровительный лагерь.
2. Лагерь выходного дня работает в выходные дни, в основном с выездом за город.
3. Лагерь отдыха (школьный) создается на базе школ.
4. Спортивный лагерь.
5. Лагерь санаторного типа создается на базе медицинских учреждений.
6. Трудовой лагерь рассчитан на детей с 14 до 17 лет. До обеда дети работают определенное время, после обеда - культурно-развлекательные мероприятия. В конце смены дети получают заработную плату.

Что такое концлагерь?

Концентрационный лагерь, сокращённо концлагерь (англ. concentration — «сосредоточение, сбор» от лат. concentratio — «сосредоточение», нем. Konzentrationslager, das Lager - "склад, хранилище") — термин, обозначающий специально оборудованный центр массового принудительного заключения и содержания следующих категорий граждан различных стран:

военнопленных и интернированных во время войны;
политических заключенных при некоторых диктаторских режимах, во внесудебном порядке;

лиц, лишенных свободы по национальному или иному признаку;
заложников, обычно во время гражданских войн или оккупации.

Детский лагерь Саласпилс —

Кто увидел, не забудет.

В мире нет страшней могил,

Здесь когда-то лагерь был —

Лагерь смерти Саласпилс.

Захлебнулся детский крик

И растаял словно эхо...

По гитлеровским документам центральный концлагерь имел обозначение «AEL Salaspils» (Саласпилсский трудовой и воспитательный лагерь) и относился к числу образцовых «фабрик» подавления и уничтожения личности. Немецкое название концлагеря Саласпилс — «Lager Kurtenhof».

Этот детский концлагерь известен тем, что отбирал у советских детей кровь для гитлеровских раненых военнослужащих. Причем питание детей составляло в день 100 грамм хлеба и 1,5 литра жидкости наподобие супа (баланды). Саласпилс являлся для гитлеровцев «Фабрикой детской донорской крови».

Фашистские лагеря смерти были неотъемлемой частью жестокого оккупационного режима, установленного гитлеровцами на захваченных советских территориях.

В лагерях царила высокая смертность от голода, холода, эпидемий, непосильного труда, избиений и пыток. Для выявления и уничтожения ослабевших узников проводилась регулярная «фильтрация» (отбор).

Данными экспертизы и свидетельскими показаниями констатируются факты следующих способов уничтожения людей: нанесение смертельных травм тупыми твёрдыми предметами; голод, который в короткий срок вызывал истощение и приводил к смерти. Наряду с этим, немало жизней унесли инфекционные заболевания; отравление больных детей и взрослых мышьяком; впрыскивание различных веществ (в основном — детям); проведение операции без обезболивания (в том числе по ампутации конечностей); частое выкачивание крови вплоть до наступления смерти (только детей); применение огнестрельного оружия и массовые расстрелы; пытки; смерть от рваных ран, нанесённых собаками охраны, которая натравливала их на узников; тяжёлый изнуряющий бесполезный труд (перенос земли с места на место), сопровождаемый избиениями; тяжёлый физический труд, дополнительно сопровождаемый взятием крови (каждый раз до состояния обморока); казнь через повешение; смерть в душегубках — специ-

альных газовых камерах, установленных в автомашинах («Газенвагенах»); закапывание заживо в землю (показания узников, что подтверждается заключением судебно-медицинских экспертов от 12 декабря 1944 года); убийство путём раздробления голов прикладами — способ, прямо предписанный инструкцией по лагерю для убийства детей «в целях экономии боеприпасов».

В концлагере матери с детьми вместе находились недолго.

Детей до 6 лет содержали в отдельном бараке.

У детей не было не имени, ни фамилии, им на шею вешали деревянную табличку с номером.

Между собой малыши часто менялись табличками, поэтому у выживших чудом детей невозможно было восстановить фамилию, имя.

В лагере были разработаны методы трудового воспитания:

1. Детей раз в неделю наказывали десятью ударами по голой спине за удовлетворительную работу.

2. Ежедневно десятью ударами по голой спине за плохую работу.

3. Оценка очень плохо означала смерть через повешение.

Когда у Краузе, коменданта концлагеря Саласпилс, было плохое настроение, он садился на подоконник своего окна и начинал стрелять по детям и военнопленным.

В Саласпилсе фашисты организовали выкачивание крови у детей, для раненных немецких солдат и офицеров, ежедневно у детей брали по 500 граммов крови, причем доноров кормили очень плохо.

