



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ПРИВОЛЖСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»

НИЖЕГОРОДСКИЙ ИНСТИТУТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Приволжский государственный университет путей сообщения»

(НИПС - филиал ПривГУПС)

ФГБУ ДПО «УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПО ОБРАЗОВАНИЮ НА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»



Материалы VII Всероссийской студенческой
научно-практической конференции

«НИКТО НЕ ЗАБЫТ, НИЧТО НЕ ЗАБЫТО»

май 2026 года

Нижний Новгород

УДК 355(470).03
ББК 63.3

«НИКТО НЕ ЗАБЫТ, НИЧТО НЕ ЗАБЫТО»: материалы VII Всероссийской студенческой научно-практической конференции 15 мая 2026 г. – Н. Новгород. 2026 г. – стр. 152

Ответственность за аутентичность и точность цитат, имен, названий и иных сведений, а также за соблюдение законов об интеллектуальной собственности несут авторы публикуемых материалов. Тексты статей публикуются в авторской редакции.

СОДЕРЖАНИЕ

Секция 1. Вклад железнодорожников в борьбу с фашизмом

Витебская А.А., Гаврилова О.И. «Стальные крепости на колесах»: Бронепоезда Красной армии в 1941 – 1945 гг.	5
Волкова К.Е., Бабкина Е.В. Военное время	8
Дроган Г.Д., Цуканова Т.В. Стратегическое значение и человеческий подвиг железнодорожников в 1941–1945 гг.	12
Карклина А.И., Калиганова Ю.А., Лукина И.В. От дороги жизни к дороге победы	16
Калиганова Ю.А., Лукина И.В. Бронепоезд «Козьма Минин»	20
Кононов А.Н., Ваганова Ю.В. От паровоза до парилки: техническое устройство поездов-бань в годы Великой Отечественной войны	25
Лакоценина Д.А., Цуканова Т.В. Дорога мужества и славы: роль железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне	28
Лось М.Ю., Завьялова С.В. Санитарные поезда: от милосердия до высоких технологий	33
Мартынов Д.А., Кущенко Л.С. Железнодорожники в партизанском движении	35
Поташев Д.П., Кущенко Л.С. Ледовая колея мужества: подвиг паровозных бригад в организации движения по «Дороге жизни» в 1941-1942 гг.	39
Поташев Д.П. Вклад железнодорожников в борьбу с фашизмом: эвакуация, бронепоезда и фронтовые перевозки	43
Саркисян А.М., Бондаренко А.И., Акимова Г.Н. Железнодорожные вокзалы и узлы Горького в годы Великой Отечественной войны	46
Сорокин А.А., Кущенко Л.С. Вклад железнодорожников в период блокады Ленинграда	51
Скорынин Д.Р., Цуканова Т.В. Железнодорожники в битве с фашизмом: трудовой и ратный подвиг на стальных магистралях войны	56
Слепова В.А., Кузнецова О.А. От фронта до учебной аудитории: жизненный путь Шестовых	60

Секция 2. Великие битвы великой войны

Айсин А.Р., Бабенко П.В. Великие битвы Великой Отечественной войны как фактор Победы СССР	64
Богдашкин В.А., Кущенко Л.С. Курская дуга: массовый маневр резервами по железной дороге – как это повлияло на исход битвы	68
Калиганова Ю.А., Гаврилова О.И. Битва за Берлин	72
Кшукин М.А., Гаврилова О.И. Сталинградская битва	76
Лемаева Е.А., Михайлова М.П. Сталинградская битва	81

Мухин С.А., Кущенко Л.С. Курская битва: перелом на огненной дуге	86
Момот А.М., Королева Н.Н. Сталинград: Битва, изменившая ход истории	90
Румянцев Д.С., Сибиль С.Н., Завьялова С.В. Танки КВ -1 и Т-34 на полях сражений ввремя Великой Отечественной войны	94
Соколов С.О. Участие в Курской битве воинов – моих земляков	97

Секция 3. Подвиг тружеников тыла в годы войны

Балясин Е.А., Гаврилова О.И. Вклад железнодорожников в борьбу с фашизмом	103
Захарова А.С., Гаврилова О.И. Вклад промышленности и жителей города Дзержинска в Великую Победу	106
Зверев Д.А., Гаврилова О.И. Вклад в победу над фашизмом жителей города Бор	109
Калиганова Ю.А., Карклина А.И., Гаврилова О.И. Матрёна Исаевна Вольская	113
Миронов Н.С., Михайлова М.П. Трудовой подвиг работников тыла в период войны	117
Слепова В.А., Кузнецова О.А. Будни железнодорожников под прицелом врага	121
Тамашина А.Р., Михайлова М.П. Труженики тыла в годы войны	125

Секция 4. Нет в России семьи такой, где б не памятен был свой герой

Воронцов Н.В., Завьялова С.В. Живая память: история прапрадеда — героя Великой Отечественной войны	124
Кадыров Д.Е., Титкова Н.П. Имя моего дедушки, Ладушкина Ивана Мартыновича – героя Советского Союза	130
Коротин М.А., Завьялова С.В. Подвиг и традиции: история ветерана Анатолия Николаевича Коротина	135
Снегова Д.Н., Михайлова М.П. «О войне не все еще рассказано...»	137
Ухова О.Ю., Михайлова М.П. Виктор Григорьевич Шашков	141
Широкова К.М., Малютин Д.И., Гаврилова О.И. Сохранение исторической памяти как основа патриотического воспитания	145
Шмелёва А.В., Завьялова С.В. Герой в моей семье	148
Щеренков Е.А., Завьялова С.В. Живые в памяти: история семьи в годы Великой Отечественной войны	150

Секция 1. Вклад железнодорожников в борьбу с фашизмом

«Стальные крепости на колесах»: бронепоезда Красной армии в 1941 – 1945 гг.

*Витебская Анастасия Александровна,
студентка*

*Гаврилова Ольга Ивановна,
Преподаватель*

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Н. Новгород, Россия*

Аннотация: В статье рассматривается феномен советских бронепоездов как одного из наиболее эффективных и востребованных видов военной техники в начальный период Великой Отечественной войны. На основе анализа исторической литературы и документальных источников автор исследует процесс трансформации бронепоездов из средства охраны коммуникаций в мощное ударное оружие, оснащённое танковыми орудиями и реактивными установками. Особое внимание уделено тактике боевого применения, героизму экипажей и роли бронепоездов в ключевых сражениях — от обороны Москвы до освобождения Европы. Автор приходит к выводу, что, несмотря на тактическую уязвимость в условиях господства авиации и танковых клиньев, бронепоезда стали символом индустриальной мощи и несгибаемости советского народа.

Ключевые слова: бронепоезда СССР, Великая Отечественная война, «крепости на колёсах», бронеплощадки, «Илья Муромец», зенитные бронепоезда, военная техника, железнодорожные войска.

К началу Великой Отечественной войны бронепоезда казались пережитком эпохи Гражданской войны, однако стремительное отступление Красной Армии и колоссальные потери в танках и артиллерии заставили по-новому взглянуть на этот вид вооружения. Давид В. Ф. отмечает, что в условиях дефицита бронетехники именно бронепоезд становился той самой «стальной крепостью на колёсах», способной остановить противника там, где фронт был разорван [1, с. 3].

По состоянию на 22 июня 1941 года Красная Армия располагала 53 бронепоездами, однако к осени того же года большинство из них были уничтожены авиацией Люфтваффе или взорваны собственными экипажами при угрозе захвата [2, с. 15,].

Советские бронепоезда не были унифицированными машинами — их строили в паровозных депо полукустарным способом, что порождало огромное разнообразие конструкций. Базой служил бронепаровоз, за которым сле-

довали 2-4 артиллерийские бронеплощадки. Если в Гражданскую войну бронепоезда вооружались морскими орудиями, то в 1941-1945 годах основой вооружения стали танковые башни. Коломиец М. в своём фундаментальном труде отмечает, что большинство бронепоездов оборудовалось башнями от танков Т-28, а впоследствии — Т-34 с пушками Ф-34 калибра 76,2 мм [2, с. 47].

Особого внимания заслуживает бронепоезд «Илья Муромец», построенный на средства железнодорожников города Муром. Это была первая в мире боевая машина такого типа, получившая на вооружение реактивные системы залпового огня БМ-8-24. Один залп установки стирал с лица земли до четырёх гектаров территории, что породило среди немецких солдат прозвище «Русский призрак» [4, с. 105].

Опыт первых месяцев войны показал, что бронепоезда крайне уязвимы для авиации. Имевшие большие размеры и слабое бронирование (всего 20-30 мм на первых моделях), они становились лёгкой мишенью для пикирующих бомбардировщиков Ju-87 [2, с. 22].

Тем не менее, при правильном тактическом использовании бронепоезда демонстрировали чудеса живучести. В боях под Москвой в ноябре 1941 года бронепоезд № 73 под командованием капитана Малышева вступил в единоборство с 20 немецкими танками, уничтожив 8 из них и обеспечив выход из окружения частей 4-й гвардейской танковой армии [5, с. 308].

Отдельную категорию составляли зенитные бронепоезда (ЗБП), которые сыграли ключевую роль в прикрытии стратегических узлов коммуникаций. Автор фундаментального труда «Зенитные бронепоезда ПВО в Великой Отечественной войне» полковник Демидюк Е. В. подробно анализирует их устройство: на железнодорожные платформы устанавливались зенитные орудия калибра 25-37 мм и крупнокалиберные пулемёты ДШК [3, с. 45].

