

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»
(ОмГУПС (ОмИИТ))
структурное подразделение среднего профессионального образования
«Омский техникум железнодорожного транспорта»
(СП СПО ОТЖТ)

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ГОДЫ ИСПЫТАНИЙ

Выполнила: студентка ВХ-38
А.И. Белолипецкая
Проверил: преподаватель
М.Б. Перепелица

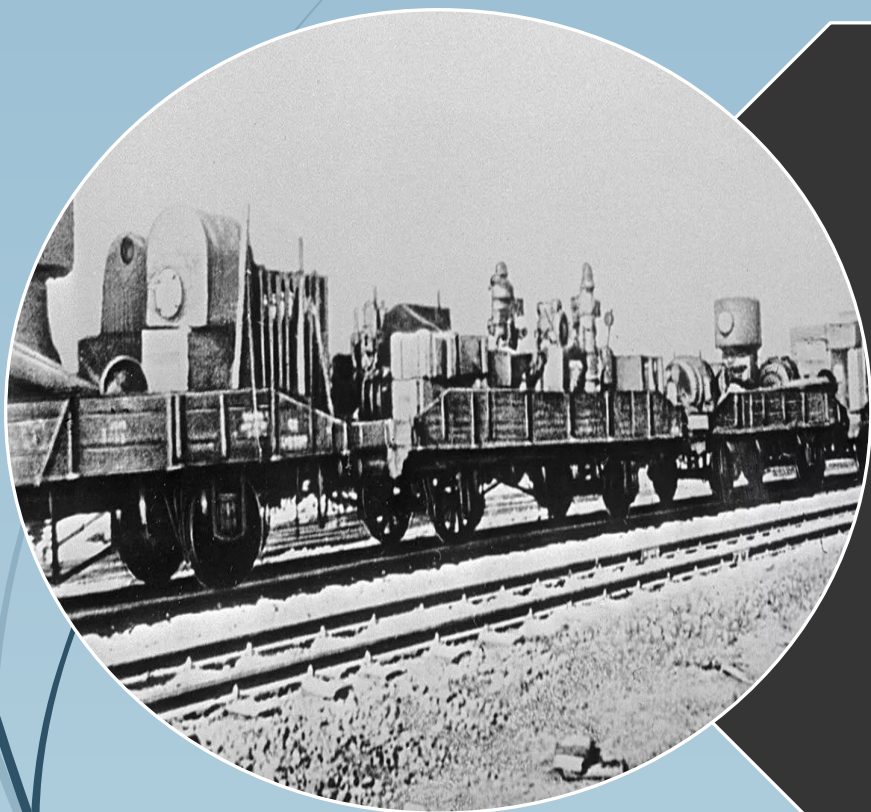


Цель проекта:

провести комплексный анализ работы железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны.



Эвакуационные перевозки



В условиях Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт стал одной из самых мобильных и эффективных транспортных систем СССР. Он обеспечил два встречных мощных потока: стратегических перевозок на запад и эвакуационных перевозок на восток.

Эвакуационные перевозки

- Первый поток требовал 1 280 тыс. вагонов.
- Эвакуировали:
 - население, промышленное оборудование предприятий, заводов, шахт и металлургических комбинатов Донбасса,
 - сырье, топливо, ресурсы сельского хозяйства, транспортное оборудование железных дорог, учебные и научные учреждения, больницы
 - и другие материальные и культурные ценности.

Военно-санитарные поезда

- Второй поток — 1 500 тыс. вагонов.
- Для эвакуации с фронта:
- раненых и больных (были сформированы специальные постоянные и временные военно-санитарные поезда).
- Емкость постоянного военно-санитарного поезда в среднем составляла 507 мест
- (в том числе 147 мест для тяжелораненых),
- а временного — 800 мест.

Паровозные колонны особого резерва (ПКОР)

- Для эксплуатации паровозов в период войны
- на фронтовых и прифронтовых железнодорожных линиях создавались ПКОР.
- Всего сформировано 106 колонн из 2280 паровозов.
- В составе колонны из 30 паровозов находилось:
 - Тридцать шесть 3-х и 4-х осных вагонов, из них 30 - турных ,
 - 1 - для оперативной группы, 1 - для обслуживающего персонала. Также иногда дополнительно в состав входили вагоны-бани и вагоны-мастерские. Штат 427 человек .
- Колонна из 15 паровозов имела в своём составе:
 - 19 вагонов, из них 15 – турных, 4 - для размещения штаба и хозяйства. Штат 217 человек.