В сутки детям давали 150-300 граммов хлеба, наполовину смешанного с опилками и чашки супа из овощных отходов.

Дети болели, были истощены, быстро погибали.

В концлагере Саласпилс, немцы организовали фабрику детской крови.

За годы существования концлагеря из детей было выкачено 3,5 тысячи литров

Нередко малолетние узники становились «полными донорами». Это означало то, что кровь у них брали до тех пор, пока они не умирали.

В бараке №12, была организована «детская больница» в которой хозяйничал еще один упырь и садист - доктор [...].

Деятельность «медицинских изысканий» этого «врача», каждый день существенно уменьшала количество малолетних узников лагеря...

Согласно отрывочным свидетельствам выживших узников, трупосожжения и казни, продолжались с декабря 1943 по 28 сентября 1944 года (лагерь был освобождён 29.09.1944). Заполненные человеческим пеплом ямы, аккуратно выравнивали и маскировали под обычный лесной ландшафт.

Из документов следствия: «Обследовав территорию у лагеря Саласпилс в

2500 кв. м и при раскопках только пятой части этой территории, комиссия обнаружила 632 детских трупа предположительно в возрасте от 5 до 9 лет, трупы располагались слоями (...) В 150 метрах от этого захоронения по направлению к железной дороге комиссия обнаружила, что на площади в 25x27 м грунт пропитан маслянистым веществом и перемешан с пеплом, содержащим остатки несгоревших человеческих костей детей 5-9 лет».

Согласно акту Чрезвычайной республиканской комиссии 1944 года, в лагере погибло 7 000 детей, из них около 3 тысяч в возрасте до 5 лет.

По данным Нюрнбергского процесса в Саласпилсе находилось более 12 тысяч детей, из них – погибших 7 тысяч человек в возрасте до 5 лет.

По найденным нами сведениям в живых (на момент освобождения) оставалось только 17 детей.

Проводя социологический опрос среди студентов и обучающихся нашего техникума, мы отметили тот факт, что студенты и обучающиеся недостаточно владеют информацией о концлагерях в годы ВОВ.

Данные соцопроса

1. На вопрос знаком ли вам термин концлагерь мы получили 100% утвердительный ответ.

2. Знаете ли вы, какие методы использовали фашисты для уничтожения пленных? Большинство студентов отвечали расстрел – 55%, газовые камеры – 32%, пытки голодом, издевательства, непосильный труд – 21%.

3. Какое название носил концлагерь Саласпилс и почему? Большинство ответили лагерь смерти 74%, не знаю – 16%, детский лагерь смерти – 18%

4. Знаете ли Вы, где располагался лагерь смерти Саласпилс? Большинство ответили – не знаю, где-то в Германии – 76%, 13% - в Прибалтике, 10% - в Латвии.

5. Каково ваше отношение к медицинским экспериментам, проводившимся в концлагерях? Резко отрицательное -94%, всё равно, это было давно – 5%

6. Знаете ли вы, почему концлагерь Саласпилс называют «детским лагерем»? К большому сожалению 80% не дали точного ответа. Большинство ответили, в лагере были дети.

7. Известно ли вам, что концлагерь Саласпилс называют банком детской крови? Известно- 26%, что-то слышали – 36%, не знают – 40%.

На основании изучения литературы, архивных документов и анализа исторических материалов и воспоминаний очевидцев, можно сделать вывод, что Саласпилс был концлагерем, а не воспитательно-трудовым лагерем, и память о нем должна остаться в людских сердцах.

Фашизм не признавал возрастных отличий. Огромная отлаженная гитле-

ровская машина уничтожения людей перемалывала всех с немецкой аккуратностью и беспощадностью: дряхлых стариков, молодых женщин, мальчиков, девочек, новорожденных младенцев.

С каждым годом этих людей, знающих правду, становится все меньше. Они уходят, унося с собой всю свою боль, страдания и печаль. Саласпилс, «лагерь трудового воспитания» в 18 км от Риги, сегодня в латвийских учебниках истории не называют местом содержания малолетних узников, которых использовали для отбора крови, чтобы лечить раненых немецких солдат. Подлинная правда и история остаются здесь, в лесу, где поют птицы, пытаясь заглушить стон этой земли...