В 1941-1942 годах, когда заводы Урала и Сибири только налаживали выпуск техники, именно бронепоезда закрывали небо над важнейшими транспортными артериями. Всего за годы войны действовало более 230 зенитных бронепоездов [6, с. 2].

Тысячи бронепоездов были построены не на государственные средства, а на сбережения простых граждан. Это стало одним из проявлений всенародной помощи фронту. В Башкирии летом 1943 года были отправлены на фронт составы «Салават Юлаев», «Александр Невский» и «Полководец Суворов». На бортах этих машин красовались патриотические лозунги: «За Родину!», «На разгром врага!», «Смерть фашизму!» [1, с. 4].

На Урале рабочие Свердловской железной дороги построили бронепоезд «Свердловский железнодорожник». Его экипаж отличился в боях за Новороссийск, где даже после тяжёлых повреждений моряки-черноморцы развернули уцелевшие орудия и расстреляли штаб противника с закрытых позиций [2, с. 12].

Одной из самых ярких страниц истории бронепоездов является дуэль советского бронепоезда «Илья Муромец» с немецким «Адольфом Гитлером» под украинским Ковелем в 1944 году. Историки до сих пор спорят о деталях этого боя. Согласно воспоминаниям ветеранов, советский состав благодаря

установке «катюш» имел решающее преимущество в огневой мощи. Точность и скорость залпа заставили немецкую «крепость» отступить, и она была до- бита авиацией [5, с. 118].

Хотя многие исследователи ставят под сомнение факт существования немецкого бронепоезда с именем фюрера, сам случай демонстрирует высокий моральный дух советских бронепоездников, которые на равных сражались с противником, имевшим превосходство в воздухе [7, с. 203].

К концу 1944 года значение бронепоездов стало стремительно падать. Появление мощной противотанковой артиллерии, полное господство в воз- духе советской авиации и наступательный характер войны (требовавший вы- сокой мобильности) сделали «стальные крепости» уязвимыми. Пути к Бер- лину были перерезаны взорванными мостами, и бронепоезда остались в тылу, уступив место танковым армиям [2, с. 144].

Тем не менее, вклад этих машин в Победу невозможно переоценить. В самый тяжелый 1942 год, когда заводы были эвакуированы за Урал, бронепоезда оставались единственной манёвренной бронированной силой Красной Армии на многих участках фронта. Они стали символом индустриальной мощи и народного единства, превратив обычные железнодорожные составы в неприступные крепости [2, с. 144].

Список литературы

1. Дроговоз И. Г. Крепости на колесах: История бронепоездов. — Мн.: Харвест, 2002. [1, с. 3-45] <https://militera.lib.ru/tw/drogovoz1/index.html>
2. Демидюк Е. В. Зенитные бронепоезда ПВО в Великой Отечественной войне // Военно-исторический журнал. — 2012. <https://history.ric.mil.ru/Stati/item/117885/>
3. Коломиец М. В. Бронепоезда в бою 1941-1945. "Стальные крепости" Красной Армии. — М.: Эксмо, 2010. <https://prussia.online/books/bronepoezda-v-bou-1941-1945-stalnie-kreposti-krasnoy-armii?ysclid=motx3dtjvw277671102>
4. Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945. — М.: Транспорт, 1992. https://militera.lib.ru/h/efimev_manzhosov_sidorov/index.html
5. Лелюшенко Д. Д. Москва — Сталинград — Берлин — Прага. — М.: Наука, 1975. https://www.school3.obrtacin.ru/images/files2/Leliushenko_DD_Moskva_-_Stalingrad_-_Praga_Zapiski-komandarma.pdf
6. Коломиец М. В. Советские бронепоезда в бою. — М.: Эксмо, 2018. <https://www.chitai-gorod.ru/product/sovetskie-bronepoezda-v-boyu-1941-1945-2628768?ysclid=mou5sfcthu728952100>
7. Шумилин С. Э. Вставай, страна огромная... Строительство бронепоездов во время Великой Отечественной войны // Наука и техника. — 2013. <https://rucont.ru/efd/562372>

Военное время

Волкова Камилла Егоровна,
студент

Бабкина Елена Васильевна,
преподаватель

*Кировский техникум железнодорожного транспорта –
филиал ПривГУПС (КиТЖТ), г. Киров, Российская Федерация*

Аннотация: В статье раскрывается масштаб и значение вклада работников железнодорожного транспорта в победу над фашизмом. Анализируется осуществление колоссальных по объёму воинских и эвакуационных перевозок в 1941–1945 гг., а также организационные и технические решения, позволившие обеспечить бесперебойную работу магистралей в тяжелейших условиях. Освещается трудовой героизм локомотивных бригад, восстановителей и строителей бронепоездов, массовое привлечение женщин и подростков, специфика эксплуатации паровозов. Отдельно рассматривается роль железных дорог в обороне Ленинграда.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Великая Отечественная война, эвакуация, локомотивные бригады, воинские перевозки, восстановление путей, бронепоезда, разница колеи, блокада Ленинграда, трудовой подвиг.

Вклад работников железных дорог в победу в Великой Отечественной войне по-прежнему не получил адекватного осмысления и справедливой оценки. В действительности же без железных дорог, а также без героического и трудового подвига железнодорожников исход войны был бы невозможен. В свою очередь, колоссальные результаты, достигнутые отраслью, стали прямым следствием продуманных управленческих и инженерных решений, принимавшихся как руководящим составом, так и линейными служащими.

Согласованная, чётко отлаженная деятельность железнодорожников в прифронтовой полосе и глубоком тылу явилась критически важным обстоятельством для сохранения транспортного сообщения в государстве в тяжелейших условиях на пути к Победе. На работников легли запредельные физические и моральные нагрузки: круглосуточная работа без малейшей передышки, хроническое недосыпание, скудное питание, постоянное изнеможение, предельное напряжение всех сил и ежесекундный риск. Гибель под бомбардировками и артиллерийскими ударами в одном ряду с солдатами действующей армии была трагической повседневностью этих людей.

С первых дней войны железнодорожным транспортом осуществлялись массовые перевозки, связанные с мобилизацией и сосредоточением войск, перебазированием промышленности и эвакуацией населения.

За годы войны железнодорожники перевезли 20 миллионов вагонов с солдатами, а также с грузами. Если выстроить эти эшелоны по цепочке, то они обогнут Землю по экватору 4 раза. Поезда шли сплошным потоком, иногда интервал между ними составлял 600-700 метров.

Более 2,5 тысячи заводов и фабрик были вывезены за Урал, что позволило в кратчайшие сроки восстановить военный и промышленный потенциал страны.

С первых дней войны началась беспрецедентная по масштабам эвакуация населения и промышленных объектов. Всего за военные годы в тыл было перемещено 18 миллионов человек, для их перевозки потребовалось свыше 1,5 миллиона вагонов

Для выполнения небывалых по размерам и сложности перевозок железнодорожники применяли эффективные методы регулирования вагонных парков и организации движения поездов. Широко применялся пропуск поездов в обход загруженных участков, вводилось одностороннее движение, применялся пакетный график движения, сдваивание поездов. Среди железнодорожников в годы войны получили широкое применение новаторские решения по ускорению перевозок, экономному расходу топлива.

В военное время железнодорожники восстановили 120 тысяч километров железнодорожных путей, 13 тысяч малых и около 3 тысяч больших мостов [1].

В 1941–1945 гг. пространство военных перевозок заняло одну шестую часть суши. Важно отметить, что железнодорожники оказались профессионально готовыми к испытанию: до войны была проведена техническая модернизация транспорта, в частности внедрены мощные паровозы ФД - «Феликс Дзержинский», новые автосцепки и автоблокировки большегрузных вагонов и многое другое. Подвижной состав благодаря отработанной технологии перевозок и профессиональным навыкам труда мог осуществлять необходимые во время войны сверхперевозки.

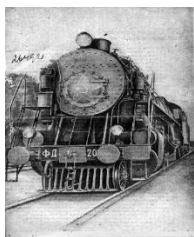


Рис. 1 Паровоз ФД («Феликс Дзержинский»). 1940-е гг. [2]

Различие в ширине железнодорожной колеи в Советском Союзе и европейских странах лишило германскую сторону возможности быстро наращивать подвоз воинских грузов вслед за наступающими частями в 1941 году. За весь период боевых действий противник так и не сумел освоить вождение наших паровозов, равно как и не смог гарантировать устойчивую эксплуатацию собственных локомотивов в отечественных климатических реалиях, в особенности в зимние месяцы.

С первых дней войны на плечи железнодорожников легла задача по ор-

ганизации колоссальных встречных перевозок: эвакуация населения и промышленных объектов - в тыловые районы, а войсковых соединений и техники - к линии фронта. Уже в начальный период вражеские бомбардировки нанесли тяжелейший ущерб советским стальным магистралям. Однако даже в этих исключительно трудных обстоятельствах железнодорожники сохраняли предельно бережное отношение к вверенной технике: подавляющая часть разрушенных и даже затопленных паровозов была впоследствии возвращена в строй. Из Ленинграда локомотивы эвакуировали водным путём на баржах, вместе с предприятиями и людьми.

