

НАУЧНОПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ШКОЛЬНИКОВ «НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ КУРАГИНСКОГО РАЙОНА»

Исследовательская работа:

Тема: Вклад железнодорожников в дело Великой Победы

Секция: история



Выполнил: Петухов Глеб
МБОУ КСОШ №8, 10 класс
Руководитель: Витько К.А.
педагог-психолог
МБОУ КСОШ №8

пгт. Курагино, 2023



Введение

О событиях Великой Отечественной войны написано много книг и снято множество фильмов. Но, к сожалению все дальше и дальше от современного поколения те ценности, идеалы и герои. В современных учебниках истории тема ВОВ изучается в 9 классе, хотя, по моему мнению, этой теме необходимо уделять внимание ежегодно. Возможно, тогда нам удастся сохранить и передать память о героическом прошлом нашей страны.

За годы ВОВ было совершено огромное количество героических поступков и победоносных сражений, каждый гражданин страны делал все возможное, чтобы нацизм не смог одержать верх. В своей работе я хочу изучить роль железной дороги в годы войны. Тема эта, безусловно, **актуальна**, как для меня, так и для всех обучающихся МБОУ Кошурниковской СОШ№8 так как мы проживаем в железнодорожном поселке и возможно многие свяжут свою жизнь с этой сферой.



Гипотеза: в годы ВОВ главной задачей железной дороги была эвакуация населения.

Цель: определить основную роль железнодорожного транспорта в годы ВОВ.

Задачи: изучить специфику функционирования железной дороги во время войны;

выяснить каким образом осуществлялась эвакуация по железной дороге;

узнать имена героических железнодорожников ВОВ.

Объект: история Великой Отечественной войны.

Предмет: функционирование железной дороги в годы ВОВ.

Теоретическая значимость: информация, представленная в работе, систематизирована в данном виде впервые.

Практическая значимость: работа может быть использована на уроках истории, патриотических мероприятиях, будет размещена в школьной библиотеке и сети интернет.

Методы: анализ и синтез информации; социологический опрос.



Изменения на железной дороге

- Изменения характера железной дороги, путь на военные рельса
- Новый график работы
- Организовывалось скоростное формирование и вождение поездов
- Контроль работы органами военных сообщений
- Система нумерации транспортов
- Создание пунктов оперативного управления



Изменения на железной дороге

- Приход на ЖД женщин, подростков
- Восстановление рельсов, шпал, креплений, инструмента, инвентаря для ремонта и восстановления
- Мобилизация внутренних ресурсов
- Расширение подсобных и утилизационных цехов
- Новые нормы грузоперевозок для составов