Список литературы

1. Государственный Архив РФ. Ф. 7921. Оп. 93. Д. 52. л. 2-19.
2. Приговорённые нацизмом. Концлагерь Саласпилс: забытая история. Сборник документальных свидетельств о злодеяниях немецких нацистов и их пособников в годы германской оккупации Латвии в 1941–1944 гг. / Сост. В. Боггов. Рига, 2014.
3. <http://www.stihi.ru/2016/12/09/5169>

СЕКЦИЯ 5. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РОССИИ В ГОДЫ ВОЙНЫ

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СССР В ГОДЫ ВОЙНЫ

Помнина А., студентка 2 курса

Яшкова Н.В., к.э.н., доцент

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

К началу Великой Отечественной войны экономика СССР демонстрировала высокие темпы роста. Сравнительная характеристика военной экономики дореволюционной России периода 1914-1917 годов и военной экономики СССР периода 1941-1945 годов показывает величайшие преимущества военной экономики СССР, которые позволили Советскому государству, несмотря на временные потери ряда промышленных и сельскохозяйственных районов, обеспечить снабжение фронта военной техникой и продовольствием. За две с половиной предвоенные пятилетки в стране была создана мощная индустриальная база, значительно усилилась оборонная промышленность. В условиях военных угроз с Запада и Востока советское руководство активизировало развитие оборонной промышленности, темпы роста которой стали превышать показатели гражданской промышленности. За годы второй пятилетки выпуск промышленной продукции СССР увеличился в 2,2 раза, а оборонной промышленности – в 3,9 раза. Вместе с тем сохранялись диспропорции как между отдельными отраслями народного хозяйства, так и в распределении промышленных предприятий по территории страны. Удельный вес восточных регионов страны в промышленном производстве был очень невысок: по выплавке чугуна и стали он оставался примерно на уровне 1937 г., а по добычи нефти увеличился лишь на 2%. Тем не менее, экономический потенциал СССР к началу 1941 г. уступал экономическому потенциалу Германии в 1,5 – 2 раза.

Война резко изменила жизнь страны и задачи, стоящие перед ее экономикой. Задачами первоочередной важности стали:

- мобилизация экономики СССР на нужды военного времени;
- эвакуация населения, производительных сил из прифронтовой полосы в глубь страны.

Из общего списочного состава предприятий военной промышленности по состоянию на начало октября 1941 г. было намечено к эвакуации не менее 65%. Стремительное продвижение немецко-фашистских войск в глубь страны не позволило осуществить передислокацию всех намеченных предприятий. Некоторые из них были демонтированы и эвакуированы лишь частично.

Рассекреченные в последнее время документы, находящиеся на хранении в РГАЭ и других федеральных архивах, свидетельствуют о том, что всего полностью или частично в восточные регионы страны было эвакуировано около 3000 промышленных предприятий, причем в течение первых трех месяцев войны – 1360 крупных предприятий, а всего с начала войны до декабря 1941 г. – 2593 предприятия.

Это беспрецедентное в мировой истории перемещение мощной индустриальной базы на Восток вместе с кадровым составом заводов и членами их семей было осуществлено в кратчайшие сроки и в условиях подступающего фронта. Конечно, в таких экстремальных условиях не обошлось без потерь и чрезвычайных ситуаций. За все военные годы в СССР было освоено и пущено в серийное производство (включая модернизацию) 25 новых типов самолетов, из них: истребителей – 10, бомбардировщиков – 8, транспортных – 4, штурмовиков – 2, учебных – 1^[23]. В начале войны 18 самолетостроительных были эвакуированы на Восток, часть из них была объединена с другими заводами. В годы войны штурмовик Ил-2 постоянно модернизировался, были разработаны и выпускались в больших количествах истребители Як-3, Ла-7, бомбардировщики Ту-2. В состав советского авиационного комплекса входили 10 научно-исследовательских институтов, на 25 авиационных заводах были организованы конструкторские бюро, на 25 авиационных заводах были организованы конструкторские бюро.

Несмотря на победу советских войск в битве за Москву и набиравший высокие темпы процесс восстановления эвакуированных предприятий на Востоке страны, положение экономики СССР в целом оставалось тяжелым. За военную кампанию лета-осени 1941 г. немецко-фашистскими войсками были оккупированы значительные территории страны, которые до войны имели мощную индустриальную и сырьевую базы, значительные кадровые ресурсы. На этих территориях проживало до войны 40% населения страны, добывалось 63% угля, выплавлялось 68% чугуна, 58% стали, производилось 60% алюминия, на них приходилось 38% довоенного валового сбора зерна, 84% сахара, поголовье крупного рогатого скота составляло 38% численности по стране, поголовье свиней – 60%. Временная потеря этих регионов привела к тому, что экономика СССР за годы войны не смогла выйти на довоенный уровень производства по основным показателям народного хозяйства. Документы ЦСУ СССР, находящиеся на хранении в РГАЭ, показывают, что существенно уменьшились выплавка чугуна, стали, производство проката черных металлов, свинца, цинка, электроэнергии, синтетического каучука, цемента, сахара, добыча железной руды и т.д.