Особое значение имела эвакуация раненых. Железнодорожный транспорт стал спасением для сотен тысяч раненых, для санитарных поездов было выделено 6 тыс. вагонов. При этом такой состав представлял собой не просто средство для транспортировки раненых - был госпиталь на колесах, полноценное лечебное передвижное учреждение, включавшее операционные, многочисленные койки, бани, прачечные и подсобное хозяйство.



Рис. 2 Эвакуация населения [3]

Железнодорожники строили и водили бронепоезда. Собирали деньги на их постройку, в том числе и их дети. Поэт Евгений Долматовский писал: «Поезд строили в смену ночную паровозники-старики, обратились в броню стальную пионерские медяки» ... Для вождения бронепоездов чаще всего применялись маленькие, но надёжные паровозы серии «О» - легендарные «овечки» - воистину исторические локомотивы России [4].

В течение 1941 и 1942 гг. немецкими захватчиками было полностью занято 17 железных дорог, еще 9 - частично. Самым тяжелым годом для железнодорожников стал 1942-й, когда общее число работников сократилось на 35% (на 994 900 человек). Около 400 000 железнодорожников влились в ряды Красной армии, часть осталась на оккупированной территории и присоединилась к партизанам, а около 30 000 погибли на фронтовых дорогах от воздушных и артиллерийских ударов врага.

В течение 1943-1945 гг. НКПС были приняты радикальные меры по пополнению штата. В 1945 г. количество железнодорожников достигло почти 3,1 млн человек. При этом состав работников сильно изменился: к коллективу присоединились 200 000 женщин, которые успешно овладевали мужскими специальностями. За годы войны их доля на железной дороге увеличилась более чем в два раза. Так, в 1944 г. насчитывалось около 1,3 млн женщин по сравнению с 22% в 1941 г. Помимо этого в работу железных дорог было вовлечено много подростков [5].

Особая страница истории транспорта в войну - героическая оборона Ленинграда. Нужно отметить, что эвакуация осуществлялась не хаотично, а в строгом порядке. Были созданы специальные эвакуопункты и эвакуогоспитали. Поезда же соответственно назывались эвакуоэшелоны. Всего за войну из Ленинграда было вывезено несколько сотен тысяч человек.

Применялись любые способы организации перевозок, чтобы помочь несдающемуся городу. В кратчайшие сроки были построены знаменитая Шлиссельбургская трасса, свайный мост через Неву (сооруженный за 12 дней), участок Войбокало - Коса...



Рис. 3 Переброска танков в эшелоне на Берлин. 1945 г. [2]

В 1942 году мобилизация паровозных бригад на передовую была остановлена, и началось возвращение специалистов в отрасль, однако лишь немногие из призванных ранее смогли вернуться к своим обязанностям. К 1943 году число машинистов сократилось с 52 до 33 тысяч человек, а паровозный парк - с 27,9 до 23,8 тысячи единиц. Несмотря на это, благодаря образцовому техническому обслуживанию, бережной эксплуатации и продуманной системе поощрения локомотивных бригад, весь уцелевший парк удалось сохранить в исправном состоянии: многие локомотивы, работавшие в прифронтовой полосе, продолжили службу на магистралях вплоть до конца 1970-х годов.

Высочайший профессионализм, безупречная слаженность действий, колоссальная ответственность и самоотверженность позволили обеспечить Победу.

Список литературы

1. <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=36997>
2. <https://lhistory.ru/statyi/lokomotiv-pobedy>
3. <https://www.crimearw.ru/index.php/dlya-smi/novosti/128-80-letie-pobedy-v-velikoj-otechestvennoj-vojne/2816-stalnye-geroi-vklad-zheleznodorozhnikov-v-dostizhenii-velikoj-pobedy>
4. <https://universitetrzd.ru/magazines/vypusk-1-12-2025/kilometry-stalnykh-putej-voyny-o-nevidimom-podvige-zheleznodorozhnikov/>
5. <https://www.vedomosti.ru/pobeda80/galleries/2025/03/09/1096385-relsi-pobedi#140737497610212>

Стратегическое значение и человеческий подвиг железнодорожников в 1941–1945 гг.

*Дроган Георгий Дмитриевич,
студент*

*Цуканова Татьяна Вячеславовна,
заведующий отделения автоматике и организации перевозок*

*Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС
г. Тихорецк, Российская федерация*

Аннотация: В статье проанализированы стратегическое значение и ключевые направления деятельности железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны. Рассмотрены задачи эвакуации, воинских перевозок, боевого применения бронепоездов и восстановления инфраструктуры. Приведены примеры героизма железнодорожников. Сделан вывод о том, что эффективная работа стальных магистралей стала системообразующим фактором победы, а вклад железнодорожных войск сопоставим по своему значению с боевыми действиями на фронте.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; железнодорожный транспорт; воинские перевозки; эвакуация; бронепоезда; восстановление путей; героизм железнодорожников.

Великая Отечественная война стала одним из самых драматичных периодов в истории России и всего мира. Важную роль в обеспечении фронта всеми необходимыми ресурсами, а также в перемещении войск и техники сыграл железнодорожный транспорт. Говоря о роли железнодорожного транспорта, можно разделить ее на две большие подгруппы — это стратегическое значение и масштабные перевозки.

Железнодорожный транспорт являлся основным средством перевозки войск, вооружения, боеприпасов, продовольствия и медикаментов. Обеспечивая доставку стратегических резервов к фронту и снабжение промышленных предприятий, железные дороги стали связующим звеном между фронтом и тылом [1, с. 215]. На их долю пришлось более 80% всего грузооборота страны, а в части воинских перевозок эта цифра достигала 95% [2, с. 34]. В условиях войны, когда скорость и эффективность логистики играли ключевую роль, железные дороги стали жизненно важной артерией для Советской Армии. Для повышения пропускной способности узлов применялся метод «живой блокировки» — с помощью сигнальщиков, стоявших вдоль путей, интервал между поездами сокращали до 600–800 метров, что увеличивало интенсивность движения в разы [3, с. 167]. Всего с начала войны по стальным магистралям СССР было перевезено более 1,5 миллиарда человек и свыше 1,3 миллиарда тонн грузов почти в 20 миллионах вагонов [3, с. 172]. Это включало не только военные грузы, но и перемещение гражданского населения, эвакуируемого из

зон боевых действий.

На период Великой Отечественной войны для железнодорожников было определено несколько ключевых задач. Первая из них — эвакуация людей и предприятий в тыл. За годы войны на восток было эвакуировано около 2,5 тысяч промышленных предприятий и 2593 крупных завода, а также 18 миллионов советских граждан [4, с. 83]. В отдельные периоды эвакуацией была занята почти половина вагонного парка страны, причем из одного только Ленинграда до смыкания кольца блокады успели вывезти около 636 тысяч человек [5, с. 112]. Эвакуация носила беспрецедентный характер: станки зачастую начинали работать под открытым небом через несколько недель после прибытия на Урал и в Сибирь. Были спасены сотни предметов искусства из музеев Ленинграда и других городов, вывезены в тыл и сохранены бесценные полотна Третьяковской галереи.

Переброска воинских частей, боеприпасов и техники к фронту являлась второй важнейшей задачей. Например, в дни обороны Москвы необходимо было в короткий срок перебросить с Дальневосточного фронта десять дивизий на защиту столицы. Именно железнодорожники скрытно доставили под Москву свежие дивизии сибиряков, обеспечив им боезапас и поддержку [6, с. 201]. Для этого было организовано одностороннее движение поездов по обоим путям на запад, эшелоны с дальневосточными дивизиями проносились с курьерской скоростью, преодолевая по 800 км за сутки. Московский железнодорожный узел передал фронту 38 санитарных эшелонов и 24 бронепоезда, а в сильные морозы было достроено 290 километров окружной железной дороги [3, с. 198]. Кроме того, в период Сталинградской битвы железнодорожники под огнем противника обеспечивали доставку грузов по рокадной линии Саратов — Астрахань, построенной в рекордные сроки, что позволило накопить резервы для контрнаступления [6, с. 254].

Противостояние немецкой артиллерии и авиации осуществлялось в том числе с активным использованием бронепоездов, которые оборудовались танковыми, артиллерийскими и зенитными пушками, различными пулеметами и даже легендарными «катюшами». Всего в годы войны было оборудовано около 230 бронепоездов, главной задачей которых стала защита неба над станциями и перегонами от вражеской авиации [7, с. 54]. Эти подвижные крепости не только прикрывали эшелоны, но и действовали как подвижные огневые точки в обороне таких городов, как Тула и Севастополь [7, с. 87].

Не менее серьезной задачей было восстановление разрушенной инфраструктуры. Фашистская авиация совершила около 20 тысяч налетов на железнодорожные объекты, сбросив свыше 243 тысяч фугасных бомб [8, с. 310]. Враг целенаправленно разрушал путевое хозяйство, применяя специальные путеразрушители, которые вырывали шпалы и рвали рельсы. За годы войны войска и спецформирования НКПС восстановили и построили около 120 тысяч километров путей, более 2,7 тысячи больших и средних мостов, 46 тоннелей и около 8 тысяч станций [9, с. 142]. При этом саперами было обезврежено свыше 2 миллионов мин и около 60 тысяч неразорвавшихся бомб [9, с. 158].

