

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации Эл №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

Ерачин С.Д., Иванов Д.А. Железные дороги Великой Отечественной войны // Материалы VII-ой Всероссийской научно-практической конференции «Современная наука в XXI веке: актуальные вопросы, достижения и инновации». – г. Анапа. – 20 – 30 ноября 2024 г. – 0,1 п. л. – URL: http://akademnova.ru/publications_on_the_results_of_the_conferences

СЕКЦИЯ: ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ И АРХЕОЛОГИЯ

Ерачин Сергей Дмитриевич,

Иванов Денис Алексеевич,

студенты 2-го курса

Научный руководитель: Банкерова Е.И.,

«КриЖТ ИрГУПС»

Красноярск,

Россия

Железные дороги Великой Отечественной войны

Аннотация: В данной статье рассматривается роль железных дорог в ходе Великой Отечественной войны (1941-1945). Анализируется их значение для транспортировки военнослужащих, техники и ресурсов, а также влияние на стратегические операции обеих противоборствующих сторон. Особое внимание уделяется развитию инфраструктуры железных дорог в условиях войны и восстановлению транспортной сети после её завершения.

Ключевые слова: Железные дороги, Великая Отечественная война, логистика, военные действия, инфраструктура, транспорт.

Проблема заключалась в том, что всегда была необходимость ремонта пострадавшей инфраструктурой, что требовало привлечения большого количества работников и большого количества материала, а также нехватка вагонов из-за постоянных боевых потерь и разрушений.

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.

Целью статьи является исследование значения железных дорог как ключевого элемента военной логистики в ходе Великой Отечественной войны, объяснение их влияния на развитие боевых действий и послевоенное восстановление страны.

Железные дороги в годы Великой Отечественной войны играли неоспоримую роль, обеспечивая быструю и эффективную транспортировку военной техники, боеприпасов и военнослужащих. С началом войны возникла необходимость в организованной системе снабжения фронта, и железные дороги стали важнейшим инструментом в этом процессе.

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% [1].

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации ЭЛ №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru



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. Обрато, на восток, шла эвакуация в тыл и не только людей, но и целых заводов.

Также железные дороги играли важную роль эвакуации населения с оккупированных территорий позволяли перевозить провизию для освобожденного населения. Железнодорожные составы перевозили, перемещали крупные группы людей в безопасные районы где они могли укрыться от боевых действий и получить необходимую помощь. Железнодорожные составы сильно помогали в организации медицинской помощи раненым солдатам. Были созданы железнодорожные госпитали, которые обеспечивали быструю эвакуацию раненых солдат с фронта в тыл, где они могли получить необходимую медицинскую помощь.

Многие значимые военные операции, такие как Сталинградская битва и Курская Дуга, во многом зависели от железнодорожной сети. Участки, где располагались ключевые железнодорожные узлы, становились важнейшими целями для обеих сторон. Бомбардировки вражеских станций и уничтожение путей сообщения серьезно нарушали логистику противника, что позволяло выигрывать важные сражения [2].

Во время обороны Москвы, которая началась в октябре 1941 года, железные дороги стали жизненно важными для транспортировки войск и ресурсов. С помощью железнодорожного сообщения Красная Армия могла быстро перебрасывать подразделения на угрожаемые участки фронта. Успешное снабжение войск продовольствием, боеприпасами и техникой через железные дороги позволило эффективно организовать оборонительные действия и контрнаступление.

Во время Великой Отечественной войны, особенно в период Сталинградской битвы (1942-1943 годы), железные дороги играли ключевую роль в транспортировке войск, боевой техники и снабжении. Сталинградская битва была одной из самых значительных и кровопролитных операций, и контроль над железнодорожными путями был критически важен для обеих сторон. Сталинградская битва была одной из самых решающих операций Второй мировой войны. Железные дороги играли ключевую роль в снабжении советских войск и эвакуации гражданского населения. Основные маршруты, ведущие в Сталинград, обеспечивали доставку бойцов, орудий и необходимых ресурсов. Уничтожение вражеских железнодорожных узлов в процессе битвы стало важным элементом стратегии, позволяя сократить доступ к снабжению для Германии. Сталинградская битва стала поворотным моментом в ходе войны, и успешное использование железных дорог сыграло важную роль в

победе советских войск, что позволило им перейти в наступление и начать освобождение оккупированных территорий.

Во время войны железнодорожная инфраструктура претерпела значительные изменения. Строились новые маршруты, восстанавливались повреждённые участки, увеличивалось количество подвижного состава. Рабочие, инженеры и солдаты объединялись в своих усилиях, чтобы обеспечить функционирование железных дорог, рискуя своими жизнями ради победы.

После окончания войны железные дороги стали основой для восстановления экономики страны. Созданные в условиях войны инфраструктурные решения были адаптированы к мирному времени, что способствовало ускорению восстановления и развития. Железнодорожные линии вновь соединяли города, обеспечивая транспортные связи и поднимая уровень жизни населения [3].

После окончания Великой Отечественной войны 10 мая 1945 года было утверждено положение о реэвакуации на железных дорогах. Документ предусматривал постепенное возвращение железнодорожного транспорта к мирной работе.

В основе восстановления железнодорожного транспорта было, прежде всего, восстановление разрушенных в годы войны железнодорожных путей, строительство новых магистралей, перевод транспорта на новую техническую базу тепловозную электрическую тягу, совершенствование вагонного хозяйства.

В заключении можно сказать, что железные дороги в годы Великой Отечественной войны были жизненно важными элементами военной логистики и стратегического планирования. Их значение сложно переоценить: они стали артериями, по которым шли все необходимые ресурсы для победы. Без

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации Эл №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

железных дорог победа могла бы оказаться невозможной, а после войны они стали основой для восстановления экономики и социальной инфраструктуры.

Список использованной литературы:

1. <https://web.archive.org/web/20210118113312/https://pobeda.mintrans.ru/history/29/>
2. Соловьев, С. В. «Великая Отечественная война: Транспорт и логистика».
3. Кривошеев, Г. Ф. «История железных дорог России».

Опубликовано: 23.11.2024 г.

© Академия педагогических идей «Новация», 2024 г.

© Ерачин С.Д., Иванов Д.А., 2024 г.