В результате в 1941-1943 гг. в стране были невысокие темпы прироста промышленной продукции по сравнению с довоенным 1940 г., что представлено на рис. 1.

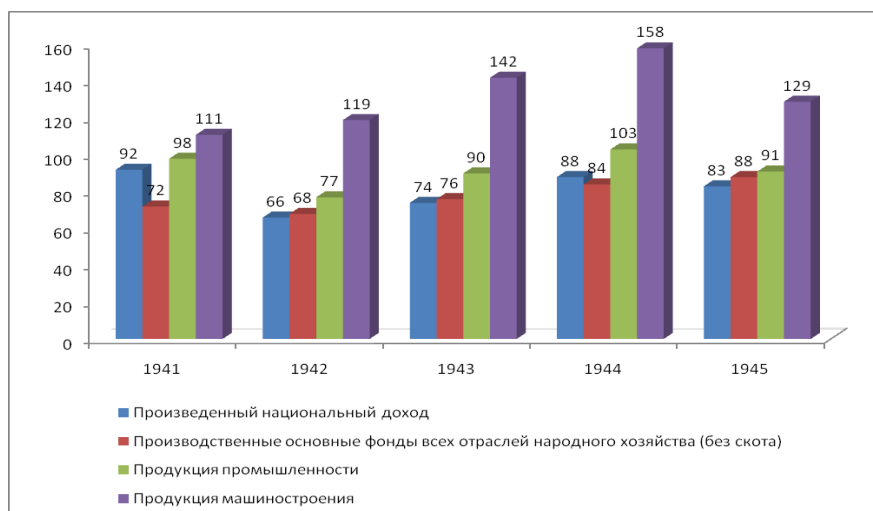


Рис. 1. Темп прироста экономических показателей промышленного производства

За годы войны произошли изменения темпов прироста объемов производства продукции.

Если в 1941 году темп прироста продукции промышленности и машиностроения находились примерно на одном уровне 98% и 111% соответственно, то уже начиная с 1942 года темп прироста производства промышленной продукции сократился до 77%, в то время как темп прироста продукции машиностроения незначительно увеличился по сравнению с довоенным 1940 годом – на 8%. Это объясняется тем, что большая территория страны была оккупирована, часть промышленных предприятий было разрушено, а часть переоборудовано для производства военной продукции.

Сельское хозяйство оказалось в еще более тяжелом положении, чем промышленность. Особенно трудными годами были 1942 – й и 1943 –й, когда валовая продукция сельского хозяйства составляла лишь 37-38% довоенного уровня.

В связи со снижением объема сельскохозяйственного производства, а также необходимостью обеспечения потребностей фронта в городах было введено нормированное распределение продовольствия по карточкам. На сельское население карточное снабжение не распространялось.

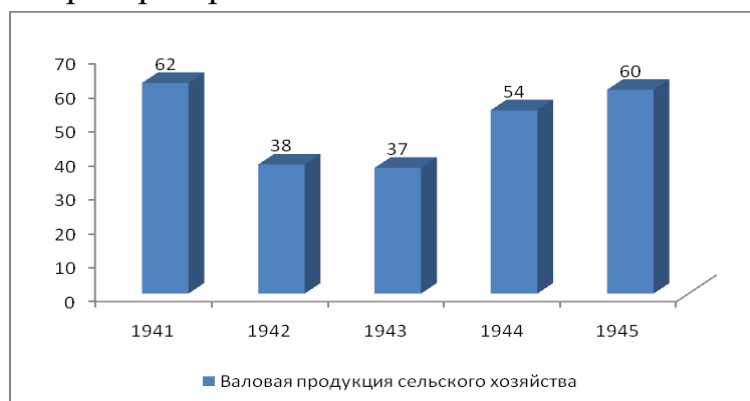


Рис. 2. Темп прироста продукции сельского хозяйства

В 1942-1943 гг. производство продукции сельского хозяйства составляло около 40% от довоенного периода. Это объясняется тем, что основные аграрные районы были оккупированы.