Среди железнодорожников было немало тех, кто проявил исключительный героизм. Машинист Михаил Иванович Кушнер во время рейса, когда от разрыва бомб загорелось несколько цистерн, вместе с товарищами под смертельной опасностью сумел растащить состав и ликвидировать пожар. В 1943 году он вел с фронта санитарный поезд и, попав под бомбежку, вывел состав в безопасное место, за что был награжден орденом Ленина [10, с. 76]. Воины-железнодорожники под командованием майора Кирнарского из 4-й железнодорожной бригады под постоянным артиллерийским огнем и бомбежками несколько суток угоняли эшелоны, тушили пожары и ремонтировали пути, чтобы вывезти все ценные грузы со станций Решетниково, Клин и Подсолнечная. Врагу достались только разрушенные станции и взорванный путь [11, с. 115]. Воины 15-й железнодорожной бригады подполковника В.В. Безвесильного, работая на участке Торжок — Соблаго под тысячами бомб, тушили пожары, расцепляли составы и, увозя их в тупики, маскировали и прятали. Они засыпали воронки, укладывали шпалы и рельсы, одновременно отражая огнем зенитной артиллерии и пулеметов налеты вражеской авиации. Благодаря их героическому труду станция Соблаго не прекращала работы ни на один день [10, с. 94]. Сержант Николай Сергеевич Орлов в бою за станцию Бердичев лично уничтожил пулеметный расчет противника, а попав в окружение и плен, совершил два побега, после чего сражался в партизанском соединении, где командовал диверсионной группой, пустив под откос несколько вражеских эшелонов [10, с. 134]. Бойцы 21-го путевого батальона майора Банаяна на полуострове Ханко пять месяцев вместе с пехотой удерживали оборону, отражая атаки врага с суши и воздуха, строя железобетонные огневые точки и противотанковые препятствия [12, с. 62].

Железные дороги не только обеспечивали перевозки, но и активно участвовали в боевых действиях. Личный состав железнодорожных частей с первых дней войны мужественно преграждал дорогу врагу, нередко вступая в бой в качестве стрелковых частей. Они сражались под Киевом, Ленинградом и Москвой [6, с. 88]. С началом войны была создана стройная система санитарно-эвакуационного обеспечения: военно-санитарные поезда (ВСП) делились на постоянные и временные, в их штат входили врачи, медсестры и банно-прачечные вагоны. Только санитарных поездов в годы войны работало 11 863, каждый из которых мог вместить до 500–600 раненых, что позволило спасти миллионы жизней [13, с. 220].

Существенно изменился и гендерный состав работников. Уже к июню 1942 года доля женщин среди железнодорожников составила почти 40%, а на отдельных направлениях доходила до 58%. Женщины осваивали тяжелые мужские профессии машинистов, составителей поездов, слесарей и кочегаров, работая на износ ради Победы [14, с. 47].

После освобождения оккупированных территорий начинался новый этап — восстановление. Тысячи железнодорожников, эвакуированных в начале войны, подавали заявления с просьбой вернуть их на запад. Старый машинист И.П. Курочкин, узнав об освобождении родного Мариуполя, оставил работу на заводе и добился отправки на восстановление родной дороги [7, с.

141].

Сегодня вклад железнодорожников в победу над фашизмом не забывается: устанавливаются памятники, работают музеи, проводятся мемориальные мероприятия. Общие потери железнодорожных войск в 1941–1945 годах составили 118 700 человек — эта цифра свидетельствует о том, что война на стальных магистралях велась не менее жестокая, чем на линии фронта [2, с. 276].

Хроника ключевых событий также раскрывает масштаб работы транспорта. 22 июня 1941 года, в день нападения Германии, началась эвакуация гражданского населения и предприятий из западных областей страны. Уже на рассвете 29-я железнодорожная бригада заняла оборону на укрепрайоне, отражая атаки противника [12, с. 31]. В августе 1941 года стартовала эвакуация стратегически важных предприятий: за первые 16 часов из Москвы было отправлено более 100 поездов и вывезено около 150 тысяч человек [5, с. 156]. В 1942 году в ходе Сталинградской битвы железнодорожные линии стали основными артериями для переброски войск, а в Ленинграде железнодорожная артиллерия и бронепоезда поддерживали наступательные операции войск [8, с. 412]. В 1945 году в ходе Берлинской операции советским железнодорожникам пришлось в сжатые сроки перешивать немецкую колею на отечественный стандарт, чтобы обеспечить снабжение наступающей армии, что сыграло важную роль в успешном завершении войны [15, с. 33].

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт сыграл ключевую роль в обеспечении фронта и мобилизации ресурсов. Его эффективность позволила осуществлять массовые перевозки, став основой для успешного ведения боевых действий. Мужество и самоотверженность железнодорожников, работавших в условиях постоянной опасности, внесли неоценимый вклад в Победу. Комплексный анализ стратегических перевозок, боевого применения бронепоездов, восстановления инфраструктуры и человеческого фактора подтверждает, что без стальных магистралей достижение победы было бы существенно затруднено, а их защитники по праву занимают место в одном ряду с фронтовиками.

Список литературы

1. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). – М.: Наука, 1982. – 480 с. [Электронный ресурс] // Военная литература (Милитера). – Режим доступа: http://militera.lib.ru/h/kovalev_iv/index.html (дата обращения: 26.04.2026).
2. Железнодорожные войска России. Кн. 3. На фронтах Великой Отечественной войны: 1941–1945 / Под ред. Г.И. Когатко. – М.: Стэх, 2002. – 432 с.
3. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 / Под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. – СПб., 1997. – 416 с.
4. Потемкина М.Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны: люди и судьбы. – Магнитогорск: МаГУ, 2002. – 265 с.

5. Манаков Н.А. В кольце блокады: хозяйство и быт осажденного Ленинграда. – Л.: Лениздат, 1965. – 216 с.
6. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941–1945. – М.: Наука, 1988. – 368 с. [Электронный ресурс] // Военная литература (Милитера). – Режим доступа: http://militera.lib.ru/research/kumanev_ga/index.html (дата обращения: 26.04.2026).
7. Коломиец М.В. Бронепоезда в бою 1941–1945. «Стальные крепости» Красной Армии. – М.: Эксмо, 2010. – 160 с.
8. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / Под ред. Н.С. Конарева. – М.: Транспорт, 1987. – 591 с.
9. Восстановление железных дорог в годы Великой Отечественной войны: сборник документов и материалов. – М.: Воениздат, 1958. – 344 с.
10. Золотые звезды железнодорожников / Сост. А.А. Бабаев, Г.М. Фомичев. – М.: Транспорт, 1974. – 272 с.
11. Крюков А.М. Пути-дороги фронтовые. – М.: Воениздат, 1985. – 189 с.
12. Сидоров И.Н. В первых рядах: Боевой путь железнодорожных бригад. – М.: Воениздат, 1980. – 256 с.
13. Смирнов Е.И. Война и военная медицина. – М.: Медицина, 1979. – 526 с. [Электронный ресурс] // Военная литература (Милитера). – Режим доступа: http://militera.lib.ru/memo/russian/smirnov_ei/index.html (дата обращения: 26.04.2026).
14. Мурманцева В.С. Советские женщины в Великой Отечественной войне. – М.: Мысль, 1974. – 270 с.
15. Техника и вооружение. – 2015. – № 5 (специальный выпуск «Железнодорожный транспорт во Второй мировой войне»).

От дороги жизни к дороге победы

*Карклина Александра Ивановна,
Калиганова Юлия Александровна,
студентки*

*Лукина Ирина Викторовна,
Преподаватель*

*НИПС - филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

***Аннотация:** в статье описывается великий подвиг русского народа, связанный с созданием ледовой железной дороги – дороги жизни и дороги победы во время блокады Ленинграда.*

***Ключевые слова:** дорога жизни, блокада Ленинграда, железная ледовая дорога, коридор смерти, дорога победы.*

Ленинград к началу Великой Отечественной войны был крупнейшим

промышленным центром СССР. Пищевая промышленность в городе тоже была развита, но сельского хозяйства не было никогда. Все продукты в город завозились из центральных областей СССР по железной дороге. Ленинград буквально опутывали железные ветки [1, стр.1].

В первые месяцы Великой Отечественной войны город стали отрезать от путей сообщения. Под бомбежки попадали и поезда, везущие ленинградцев в эвакуацию, и медицинские составы.

30 августа 1941 года враг оккупировал Мгу. Именно через этот небольшой городок шли поезда в Волховстрой и Тихвин и оттуда в центральную часть страны.

Блокада Ленинграда началась 8 сентября 1941 года. К этому времени город оказался отрезан от основных путей снабжения. Единственным возможным маршрутом оставалось Ладожское озеро. До замерзания озера грузы и людей перевозили по воде на баржах. С наступлением холодов возникла задача проложить дорогу по льду.

Официально маршрут обозначили как **военно-автомобильную дорогу №101 (ВАД №101)**, позже — №102. Название «Дорога жизни» дали ей сами ленинградцы. **Маршрут** проходил от мыса Осиновец (со стороны Ленинграда) до деревень Кобона и Лаврово на восточном берегу Ладоги. Длина ледовой трассы составляла около 30 км.

Сначала по ещё не окрепшему льду отправили конно-санный обоз, который доставил в Осиновец 63 т муки, а через два дня 22 ноября 1941 года первый рейс по ледовой трассе совершили 60 грузовиков ГАЗ-АА («полутро-рок»).