Укрепление кадров железнодорожного транспорта

- Железные дороги были объявлены на военном положении.
- В 1942 г. был прекращен призыв железнодорожников в армию.
- Организовано возвращение с фронта наиболее квалифицированных специалистов.
- В 1943 г. было произведено возвращение всех работников железных дорог на прежние места работы.
- Одновременно СНК СССР утвердил Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта.

Дорога жизни

- Сейчас у большинства людей, когда они слышат фразу «Дорога жизни», в памяти всплывают «полуторки», везущие по льду грузы в Ленинград. Эта трасса называлась Военно-автомобильной дорогой № 101.
- Но, кроме автомобильной части, у неё были
- и железнодорожные участки.
- За два месяца удалось построить линию Жихарево — Шлиссельбург , которая соединялась со станцией Ладожское Озеро.
- Все работы на этих путях велись
- в нескольких километрах от линии фронта.

За годы войны противник использовал по железнодорожным объектам 44 процента бомб, сброшенных на советско-германском фронте 268.

- Средняя продолжительность перерыва
- в движении поездов после каждого налета
- вражеской авиации составляла около шести часов,
- и только в отдельных случаях этот перерыв превышал сутки.
- Так, 18 июля 1941 года на железнодорожной станции Лычково в Новгородской области налётом фашистской авиации уничтожен железнодорожный состав, эвакуировавший из блокадного Ленинграда около 2000 детей.

Цифры и факты военного времени

- С целью снижения потребления топлива на 50% за поездку железнодорожники использовали смесь угля и топливных отходов. Ведь на один паровоз уходило около 20-ти тонн в месяц.
- Увеличены нормы погрузки, выгрузки и загрузки вагонов. Необходимо было загружать поезда до полной подъемной силы, или вместимости.
- Норма загрузки выросла от 4,5 тонн на ось до 5,5 тонн.
- 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.

Организация заграждения и технического прикрытия на транспорте. Строительство и усиление железных дорог

- В годы Великой Отечественной войны железнодорожные войска совместно со спецформированиями Наркомата путей сообщения восстановили 117 тыс. км главных станционных и подъездных путей, 15 тыс. сооружений, в том числе 2734 больших и средних моста, свыше 719 тыс. км линий связи, тысячи пунктов водоснабжения, вокзалов,
- сотни паровозных депо, построили около
- 9 тыс. км новых железнодорожных линий широкой и узкой колеи.

Увеличение пропускной способности

- С целью увеличения пропускной способности
- использовались самые передовые методы организации труда: вагоны ремонтировались без отцепки от состава,
- практиковалось формирование тяжеловесные поездов,
- Соединение их друг с другом.
- Кроме этого осенью 1941 года была введена в действие так называемая «живая блокировка».
- Между станциями на расстоянии 800-900 метров стояли сигналисты и руководили движением поездов.
- В настоящее время этот принцип автоматизирован
- и реализован с помощью светофоров).
- Что позволило пропускать поезда сплошным потоком.

Состав уходит в море или как перевозили нефть

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

Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны



Таким образом, железнодорожный транспорт Советского Союза с честью прошёл тяжелые испытания военного времени. Он насчитывал в своем парке тысячи мощных локомотивов, вагонов, платформ и цистерн большой грузоподъемности; имел достаточные запасы топлива и смазочных материалов, все необходимое для ремонта подвижного состава и восстановления поврежденных участков железных дорог; располагал квалифицированными специалистами, сумевшими в условиях войны проявить немало творческой инициативы, направленной на решение сложных и ответственных задач.

Паровоз Эу679-18 ведет эшелон с воинами-победителями из Германии. Июль 1945 г.



Электронные издания (электронные ресурсы)

1. <https://theslide.ru/uncategorized/rol-zheleznodorozhnogo-transporta-v-velikoy-otechestvennoyria.ru-https://ria.ru/20130714/949077561.html-Ria>
2. <https://www.etoretro.ru/pic83635.htm>
3. https://chel.aif.ru/society/ptransport/zheleznodorozhnyy_front_yuuzhd_v_gody_velikoy_otechestvennoy_voyny
4. <https://www.tvc.ru/news/show/id/65565?sa=X&ved=0CBoQ9QEwA2oVChMIi9XmwbP4xgIVZAJbCh1IGwfZ>
5. <https://www.drivenn.ru/journal/reportazhi/zheleznye-dorogi-v-gody-voyny-id22576>