Временная потеря очень важных в экономическом отношении районов и индустриальных центров в первые месяцы войны тяжело отразилась на работе всех отраслей народного хозяйства. Конец 1941-начало 1942 гг. был самым сложным и критическим периодом для советской экономики. Народное хозяйство испытывало острую нехватку рабочей силы, топлива, электроэнергии, сырья, различных материалов. Объем валовой продукции промышленности с июня по декабрь 1941 г. уменьшился в 1,9 раза. Но уже в декабре 1941 г. снижение промышленного производства было приостановлено.

К середине 1942 г. утраченные мощности военной промышленности удалось не только восстановить, но и превзойти. Советский Союз создал слаженное военное хозяйство, способное обеспечить в возрастающих размерах производство военной продукции.

Коренной перелом в работе промышленности, начавшийся во второй половине 1942 г., был закреплен в 1943 г.; по сравнению с 1940 г. продукция оборонных отраслей увеличилась более чем в 2 раза.

СССР превзошел фашистскую Германию в целом за 1942 г. по производству танков и САУ в 3,9 раза, боевых самолетов-в 1,9, орудий всех видов и калибров-в 3,1, винтовок и карабинов-в 3 раза. Больше было выпущено и боеприпасов.

Кульминационным периодом роста военной экономики СССР был 1944 г. В 1944 г. в СССР производилось больше, чем в 1942 г., танков и САУ на одну пятую, боевых самолетов - в 1,5 раза.

Решающее значение для слаженной работы всех звеньев экономики имело создание прочной базы военно-промышленного производства на Востоке страны.

В годы войны обеспечивалась высокая эффективность военной экономики, и в первую очередь - оборонных отраслей. За три года-с мая 1942 г. по май 1945 г. производительность труда в промышленности возросла на 43%, а в оборонных отраслях - в 2,2 раза.

Наряду с ростом производительности труда существенно снижены затраты на производство важнейших видов вооружения, В 1944 г. себестоимость всех видов военной продукции по сравнению с 1940 г, сократилась в среднем в 2 раза. В целом экономический эффект от снижения себестоимости военной продукции за 1941-1944 гг. составил сумму, равную почти половине всех расходов Государственного бюджета СССР на военные нужды в 1942 г

Советское государство, опираясь на собственные ресурсы, решило труднейшую проблему перевооружения и материального обеспечения многомиллионной армии. Поставки по ленд-лизу в СССР составляли около 4% производства про-

мышленной продукции нашей страны.

Испытание войной показало, что именно преимущества социалистической экономики позволили выстоять и победить в тяжелейших условиях.

Выплавляя примерно в 3 раза меньше стали и добывая почти в 5 раз меньше угля, чем фашистская Германия (с учетом ввоза из оккупированных стран, присоединенных территорий и импорта), «Советский Союз в годы войны создал почти в 2 раза больше вооружения и боевой техники.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СТРАНЫ ДОВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Никонова К., студентка 2 курса

Яшкова Н.В., к.э.н., доцент

*филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей
связи» в г. Нижнем Новгороде,
г. Нижний Новгород, Россия*

Внутриполитическое и экономическое развитие СССР оставалось сложным и противоречивым.

В области экономики продолжала развиваться система государственного социализма — планирования, распределения и контроля во всех сферах хозяйственной деятельности. Были расширены полномочия Госплана, создан Наркомат государственного контроля. Укреплялись командно-административные методы управления, которые, несмотря на их недостатки, сыграли положительную роль в мобилизации экономических и людских ресурсов для отражения германской агрессии. Советское правительство провело серию экономических, военных, политических и социально-идеологических мероприятий для укрепления обороноспособности страны. «Великий перелом» конца 20-начала 30-х гг. привел к формированию в СССР особой социально-экономической системы, получившей название «государственного социализма».

Характерные черты экономики "государственного социализма":

- формальное обобществление труда и производства;
- полное огосударствление производства;
- ликвидация частной собственности;
- тоталитарный характер государства;
- однопартийная система.

Экономика «государственного социализма» со свойственной ей административно-командной системой управления способствовала становлению своеобразного типа воспроизводства. Его главная задача — форсированная индустриа-

лизация народного хозяйства – решалась ускоренным развитием промышленных средств производства за счет всех остальных сфер экономики. Производство средств производства, в свою очередь, было направлено прежде всего на развитие военного потенциала, необходимого для «выживания» нового строя, его противостояния капиталистическому окружению, а также для оказания помощи возможным революционным выступлениям рабочего класса Запада. Такая ориентация вполне соответствовала традиционному для страны мобилизационному типу экономического роста со всеми присущими ему признаками, а именно – преобладанием политических факторов над экономическими, увеличением бюрократического аппарата, усилением эксплуатации собственного народа, существованием системы компенсаций.