Помимо автомобилей, использовался гужевой транспорт, буера, а в навигацию — суда. Всего на трассе работали около 4 тыс. автомобилей.

Строительство же железной дороги через лед Ладожского озера началось в декабре 1942 года. На все работы отводилось не более 2-х месяцев, чтобы составы успели еще походить по крепкому весеннему льду.

Как и при создании ледовой Дороги Жизни для грузовиков, в дело вступили физики, инженеры, гидрологи и водолазы.

Лед поезда выдержать бы не смог, поэтому необходимы сваи. А значит, необходимо найти минимальные глубины (не более 5 метров) от берега до берега. Такой своеобразный "брод".

Ледовая железная дорога получалась протяженностью 35 километров. В подходящем месте прорубали лед, вбивали сваи в дно, на сваи укладывали поперечины, на них деревянные пластины (типа направляющие), а на них уже шпалы и рельсы.

На пути по льду Ладожского озера часто встречались торчащие из льда кузова затонувших грузовиков. Особенно неприятно было ехать по льду, залитому водой, когда не видно ни трещин, ни полыней, в которые могла угодить машина. Поэтому водители оставляли дверцу кабины открытой, чтобы успеть выскочить из нее при провале машины в полынью", - писал в своих воспоминаниях изыскатель Виктор Грязнов.

К середине января 1943 года на ширококолейном пути было построено

более 9 км эстакады, а по узкой колее уложили 15 700 м деревянных конструкций и 14 540 м пути. Однако 18 января 1943 года блокада была прорвана, и строительство железной дороги через Ладогу было прекращено. Все строительные силы были переброшены на строительство «Дороги Победы» — нового пути, проложенного по южному побережью Ладоги.

Появился другой, более быстрый и надежный путь связать осажденный город с Большой землей - решено было построить участок от разъезда Поляны до станции Петрокрепость (Шлиссельбург). Длина этого участка составляла 33 километра. Основной отрезок пути проходил по Синявинским болотам в пяти километрах от линии фронта. "Для укладки трассы мне достался участок в десять километров посреди болота, проходивший по полотну бывшей узкоколейной торфозовозной дороги. Нам были даны очень сжатые сроки. Необходимо было под снегом определить середину полотна, проверить линию, разбить пикетаж и пронивелировать ее по пикетам", - пишет в своих воспоминаниях Грязнов [3, стр.50].

Шпалы и рельсы для новой железной дороги везли прямо с недостроенной эстакады.

У Шлиссельбурга железная дорога проходила через Неву. В первый же день после прорыва блокады Ленинграда здесь начали строить свайно-ледовый железнодорожный низководный мост. Он был временным. Рельсы укладывали прямо на льду. Задача была проста: как можно быстрее открыть движение поездов.

Параллельно было начато строительство высоководного деревянного моста. Грязнов отмечает, что это тоже планировалось как временное сооружение. Из металла здесь были только пролетные строения. Перед Грязновым поставили задачу: обеспечить должные размеры и очертания высоких подходов насыпей к мосту.

Работы велись в сложнейших условиях. Холод, влажность, отсутствие техники и инфраструктуры. В основном на строительных работах были задействованы женщины. Они рубили деревья в лесу, забивали сваи, засыпали камни. Немецкая разведка прекрасно знала о строительных работах. Стройку каждый день бомбили. Грязнов в своих воспоминаниях пишет, что однажды он стал свидетелем разрыва снаряда, который упал в группу женщин, работавших на засыпке камня под опоры.

Погибших хоронили здесь же, у дороги.

На выполнение задания отводилось 20 суток, но тем не менее дорогу построили за 17 суток. Значительную часть пути (около 17 км) проложили по насыпям существовавших узкоколеек Синявинских торфоразработок, ещё 6 км — по уже имевшейся железной дороге широкой колеи. Еще несколько дней заняли испытания, и 5 февраля 1943 года из Волховстроя в Ленинград отправился первый поезд. Состав с 800 тоннами сливочного масла, прибывший в город 7 февраля, пришли встречать тысячи ленинградцев. До полного освобождения города оставалось около года, но восстановление железнодорожного движения воспринималось как первый шаг к мирной жизни [4, стр.6].

Дело в том, что Красная армия не сумела отбросить противника далеко от места прорыва. Кое-где артиллерия вермахта находилась всего в 3-4 километрах от дороги, и фашисты изо всех сил пытались помешать её строительству и перевозкам. Из-за чего дорога получила прозвище «коридор смерти». Каждый день во время строительных работ погибало от 20 человек из-за авиационных налетов, ударов артиллерии и даже миномётного огня. Про плотность обстрелов можно судить по одной цифре - на протяжении 33 километров сапёры во время строительства обезвредили более 2-х тысяч неразорвавшихся вражеских мин и более ста снарядов и авиабомб.

Продолжились обстрелы и после запуска поездов. Железнодорожные пути разрушались более 1200 раз. Для того, чтобы избежать опасности, машинисты шли на хитрость: «Мы действовали так: следуя через лес, набирали высокую скорость, а по выходе на открытое место закрывали регулятор. За это время уголь в топке прожигался так, что не было дыма. Без дыма и пара паровоз шел до следующего километра, где начинался уклон, и состав мчался несколько километров по инерции. Затем приходилось открывать пар. Увидев его, фашисты сразу же открывали огонь.

Снова приходилось сильно разгонять поезд, снова закрывать регулятор и какое-то расстояние следовать по инерции. Гитлеровцы, потеряв ориентир, прекращали огонь, пока снова не обнаруживали цель. А машинист без усталости повторял свой маневр, играя со смертью», - вспоминал **машинист Василий Елесеев** [5, стр.8].

К сожалению, такие хитрости не всегда срабатывали. Так, в марте 1943 года одна из атак фашистских войск смогла уничтожить 41 вагон с боеприпасами и еще восемь вагонов с продовольствием и углем. Но движение не прекращалось. Сначала поезда шли поочередно: одну ночь все составы направлялись в Ленинград, в следующую — в обратном направлении. Позже ввели круглосуточное двустороннее движение. Для безопасности почти на каждом километре пути стояли «живые семафоры» — девушки с фонариками, которые регулировали движение поездов.

С февраля по декабрь 1943 года в Ленинград прошло 3105 поездов, а из Ленинграда — 3076. За этот период было доставлено 4,44 млн тонн грузов, включая 630 тыс. тонн продовольствия. С 22 февраля 1943 года нормы выдачи хлеба в Ленинграде были увеличены: работники оборонных заводов стали получать 700 граммов хлеба, работники остальных предприятий — 600 граммов. Дорога подвергалась постоянным обстрелам: за время её существования она пережила более полутора тысяч бомбёжек. Погибло около 110 человек, ещё 175 были ранены.

«Дорога жизни» коренным образом улучшила продовольственное положение в Ленинграде зимой 1941–1942 годов, позволив неоднократно повышать хлебные нормы. За время работы дороги в осаждённый Ленинград было доставлено более 1,6 млн тонн грузов, а из города эвакуировано около 1,4 млн человек. Технические решения, найденные при строительстве ледовых переправ в 1941–1942 годах, до сих пор используются при строительстве ледовых дорог в северных регионах России.

«Дорога Победы» действовала с 5 февраля 1943 года по 10 марта 1944 года. По итогу линия служила как более эффективная замена «Дороги жизни» для доставки грузов в блокадный Ленинград. В отличие от «Дороги жизни», проходившей по Ладожскому озеру, «Дорога Победы» пролежала по левому берегу Невы и по южному побережью Ладоги.

«Дорога Победы» сыграла ключевую роль в обороне Ленинграда и полном снятии блокады. Она позволила значительно расширить снабжение города продовольствием, боеприпасами, топливом и другими необходимыми ресурсами. По этой дороге была переброшена 2-я ударная армия, которая в январе 1944 года начала операцию «Январский гром», полностью освободившую Ленинград от блокады [2, стр.45].

В память о дороге и самоотверженном труде железнодорожников на станции Петрокрепость открыт музей. Экспозиция, посвящённая «Дороге Победы», есть и в Музее железных дорог России [6, стр. 80].

Список литературы

1. https://company.rzd.ru/ru/9453/page/1417801?id=3&article_id=63
2. Аграфенин А. А. Неизвестная блокада: две дороги. — Санкт-Петербург: Созидающий мир; Литпроект, 2020.
3. Кузнецов А. Е. Дорога жизни: история и значение для блокадного Ленинграда. — Военно-исторический журнал, Российская академия наук.
4. Коваленко И. Г. Дорога победы: транспортные пути и их значение для блокады Ленинграда. — Научные труды, Санкт-Петербургский государственный университет.
5. Морозова У. Дорога Победы: уникальный инженерный проект. — PRO-Отрадное, 2021.
6. Яробков В. В. Дорога Жизни — дорога к Победе: вчера, сегодня, завтра, навсегда. — Санкт-Петербург: Полигон, 2020.

Бронепоезд «Козьма Минин»

*Калиганова Юлия Александровна,
студентка*

*Лукина Ирина Викторовна,
Преподаватель*

*НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье рассказывается о боевом пути легендарного бронепоезда «Козьма Минин», построенного в феврале 1942 года трудами железнодорожников Горьковской магистрали. Подробно описывается его конструкция: бронепаровоз, две крытые бронеплощадки с 76,2-мм пушками от

танков Т-34, артиллерийские площадки с зенитными орудиями и установками реактивных снарядов М-8, а также контрольные платформы с пулемётами. Бронепоезд, защищённый бронёй толщиной до 45 мм, не получил ни одной пробоины за всю войну. Рассматривается участие «Козьмы Минина» в ключевых сражениях Великой Отечественной войны — обороне Тулы, Орловско-Курской битве, освобождении Украины, Белоруссии, Гомеля и Варшавы.