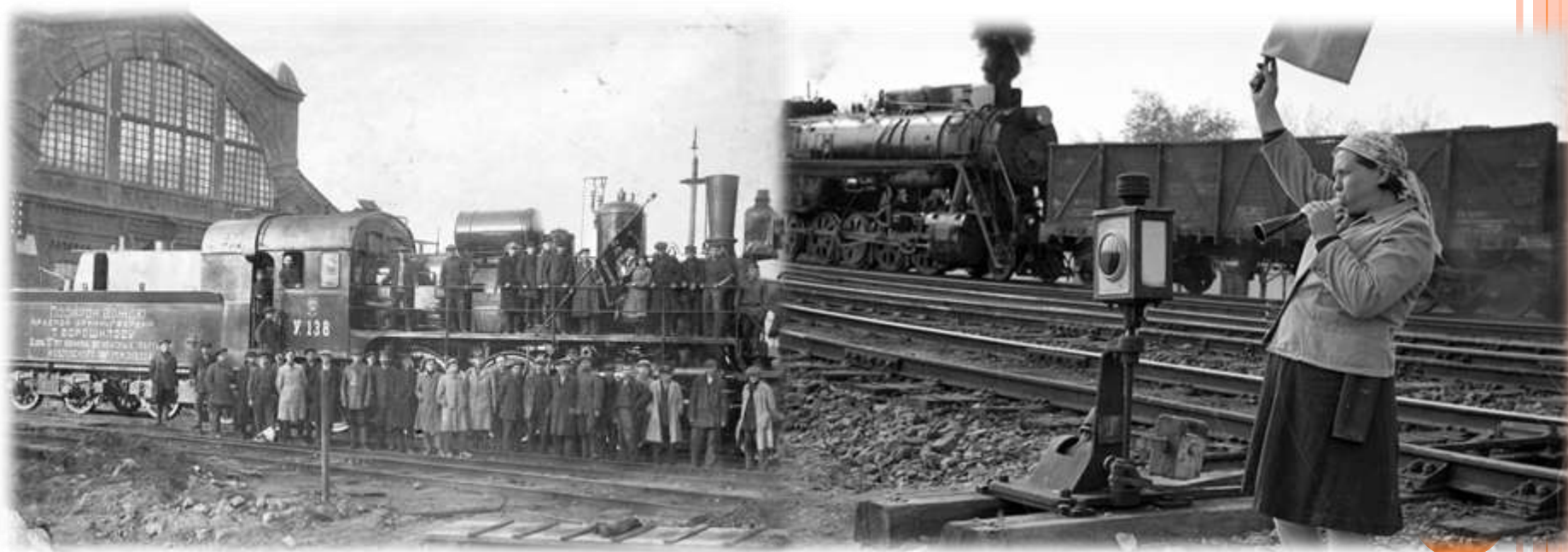


Диаграмма №1. Знаете ли вы, какой вклад внесли железнодорожники в годы ВОВ

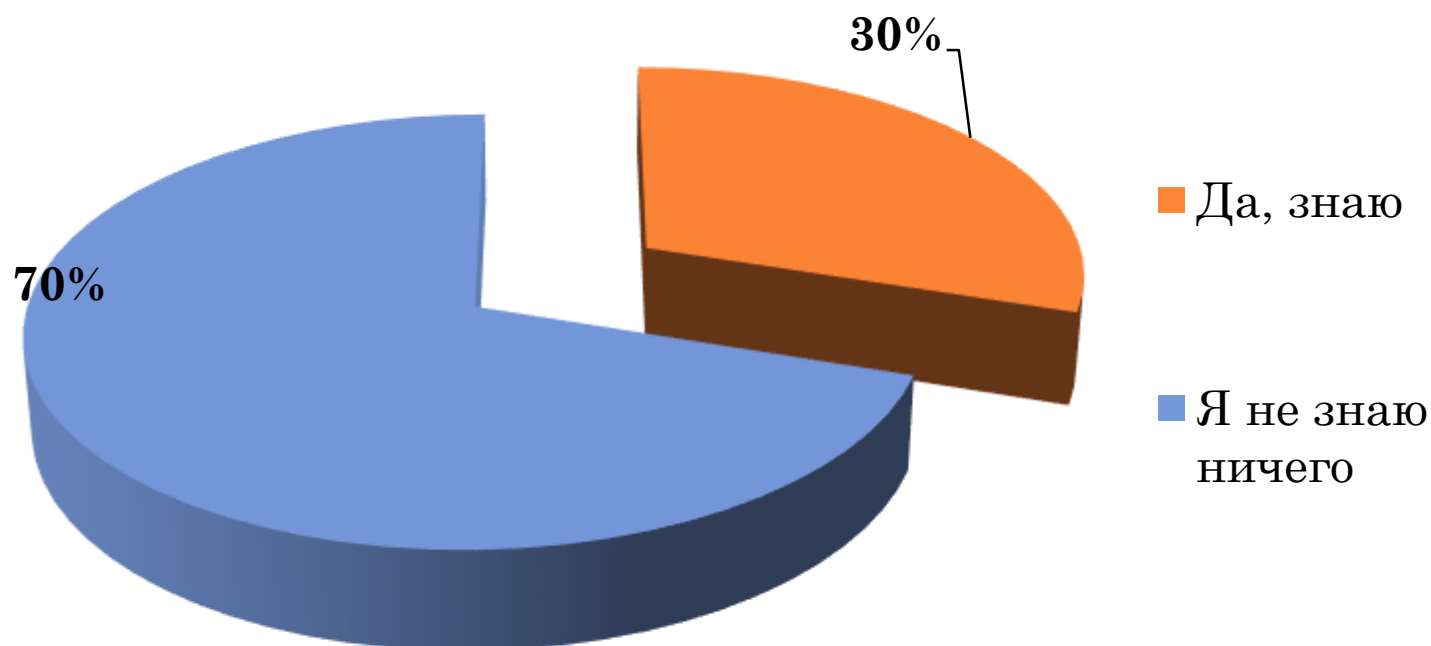
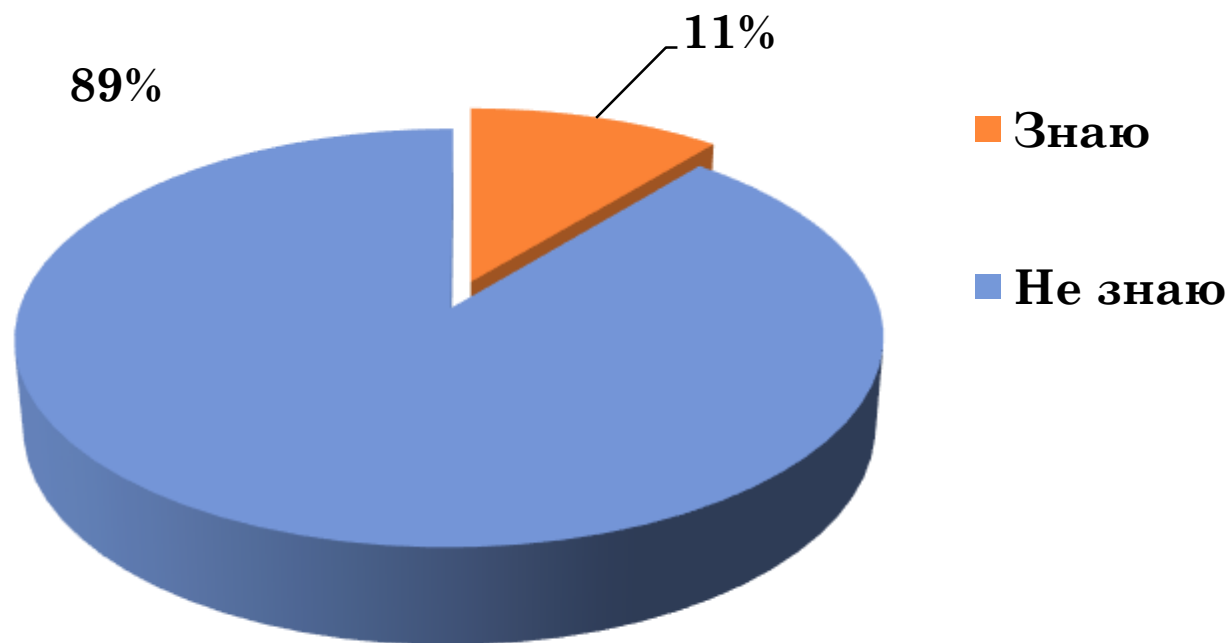