В 30-е гг. принципы директивности и централизма в планировании стали преобладающими. Вместо 50 отраслей (как в годы первой пятилетки) на 1933–1937 гг. детальные планы получили 120 отраслей промышленности. Другой отличительной чертой этого периода стало снижение темпов индустриализации, среднегодовые темпы прироста промышленной продукции определялись в 13–14 % при опережающих темпах роста производства предметов потребления. Кроме этого началась разработка заданий по освоению новой техники и технологий. В плане появился раздел технико-экономических показателей. Планировалось расширение сети научно-исследовательских институтов, подготовки научных кадров. Вместе с тем второй пятилетний план закреплял практику хозяйствования, сложившуюся в годы первой пятилетки. Он ориентировал экономику на количественный рост, не уравнивая материальные и денежные потоки. Финансовый баланс страны, разработанный Госпланом, представлял собой не государственное задание народному хозяйству по объему и скорости оборота денежных ресурсов, а «обсчет» в денежном выражении уже сформированных расходов на капиталовложения, рост оборотных средств и т. д. Вторая пятилетка отличалась от первой более высоким уровнем выполнения плановых заданий, хотя по натуральным показателям и этот пятилетний план не был выполнен. Национальный доход увеличился в 2,1 раза, валовая продукция промышленности – в 2,2; сельского хозяйства – в 1,5 раза. Более 80 % промышленной продукции в 1937 г. было получено с новых или полностью реконструированных предприятий.

Третий пятилетний план продолжал линию на детализацию и конкретизацию планирования, дальнейшее расширение его объектов. Возрос масштаб работ по составлению материальных балансов, причем их разработка велась методом многовариантного планирования. На 1941 г. впервые был составлен подробный технический план, предусматривавший конкретные мероприятия по ускорению технического прогресса в ведущих отраслях промышленности. Объектом плановой работы становилась деятельность научных учреждений. В этом пятилетнем

плане намечалось значительное повышение производства на душу населения, рост технической вооруженности народного хозяйства и производительности труда, соблюдение эффективной пропорциональности в экономике. В соответствии с международной обстановкой значительные средства планировались на укрепление оборонной мощи страны. За три года пятилетки удельный вес расходов на оборону в государственном бюджете вырос с 18,6 % до 32,6 %. Третий пятилетний план вновь предусматривал первоочередное развитие тяжелой промышленности. Особое значение получала химическая промышленность, не случайно сама пятилетка получила название пятилетки химии и специальных сталей. Однако выполнение третьей пятилетки грубо нарушалось, а начало войны оборвало ее реализацию.

Главным итогом предвоенного развития СССР стало его превращение из крестьянской страны в мощную индустриальную державу, занявшую второе место в мире после США по объему национального дохода и выпуску промышленной продукции. Бесспорно, что в мобилизации материальных и трудовых ресурсов на коренное преобразование экономики огромную роль сыграло планирование. Но, как показала практика, пятилетний план так и не стал основным звеном в системе планирования, поскольку объективная логика развития народного хозяйства оказывалась в противоречии с установками партии в каждый конкретный период. Экономика страны продолжала испытывать объективно существующие циклы и колебания. А это не соответствовало стремлению руководителей страны заложить в пятилетние планы принцип постоянного и неуклонного роста производства, якобы присущего только социалистической экономике, что приводило к неизбежному волюнтаризму при решении хозяйственных задач.

Опережение реальных условий экономического роста в угоду политическим интересам требовало поиска дополнительных источников финансирования.

Источники финансирования индустриализации СССР делятся на две большие группы, которые представлены на рис. 1

Действие мобилизационной системы проявилось и в попытках государственного контроля жизни всего населения. В конце 1932 г. была введена система внутренних паспортов и прописки, ограничивающая свободу передвижения людей. Было объявлено о запрете на увольнение рабочих по собственному желанию, принят ряд законов, направленных на укрепление трудовой дисциплины. С августа 1929 г. вводилась так называемая "непрерывка" – четыре дня рабочих, а пятый – выходной, который приходился на любой день недели. Отменена она была лишь в 1940 г. Практически все население было вовлечено в идеологизированную систему, находящуюся под контролем партийно-государственной номенклатуры.