Ключевые слова: бронепоезда, боевой путь бронепоезда, Козьма Минин, боевой состав поезда.

Бронепоезда, являясь важным элементом военной стратегии Красной армии в годы Великой Отечественной войны, выполняли разнообразные задачи, включая поддержку стрелковых частей, оборону железнодорожных узлов и станций, сопровождение важных воинских эшелонов, а также борьбу с вражескими десантами. К началу войны в арсенале Красной армии находилось около сорока бронепоездов, которые были сведены в дивизионы по три единицы: два лёгких и один тяжёлый. Войска НКВД также располагали минимум двенадцатью бронепоездами, основной задачей которых являлась охрана железнодорожных коммуникаций, станций и мостов [1].

Конструктивно бронепоезд состоял из боевой части и базы. Боевая часть включала бронепаровоз и от двух до четырёх бронеплощадок, оснащённых вооружением, а также платформы, прицепляемые спереди и сзади. База представляла собой состав из пассажирских и товарных вагонов, предназначенных для размещения личного состава и хозяйственных нужд, и располагалась в ближнем тылу. По вооружению бронепоезда подразделялись на тяжёлые и лёгкие. В лёгких бронепоездах, как правило, устанавливались полевые орудия калибром не выше 76 мм, такие как пушки образца 1902 года.

Важную роль в защите железнодорожных станций от авиаударов противника сыграли зенитные бронепоезда, оснащённые 25-мм и 37-мм зенитными пушками, а также 12,7-мм зенитными пулемётами ДШК, которые эффективно выполняли функции противовоздушной обороны.

Планомерное производство бронепоездов на крупных промышленных предприятиях в первые месяцы войны не было налажено, и многие из них, так называемые бронепоезда инициативной постройки, создавались без серьёзной конструкторской проработки с использованием доступных на местах материалов и вооружения. Всего в годы войны Красная Армия получила 174 бронепоезда, распределённых следующим образом: в 1941 году — 64, в 1942-м — 89, в 1943-м — 20, и в 1944-м — 117.

Бронепоезд «Козьма Минин» (бронепоезд №659 31-го отдельного особого Горьковско-Варшавского дивизиона бронепоездов) был создан как часть усилий по защите Москвы от наступающих немецких войск в годы Великой Отечественной войны. Его строительство стало результатом инициативы железнодорожников Горьковского узла и решения партийных органов.

Идея создания бронепоезда возникла у железнодорожников Горьковского узла осенью 1941 года, когда немецкие войска угрожали Москве, а фашистская авиация бомбила Горький (ныне Нижний Новгород). Работники паровозных и

вагонных депо, численность которых сократилась втрое по сравнению с довоенным периодом, чувствовали ответственность за защиту страны и стремились внести свой вклад в общее дело.

24 октября 1941 года на пленуме Горьковского областного комитета ВКП(б) было принято решение о строительстве двух мощных броневых поездов для защиты Москвы. «Козьма Минин» стал одним из них. Руководство сооружением бронепоезда было возложено на заместителя начальника паровозной службы дороги Л. Д. Рыбенкова.

Поскольку у работников депо не было чертежей и опыта строительства броневых поездов, Горьковский обком партии обратился за помощью к командованию Ремонтной базы № 6 НКО СССР (РБ № 6), которая после передислокации из Брянска в Богородск занималась проектированием броневого железнодорожного вооружения. После согласования с ГАБТУ РККА РБ № 6 предоставила чертежи на броневой паровоз и бронеплощадку ПЛ-42, разработанные с учётом предыдущего опыта по изготовлению особого бронепоезда № 1 «За Сталина!». В помощь для изготовления бронепоезда была направлена бригада опытных работников РБ № 6.

«Козьма Минин» был готов к 21 февраля 1942 года. 5 декабря 1942 года на основании распоряжения Начальника ГАБТУ РККА № 1109420 бронепоезд № 1 31-го ооднбп получил новый номер — № 659. Имя «Козьма Минин» было выбрано не случайно: оно отсылало к герою Смутного времени, сплотившему народ для защиты Отечества, что подчёркивало преемственность поколений защитников Родины.

За три месяца, с февраля по апрель 1942 года, работники в нерабочее время переоборудовали два паровоза серии Ов, забронировали четыре артиллерийские платформы, установили восемь орудий (76-мм и 37-мм), а также смонтировали шестнадцать пулемётов Максим. Броня собиралась из доступных материалов, включая сталь от списанных котлов и металлолом, а её прочность обеспечивалась технологией закалки, разработанной инженерами завода.

В состав боевой части бронепоезда входили бронепаровоз, две крытые бронеплощадки, две открытые артиллерийские бронеплощадки и четыре двухосные контрольные платформы. Толщина брони варьировалась: на будке машиниста, цилиндрах и рубке командира бронепоезда составляла 45 мм, на тендере, котле, сухопарнике и ходовой части бронепаровоза — 30 мм, боковая броня бронеплощадок — 45 мм, а верхняя броня крытых бронеплощадок — 20 мм. Бронепаровоз использовался в качестве тяги только в боевых условиях, в то время как в походе и на манёврах применялся обычный паровоз.

На тендере бронепаровоза была оборудована командирская рубка, соединённая с будкой машиниста бронированной дверью. Из этой рубки командир бронепоезда управлял действиями бронеплощадок с помощью телефонной связи, а для внешней связи использовалась радиостанция дальнего действия РСМК.

Крытые бронеплощадки были оснащены двумя 76,2-мм пушками Ф-34 в

башнях от танков Т-34, спаренными с 7,62-мм пулемётами ДТ, а также четырьмя пулемётами ДТ в шаровых опорах в бортах. Открытые артиллерийские площадки были разделены на три отсека: в переднем и заднем установлены по две 25-мм зенитные пушки обр. 1940 года (72-К), а в центральном — пусковая установка М-8-24 реактивных снарядов М-8. Лёгкое вооружение включало двенадцать 7,62-мм пулемётов ДТ. Благодаря четырём длинноствольным 76,2-мм пушкам Ф-34 бронепоезд мог вести прицельную стрельбу на дальность до 12 километров, а пусковые установки М-8-24 позволяли успешно поражать живую силу и технику противника.

Тактико-технические параметры бронепоезда включали длину состава более 100 метров и максимальную скорость до 40 км/ч.

Ключевые даты формирования подразделения:

- Январь 1942 года: назначение старшего лейтенанта Тимофея Петровича Белова на должность командира бронепоезда.
- 9 февраля 1942 года: прибытие бронепоезда № 2 «Илья Муромец» из Муром, построенного по схожим чертежам.
- 21 февраля 1942 года: завершение формирования 31-го отдельного особого Горьковского дивизиона бронепоездов, куда вошли «Козьма Минин» и «Илья Муромец».
- 27 апреля 1942 года: отправка дивизиона на фронт.

Первое боевое крещение бронепоезда «Козьма Минин» произошло в феврале 1943 года, когда он вместе с другими силами дивизиона прикрывал наступление советских войск южнее Волхова. В ходе этого боя бронепоезд уничтожил 11 огневых точек, миномётную батарею, два эшелона противника и подавил огонь двух артиллерийских батарей.

Осень 1942 года: участие в обороне южных подступов к Туле, отражение атак противника и противовоздушная оборона железнодорожных узлов. За первые месяцы войны экипаж сбил от 14 до 15 немецких самолётов, используя 25-мм зенитные пушки 72-К [2].

В 1943 году бронепоезд активно участвовал в Курской битве, обеспечивая огневую поддержку наступающим войскам 61-й армии. Он наносил удары по переднему краю обороны противника, подавляя артиллерийские батареи и миномётные расчёты. В августе 1943 года бронепоезд участвовал в Орловской наступательной операции (часть Курской битвы), а также в освобождении Орла и Брянска, поддерживая наступление советских войск и обстреливая прифронтовые станции снабжения противника.

В 1944 году бронепоезд продолжал боевые действия на западном направлении. В феврале он участвовал в ликвидации немецкого плацдарма у Жлобина, подавляя огневые точки и артиллерию противника на левом берегу Днепра. В июле 1944 года бронепоезд участвовал в освобождении Ковеля, где произошёл редкий случай прямого столкновения с немецким бронепоездом. Горьковчане первыми открыли огонь, уничтожив вражеский состав.

Октябрь 1944 года: освобождение крепости Прага под Варшавой, совместные действия с Войском Польским, за что 31-й дивизион был награждён орденом Александра Невского. В этом же месяце бронепоезд участвовал в наступлении

севернее Варшавы, совместно с «Ильёй Муромцем», уничтожив 5 артиллерийских батарей и 23 пулемётные точки противника.

В январе 1945 года бронепоезд участвовал в освобождении Варшавы, где совместно с советскими и польскими войсками выполнил 73 артиллерийско-миномётных налёта, за что получил почётное наименование «Варшавский». В боях за польскую столицу дивизион также участвовал в освобождении Воломина, где жители города вручили дивизиону бронзового льва с надписью «Панцирным лвам на память» и благодарственное письмо за освобождение.