Диаграмма №2. Знаете ли вы железнодорожников героев ВОВ?



Герои железнодорожники удостоенные государственных наград



Г. В. Ковалев(1894-1952) -
заместитель народного комиссара
путей сообщения (1939-1944), ,
вице-генерал-директор 2-го ранга,
Герой Социалистического Труда.



Герои железнодорожники удостоенные государственных наград



В. П. Егоров(1908-1989) -
заместитель народного
комиссара путей, сообщения
(1941-1942), Герой
Социалистического Труда,
Почётный железнодорожник,
участник Великой
Отечественной войны



Герои железнодорожники удостоенные государственных наград



**Николай Андреевич
Агапов (1911-1985) —**
красноармеец-минёр
восстановительного
железнодорожного
батальона, ефрейтор, Герой
Социалистического труда



Герои железнодорожники удостоенные государственных наград



Иван Васильевич Покровский -
(1912 - 1984) — старший
машинист паровозного депо
Псков Октябрьской железной
дороги), Герой
Социалистического Труда.



Суровые дни эвакуации

- С июня по декабрь 1941-го эвакуация оборудования завода в тыл страны
- Первый период эвакуации населения продолжался до ноября 1941 года
- 5 июля 1941 года было утверждено Положение об эвакуационном пункте, разработанное Советом по эвакуации
- При самой активной помощи железнодорожников были вывезены и сохранены уникальные картины, скульптуры, хрусталь, фарфор и другие ценности из Петергофа, Пушкина. Павловска, Ораниенбаума, Гатчины



ЭВАКУАЦИЯ ЛЮДЕЙ

○ **Первый период эвакуации населения продолжался до ноября 1941 года. Со станций Ленинградского узла, главным образом с Финляндского вокзала, вывезено свыше полутора миллиона ленинградцев. Самая трудная, самая ответственная задача, стоявшая перед ленинградскими железнодорожниками в дни эвакуации, — вывезти из осаждённого города возможно больше людей, и первую очередь детей, стариков. Перевозили людей в основном в грузовых вагонах. В пассажирских поездах отправлено всего лишь около одной десятой всех эвакуированных.**



ДОЛГИЙ ПУТЬ ЭВАКУАЦИИ

- Вагоны для отправки эвакуированных зачастую брались из только что разгрузившихся воинских эшелонов, но нередко их приходилось специально оборудовать. Устраивали деревянные нары, вставляли оконные рамы, в центре вагона устанавливали железную печку. Для отопления вагона использовали всё, что попадалось под руки — доски, уголь, промасленную ветошь, даже шпалы. Трудно было и с едой. Ведь запасов, которых могло хватить на долгий путь, с собой никто не брал. При большом скоплении людей, в условиях, когда почти невозможно было как следует помыться, постирать бельё, возникала опасность эпидемических заболеваний.



ЭВАКУАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ И ЗАВОДОВ

- Некоторые заводы начали готовиться к эвакуации ещё в июле. Перебазирование велось по мере готовности площадей на родственных предприятиях в Поволжье, на Урале, в Сибири, Средней Азии.
- В начале августа в связи с осложнением обстановки на фронте было принято решение об эвакуации из Москвы и области более ста важных предприятий, в том числе таких, как «Красный пролетарий», «Калибр», «Фрезер», «Динамо», «Станколит», «Манометр», станкостроительный имени С. Орджоникидзе. Однако массовая эвакуация началась только 10 октября.



- В первую очередь на восток вывозились предприятия оборонной промышленности. Больше ста предприятий авиационной промышленности были переброшены на Урал, в Сибирь, Среднюю Азию, на Дальний Восток.
- В тыл была отправлена значительная часть оснащения знаменитых Кировского и Ижорского заводов. Но сами предприятия продолжали выпускать грозное оружие для фронта.



ЭВАКУАЦИЯ МУЗЕЕВ

- При самой активной помощи железнодорожников были вывезены и сохранены уникальные картины, скульптуры, хрусталь, фарфор и другие ценности из Петергофа, Пушкина. Павловска, Ораниенбаума, Гатчины. Пять составов с музейными экспонатами из пригородов Ленинграда были отправлены на восток до 22 августа.
- Значительную часть сокровищ Русского музея в считанные дни упаковали и отправили в Горький, Пермь и Соликамск. Богатейшие коллекции Государственного Эрмитажа в кратчайший срок вывезли в Свердловск. В глубокий тыл отправили редкие, наиболее ценные книги и документы из Государственной публичной библиотеки имени М. Е. Салтыкова-Щедрина.



ЭВАКУИРОВАЛИСЬ ПОСЛЕДНИМИ...

- Железнодорожники эвакуировались в последнюю очередь, когда всё, что можно вывезти, уже отправлено в тыл. Нередко уходили, когда уже шёл бой за станцию, узел. Воины-железнодорожники, принимавшие участие в демонтаже и отгрузке транспортного оборудования, как правило, покидали станции перед самым занятием их врагом. Ведь им было поручено устанавливать заграждения на дорогах. Они взрывали мосты, разрушали пути, приводили в негодность устройства, которые не удалось эвакуировать.



Заключение

Выполнив исследовательскую работу, я сформулировал следующие выводы: изучив различные источники информации я узнал, что железнодорожный транспорт играл одну из значимых ролей в ВОВ. Бесперебойно снабжая войска боеприпасами, провизией; осуществляла эвакуацию населения, предприятий, исторических ценностей; перевозил войска на передовую и раненных в тыл, доставляя продовольствие. Эвакуация являлась одной из основных задач железной дороги, но не была единственной, поэтому выдвинутая мной **гипотеза**, нашла подтверждение, но частично.

Проведя опрос, среди обучающихся МБОУ Кошурниковской СОШ №8 я выяснил, что практически все они не информированы о роли железной дороги в годы ВОВ. Так же они не знакомы ни с одним героем железнодорожником. Поэтому выполненная мной работа будет полезна и представлена школьникам в ближайшее время на классных часах.



СПИСОК использованных источников информации

1. Эвакуация в годы ВОВ

<https://nsportal.ru/ap/library/drugoe/2013/10/18/issledovanie-rodoslovnoy-semi-kak-osnovopolagayushchiy-faktor-izucheniya>

2. Русские сделали невозможное

<https://tass.ru/opinions/11679367>

3. Эвакуация и работа тыла в годы ВОВ

<https://studfile.net/preview/5897720/page:21/>

4. Электронная библиотека. Железнодорожный транспорт.

<http://elib.uraic.ru/handle/123456789/5745>

5. По рельсам к Победе

<https://www.kp.ru/best/nsk/rzd-pobeda/>

6. Фотографии героев: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>