Рис. 1. Источники финансирования индустриализации СССР

Ускоренное индустриальное развитие, а также присоединение в 1939 г. Западной Украины и Западной Белоруссии, а в 1940 г. – прибалтийских государств, Бессарабии и Северной Буковины содействовали значительным изменениям в структуре экономики. В стране было создано мощное угольно-металлургическое производство на Урале и в Кузбассе, начал осваиваться новый нефтедобывающий район между Волгой и Уралом ("Второе Баку"), были проложены новые железнодорожные магистрали, на присоединенных территориях создавались крупные промышленные и земледельческие хозяйства. Начавшаяся война в Европе выдвинула на первый план проблему вооруженных сил. Однако в ее решении были допущены серьезные ошибки, связанные в том числе с советско-германскими отношениями, с кадровой перестройкой в армии и с ее техническим оснащением, которые привели к просчетам, особенно в начальный период войны.

Список литературы

1. https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Econom/IstEk/08.php
2. <https://econ.wikireading.ru/52795>
3. <https://uchebnik-ekonomika.com/history-ekonomik/ekonomicheskoe-razvitie-sssr-predvoennyiy19790.html>
4. <https://rcross.livejournal.com/52135.html>

СОДЕРЖАНИЕ

Секция 1. Великая Отечественная война в судьбах и лицах

Архипова А.С., Шибает Е.О., Акимова Г. Н. Бутусов Д.Е., Завьялова С.В. Веселов Д.А., Завьялова С.В. Гриднева А. С., Козлова О. А.	Горьковский автомобильный завод – кузница Победы Прадед – отважный разведчик и уважаемый, грамот- ный труженик.....	3 9
Крылова Е.С., Белевцева А.Н. Клещевич Н. А., Стоянова О. Ф. Клещевич Н. А., Стоянова О. Ф. Ляхова А.В., Гулевская Ю.А. Ляхова А.В., Гулевская Ю.А. Матросов П.А., Вояж Е.В. Мигунова К.Р., Завьялова С.В. Молчанова В.А., Завьялова С. В. Муратов В.М., Ваганова Ю.В. Новикова А.Е., Бабкина Е.В. Погорелова Д.Я., Кобзев В.А. Рябов А.А., Завьялова С.В. Садрисламова З.С., Фарваева М.А.	Помним и гордимся..... Великая Отечественная война в судьбе моей семьи... История вечна..... Бессмертный полк нашей семьи..... «Нет в России семьи такой, где б не памятен был свой герой»..... В те далёкие годы..... Несовершеннолетний узник концлагеря..... Без срока давности. Воспоминания о войне..... Навеки в памяти родных..... Труженик тыла в годы Великой Отечественной вой- ны Веселова Клавдия Ивановна..... Они ковали Победу (Фёдор Андреевич Муратов)..... Гордость за родных во время Великой Отечествен- ной войны..... Герои нашего времени..... Заслуженный военный лётчик СССР, генерал-майор авиации Константин Андреевич Рябов..... Великая Отечественная война в судьбах и лицах.....	11 13 16 22 26 30 34 36 40 42 44 47 50 53 57

Селин Е.А., Быстрова Т.И. Соколова А.А., Михайлова М.П. Скобелев В.А., Ваганова Ю.В. Фокина И.А., Мережникова М.А. Хрестина А.А., Тропина О.В. Чубикова А.В., Якунина Е.Е. Якушев С.В., Нугуманов Л.Р., Гафарова Е.А. Яшин И.Е., Яшин В.Е., Завьялова С.В.	Память поколений Математики в годы Великой Отечественной войны... Чтобы помнили... (Георгий Николаевич Скобелев)... Дорога памяти..... Письма с фронта..... Откуда приходят герои: о подвиге бутурлинцев при освобождении Ленинграда Духовные корни моей семьи..... Гвардии капитан Яшин Иван Андреевич.....	60 64 70 72 76 81 83 88
СЕКЦИЯ 2. Железная дорога в годы войны		
Айзатулина А.Р., Сидорова С.А. Бойцова К.А., Малова А. Ю., Акимова Г. Н. Борисова Е.А., Вояж Е.В. Бочкарёв В.А., Сидорова С.А. Волков А.Е, Бурмистрова С.А. Замахин.Е.А., Курсанова И.И. Кутузов И.М., Храмова Т.В. Маршев А.А., Ковалевская О.А. Нагорная С.А., Шевелев В.П.,	Железнодорожный транспорт в годы Великой Отече- ственной войны..... Поезда Победы..... Железными дорогами Победы..... Вклад железной дороги в Победу над фашистской Германией в Великой Отечественной войне..... Путь к Победе – железная дорога во время Великой Отечественной войны. Вклад станции Ртищево в обо- рону страны..... «Боевые будни» и «Вечная стоянка»: к вопросу об истории бронепоезда «Козьма Минин»..... Бронепоезда..... Железная «Дорога Победы» Шлиссельбург - Поляны	92 96 100 103 108 113 117 120