Бои на подступах к Берлину, включая продвижение до реки Одер, где взорванный мост не позволил дивизиону участвовать в штурме города, завершили боевые действия бронепоезда. После капитуляции Германии бронепоезд обеспечивал безопасность проезда правительственного поезда на Потсдамскую конференцию.

За три года войны 31-й особый дивизион, включая «Козьму Минина», совершил 150 мощных огневых налётов по переднему краю обороны и прифронтовым станциям снабжения противника. Были уничтожены 15 вражеских самолётов, 1 650 солдат и офицеров противника, 94 пулемётные точки, 42 артиллерийско-миномётные батареи, 24 отдельных орудия, 14 дзотов, немецкий бронепоезд и склады боеприпасов [3,4].

Тимофей Петрович Белов, первый командир бронепоезда «Козьма Минин», был назначен на эту должность в январе 1942 года и под его руководством экипаж участвовал в ключевых операциях, включая Курскую битву. Леонид Дмитриевич Рыбенков, инженер, руководил строительством бронепоезда в паровозном депо Горький-Московский. Михаил Шишкин был комиссаром бронепоезда, а Владимир Михайлович Морозов, майор, командовал дивизионом с 1944 по 1945 годы, за что был награждён орденом Александра Невского.

Одним из ярких эпизодов стал бой у станции Грязи в ноябре 1942 года, где бронепоезд сутки вёл бой с превосходящими силами противника, прикрывая отход советских частей. Когда закончились снаряды, экипаж покинул поезд и продолжил бой в пешем порядке до подхода подкрепления.

Памятник бронепоезду «Козьма Минин» расположен в Нижнем Новгороде, в Канавинском районе, по адресу: улица Июльских Дней, дом 1А, рядом с Дворцом культуры железнодорожников. Монумент представляет собой бронепаровоз (тип Оп 139), который водил бронепоезд во время войны. После войны паровоз был найден на Урале, восстановлен по старым чертежам и установлен на постамент. Мемориальный комплекс включает также стену с силуэтом бронепоезда № 659, на которой высечен его боевой путь, и мемориальную доску с красной звездой и лавровой ветвью, хранящую имена воинов-железнодорожников [5].

Список литературы

1. Коломиец М. В. «Бронепоезда в бою 1941–1945. „Стальные крепости“ Красной Армии» — М.: Стратегия КМ: Яуза: Эксмо, 2018.
2. Потехин А. С. «31-й особый».

3. Коломиец М. В. «Советские бронепоезда в бою: 1941–1945 гг.».
4. https://пуни.рф/Козьма_Минин
5. <https://mikhael-mark.livejournal.com/929687.html>

От паровоза до парилки: техническое устройство поездов-бань в годы Великой Отечественной войны

Кононов Артем Николаевич,
студент

Ваганова Юлия Владимировна,
преподаватель,

*НИПС – филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

***Аннотация:** Статья посвящена банно-прачечным дезинфекционным поездам - уникальным передвижным гигиеническим комплексам, сыгравшим важную роль в годы Великой Отечественной войны. Особое внимание уделяется техническим особенностям, обеспечивавшим эффективность поездов-бань. Статья демонстрирует, как инженерная мысль и самоотверженный труд железнодорожников помогли сохранить здоровье и боеспособность Красной Армии в экстремальных условиях военного времени.*

***Ключевые слова:** Великая Отечественная война, поезда-бани, банно-прачечные дезинфекционные поезда (БПДП), гигиена на фронте, железнодорожный транспорт, санитарные комплексы.*

В годы Великой Отечественной войны, равно как и в предшествующих войнах, в которых принимала участие Россия, гигиена на фронте была не просто вопросом комфорта, она напрямую влияла на здоровье солдат и предотвращала эпидемии, а, следовательно, спасала жизни. Одним из уникальных решений соблюдения санитарно-гигиенических норм стали банно-прачечные дезинфекционные поезда, передвижные комплексы, способные обслуживать сотни бойцов в сутки [1, стр.184].

Первые поезда-бани появились ещё в период русско-японской войны [3, стр.44], но массовое их производство развернулось в 1941–1942 гг. Железнодорожники по всей стране строили их в свободное от основной работы время, собирая средства и материалы буквально всем миром. Всего за годы войны было построено 72 таких состава.

Один из самых известных - 38-й банно-прачечный дезинфекционный поезд, созданный в Тюмени по инициативе работников вагонного и паровозного депо. В феврале 1942 года он отправился к линии фронта и дошёл до Берлина, обслужив около миллиона военнослужащих [2, стр.132].

Типичный поезд-баня представлял собой весьма продуманную систему

и состоял в среднем из десяти вагонов разного назначения. В составе таких банно-прачечных комплексов на железнодорожном транспорте находилось следующее:

Паровоз, который обеспечивал тягу и подачу пара для нагрева воды, и работы дезинфекционных камер.

Цистерна с запасом воды – своего рода резервуар для снабжения всего комплекса. В условиях фронта это было критически важно, поскольку не везде можно было пополнить запасы.

Вагон-раздевалка - здесь бойцы снимали грязную одежду, сдавали её на дезинфекцию и получали мыло и мочалки.

Утеплённый тамбур - переход между вагонами, защищённый от холода. Наличие утепленного тамбура позволяло работать комплексу даже зимой.

Вагон-парильня оборудовался печами и полками для парения.

Вагон-душевая оснащался несколькими душевыми лейками. За час здесь могли помыться до ста человек.

В вагонах-парильнях и душевых были установлены системы подачи горячей и холодной воды. Отопление обеспечивалось за счёт пара от паровоза и дополнительных батарей. В парильных отделениях температура могла достигать 65 °С.

Дезинфекционная камера обрабатывала одежду и бельё горячим паром и формалином, уничтожая вшей и бактерии.

Вагон-одевальня, где солдаты получали чистое бельё и продезинфицированную одежду. Здесь же находились оборудованные парикмахерские места, которыми можно было воспользоваться для стрижки и бритья.

Склад, там хранились запасы мыла, белья, инструментов и расходных материалов.

Вагон-клуб – это зона отдыха с книгами, музыкальными инструментами и местами для общения. Наличие вагона-клуба позволяло отвлечься от военных будней, поднимало моральный дух бойцов.

Инженеры и рабочие решали множество задач, чтобы сделать поезд-баню максимально эффективной. Поезда-бани в годы Великой Отечественной войны представляли собой сложные инженерные комплексы, адаптированные для работы в полевых условиях, важнейшими характеристиками которых были автономность, мобильность, производительность, а также комфорт (насколько это было возможно в военных условиях) и гигиена бойцов.

Поезд не зависел от внешней инфраструктуры, он имел собственный запас воды, топлива и энергии (от паровоза). Это позволяло оперативно перебазировать комплекс и использовать его в любых условиях. Состав был весьма мобильным и мог перемещаться вдоль линии фронта, обслуживая разные части в относительно сжатые сроки. Вагоны и переходы утеплялись, чтобы бесперебойно функционировать в любых погодных условиях, в том числе зимой.

Особого внимания заслуживает такая особенность поездов-бань, как производительность, потому что за час, как уже отмечалось выше, поезд обслуживал порядка ста человек, а, следовательно, за сутки - тысячи. Это имело

важное значение, потому что гигиене в Красной Армии отводилось особое место, чистый солдат здоров, не отвлекается на внешние обстоятельства, связанные с личным комфортом, боеспособен. Дезинфекция одежды и белья предотвращала распространение тифа и педикулёза, главных угроз в окопах.

Таким образом, поезда-бани не просто давали солдатам возможность помыться. Они предотвращали эпидемии, спасая жизни, восстанавливали силы бойцов между боями, поднимали моральный дух, так как баня становилась символом мирной жизни, поддерживали дисциплину и боеспособность армии.

Кроме всего прочего, поезд-баня – это продуманный инженерный комплекс, сочетавший функции бани, прачечной, дезинфекционной станции и клуба. Его создание и работа стали примером изобретательности и самоотверженности советских железнодорожников. Эти «десять кругов рая», как называли состав бойцы, помогли сохранить здоровье и боевой дух Красной Армии, а, следовательно, приблизить Победу!