Бабкина Е.В.	Железная дорога в годы войны	124
Прилукова Е.Ф., Воронов А.О., Хорошайлова И.Г.	Обслуживание железнодорожного полотна во время войны.....	128
Федоров И.В., Романова Е.В.	Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны.....	131
Хохлова А.В., Мосина О.С.	Железные дороги в годы войны.....	134
Храмова Ю.В., Храмова Т.В.	Железная дорога в годы войны.....	137
Чалов Д. Н., Ковалевская О.А.	Роль железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны.....	140
Щедрин Р.С., Романова Е.В.	Фрау «Черная смерть».....	143
СЕКЦИЯ 3. Технические изобретения в борьбе с фашизмом		
Акимов Д. М., Кузьмина О. Г.	Применение машины Тьюринга для реализации алгоритмов шифрования.....	146
Алексеев А.Н., Борисов А.Е., Селега Д.Е., Степанова С.Ф.	Военный грузовик на электрическом двигателе.....	149
Артамонова А.М., Марчукова О.Ю.	Карбинольный клей.....	150
Бердалиев Т.Ш., Ершов Н.А.	Технические новшества работников железнодорожного транспорта в борьбе с фашизмом.....	153
Винокурова В.Д., Крупина Н.А.	Вклад советских математиков в Победу в Великой Отечественной войне.....	158
Грунтфест И.А., Воярж Е.В.	Советская боевая техника – один из решающих факторов победы над фашизмом.....	162
Дубинин Д.В., Ковалевская О.А.	Легендарная пушка «Зося».....	165
Игнаткин Д. Е., Трухачёв О. В	Роль бронепоездов в борьбе с фашизмом.....	169
Калинина В.С., Кусмарцев М.С., Кузейкина Э.В.	Металлы – вклад в Победу	173
Крючков С.А., Ковалевская О.А.	Пушки на рельсах.....	176
Медведев А.Н.,		

Бардонова И.Ю.	Снаряды Победы.....	179
Перовщиков А.В., Пылов К.А., Степанова С.Ф.	Средство обороны.....	184
Плешаков А.С., Быков М.В.	Технические изобретения в борьбе с фашизмом.....	186
Пономарев А.А., Княжеченко Е.В.	Символы Победы.....	189
Пюро Д.С., Кислов С.Ю., Слепов М.А., Параничева А.П., Михайлова М.П.	Производство боевой техники в Сталинграде в военный период.....	192
Сокол А.Д., Едокова Т.Н.	Вклад математиков в Великую Отечественную войну	196
Таланова Т.А., Гаврилова О.И.	Разработки советских ученых в борьбе с расовой дискриминацией фашистов.....	199
Шевякова Д.А., Перлова Л.А., Шумин А.С., Дёмин А.П., Степанова С.Ф.	Вклад заводов Горького в великую Победу.....	203
Щерчков А.Д., Середа Е.А., Санников И.И., Степанова С.Ф.	Плавучие цистерны.....	206
	Морзянка.....	209
	Генератор высоковольтного электрического разряда	213
СЕКЦИЯ 4. Великая Отечественная война в культуре, искусстве, литературе		
Ревенко И.А., Яркова В.И.	Современна ли сегодня поэзия о Великой Отечественной войне.....	217
Ревенко И.А., Орлова И.Ю.	Итоги Второй мировой войны. Проблемы. Уроки....	222
Симинихин П.В., Яркова В.И.	«Саласпилс» - детский воспитательно-трудовой концлагерь или «Саласпилс» - лагерь смерти?.....	226
СЕКЦИЯ 5. Экономическое развитие России в годы войны		
Помнина А., Яшкова Н.В., Никонова К., Яшкова Н.В.	Экономическое развитие СССР в годы войны.....	232
	Экономическое развитие страны довоенный период...	236

Научное издание

**75-ЛЕТИЕ ПОБЕДЫ
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

**МАТЕРИАЛЫ ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ С УЧАСТИЕМ СТУДЕНТОВ
(23 апреля 2020 г.)**