Список литературы

1. Буряк Ю.Ю., Шаповалов В.А. Опыт российских железных дорог в борьбе против эпидемий в довоенные годы и в 1941–1945 гг.: специализированные поезда // *Via in tempore. История. Политология.* 2024. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/opyt-rossiyskih-zheleznih-dorog-v-borbe-protiv-epidemiy-v-dovoennye-gody-i-v-1941-1945-gg-spetsializirovannye-poezda> (дата обращения: 05.05.2026).
2. Бутова А. М., Захарова Н. В. Тюменский поезд-баня в годы Великой Отечественной войны // *Память и наследие: Уроки Великой Отечественной войны для современных поколений.* – 2025. URL: http://kursk.pgups.ru/wp-content/uploads/2025/06/Sbornik_Vserossiyskoy_s_mezhdunarodnym_uchastiem_studencheskoy_nauchno-prakticheskoy_konferentsii-1.pdf#page=131 (дата обращения: 05.05.2026).
3. Гановичев С. С. Работа службы тыла Советской Армии в годы Великой Отечественной войны. Банно-прачечные дезинфекционные поезда // *Салют, Победа! сборник трудов Международной научно-практической военно-исторической конференции, 13 мая 2015 г., г. Юрга.—Томск, 2015.* – 2015. URL: https://earchive.tpu.ru/bitstream/11683/23411/1/conference_tpu-2015-C59-014.pdf (дата обращение: 05.05.2026)

Дорога мужества и славы: роль железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне

*Лакоценина Дарья Антоновна,
студентка*

*Цуканова Татьяна Вячеславовна,
заведующий отделения автоматики и организации перевозок*

*Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС
г. Тихорецк, Российская федерация*

Аннотация: *Статья посвящена комплексному анализу вклада работников железнодорожного транспорта в победу над фашизмом в годы Великой Отечественной войны. На основе статистических данных, архивных материалов и результатов современных исторических исследований рассмотрены системообразующие факторы этого вклада: масштабы эвакуационных и воинских перевозок, восстановление разрушенной инфраструктуры, героический труд железнодорожников, а также патриотические движения.*

Ключевые слова: *Великая Отечественная война; железнодорожный транспорт; воинские перевозки; эвакуация; трудовой героизм; лунинское движение; бронепоезда; патриотическое движение; восстановление железных дорог.*

Великая Отечественная война стала самым масштабным военным конфликтом в истории человечества, исход которого решался не только на полях сражений, но и в глубоком тылу. Успехи Красной Армии находились в прямой зависимости от способности государства своевременно доставлять к линии фронта миллионы тонн боеприпасов, горючего, продовольствия, а также перебрасывать целые армии. В этой системе жизнеобеспечения действующей армии роль железнодорожного транспорта носила исключительный, системообразующий характер. Как справедливо отмечается в современном исследовании, «...железнодорожный транспорт СССР, сумевший несмотря на трудности Великой Отечественной войны, сохранить свою магистральную сеть и обеспечить невиданный в мире объем воинских, оборонно-промышленных и эвакуационных перевозок...» [1, с. 6]. Целью данного исследования является всесторонний анализ вклада железнодорожников в борьбу с фашизмом, который рассматривается через единство производственных достижений, восстановительных работ и массового трудового героизма, ставшего подлинным проявлением патриотизма.

С началом войны система управления железнодорожным транспортом была мгновенно переведена на военные рельсы. 24 июня 1941 года Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) ввел в действие воинский график движения поездов, который отдавал абсолютный приоритет воинским эшелонам. Переход к жесткой централизации диспетчерского управления позволил в

разы увеличить пропускную способность линий, ведущих на запад, несмотря на стремительное продвижение противника. Была проведена мобилизация не только персонала, но и технических ресурсов. Уже к середине июля 1941 года на фронт были отправлены первые дивизионы бронепоездов, а десятки тысяч квалифицированных специалистов были призваны в железнодорожные войска. В этой обстановке проявилась уникальная особенность советской транспортной системы: способность к работе в условиях критических перегрузок и острого дефицита.

Наиболее драматической страницей деятельности железнодорожников стала эвакуация производительных сил и населения в восточные районы страны. В считанные месяцы 1941–1942 годов было осуществлено перемещение целых отраслей промышленности. Согласно данным юбилейного сборника Росстата, общий масштаб этой работы был колоссален. Советскими железнодорожниками в ходе беспрецедентных эвакуационных операции удалось переместить на восток страны более 2 593 промышленных предприятий и около 12 млн человек, причём, по ряду оценок, с учётом последующих волн эвакуированное население могло достигать 18 млн человек [2].

Эвакуация крупнейших заводов, таких как Харьковский танковый, Кировский, «Запорожсталь», и тысяч других предприятий стала возможна только благодаря героическим усилиям движенцев, путейцев и вагонников. Работая под непрерывными бомбежками, часто по пояс в снегу, они формировали и продвигали эшелоны на восток. Исследователь М.И. Белов подчеркивает, что «...эвакуационные перевозки по своей оперативности и масштабу стали беспрецедентной в мировой истории транспортной операцией, решившей задачу создания новой военно-промышленной базы в глубоком тылу» [3, с. 122]. Именно железнодорожники в кратчайшие сроки спасли от захвата врагом производственный потенциал, который уже в 1943 году обеспечил превосходство советского оружия на полях сражений.

Второй, не менее важной задачей, была доставка войск и военных грузов на фронт. За годы войны на железные дороги легла непомерная нагрузка. Официальная статистика показывает, что доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны составляла в среднем около 80 %, что наглядно демонстрирует в таблице, приведенной ниже.

Грузооборот основных видов транспорта в 1940–1944 гг. (млрд тонно-километров)

Транспорт	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.
Железнодорожный	415,0	387,4	215,4	241,3	281,0
Морской	23,8	20,1	16,4	17,3	33,5
Речной	35,9	33,9	19,2	18,7	21,5
Автомобильный	8,9	6,3	2,7	2,6	3,4

Из представленной таблицы видно, что, несмотря на падение объема перевозок более чем в два раза к 1942 году из-за оккупации и разрушений, железная дорога продолжала нести основную тяжесть снабжения. Общий объем только воинских перевозок за войну составил 19,7 млн вагонов, или 444 213 поездов. Подготовка и проведение крупнейших сражений войны целиком легли на плечи тружеников стальных магистралей. Например, в период подготовки к Курской битве советскому командованию удалось в сжатые сроки осуществить невиданную по масштабам переброску войск. Как показано в исследовании Л.Н. Харченко, «...только в полосе Центрального и Воронежского фронтов за апрель-июнь 1943 года было подано 351 988 вагонов с войсками и материальными средствами» [4, с. 145]. Без этой своевременной доставки создание прочной обороны и скрытное сосредоточение стратегических резервов были бы невозможны. Дальневосточные магистрали, в свою очередь, сыграли ключевую роль в обеспечении Тихоокеанского флота и переброске войск на советско-японский фронт в августе 1945 года, внося весомый вклад в окончательный разгром милитаристской Японии [1, с. 18].

Враг понимал стратегическое значение железных дорог и стремился полностью их разрушить. На оккупированной территории и в прифронтовой полосе было уничтожено 65 тыс. километров главных путей, взорвано 13 тысяч мостов, разрушено 4100 станций и 317 паровозных депо. Восстановление инфраструктуры стало для железнодорожных войск и спец формирований НКПС задачей, от которой напрямую зависел темп наступательных операций. Объемы выполненных восстановительных работ отражены в таблице, приведенной ниже.

Восстановление железнодорожной инфраструктуры в 1943–1945 гг.

Вид работ	Единица измерения	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Восстановлено главных путей	км	19 266	26 645	15 276
Восстановлено малых и средних мостов	единиц	1 031	2 035	1 126
Восстановлено станций	единиц	467	743	472

Как показывает исследование В.В. Цыся, на примере Карельского фронта восстановительные работы в суровых климатических условиях, при дефиците материалов и под огнем противника требовали от личного состава исключительного мужества и изобретательности. Скорость укладки путей нередко достигала 10–12 километров в сутки, что для того времени являлось мировым рекордом [5, с. 862]. Это позволяло наступающим войскам не отрываться от баз снабжения и непрерывно наращивать силу ударов.

Уникальным феноменом военного времени стало массовое зарождение патриотических инициатив непосредственно среди самих железнодорожни-

ков. С уходом на фронт почти 450 тыс. кадровых работников их место у станков, в паровозных будках и на путях заняли женщины, старики и подростки. В этих условиях возникли и получили широчайшее распространение движения, нацеленные на интенсификацию труда и экономию ресурсов. Как показано в исследовании А.В. Сперанского, посвященном патриотическому движению уральских железнодорожников, «уральские железнодорожники внесли заметный вклад в процесс складывания неразрывного единства фронта и тыла, как достижением высоких производственных показателей, так и активной вовлеченностью в массовое патриотическое движение» [6, с. 81].

Флагманом этих инициатив стало лунинское движение, названное по имени машиниста депо Новосибирск Н.А. Лунина. Суть его метода заключалась в выполнении текущего ремонта паровоза силами самой паровозной бригады, что позволило резко увеличить межремонтный пробег и отказаться от значительной части работ в депо. Это был революционный для того времени подход, который высвобождал тысячи квалифицированных ремонтных рабочих и экономил остродефицитные материалы. Наряду с лунинским, широко развернулось движение за вождение тяжеловесных поездов, инициированное еще в довоенные годы машинистом П.Ф. Кривоносом. Только на Свердловской железной дороге в 1943 году было проведено более 15 тысяч тяжеловесных составов, что позволило дополнительно перевезти на фронт сотни тысяч тонн грузов [7, с. 93]. Движения многостаночников и по совмещению профессий, когда один работник обслуживал несколько станков или выполнял функцию двух-трех специалистов, позволили компенсировать острую нехватку кадров. Массовый характер приобрел сбор личных средств на строительство бронепоездов, санитарных поездов и банно-прачечных вагонов для фронта.

Особым, воинским вкладом железнодорожников в борьбу с фашизмом стало строительство и боевое применение бронепоездов. Сформированные на заводах НКПС и в паровозных депо, эти стальные крепости на колесах стали грозной силой, поддерживая пехоту и охраняя важные узлы. Всего за годы войны действовало свыше 500 бронепоездов и бронелетучек, укомплектованных добровольцами-железнодорожниками. Они участвовали в обороне Москвы, Сталинграда, Ленинграда, в освобождении Праги и Кенигсберга. Высокий профессионализм экипажей, в мирное время работавших машинистами и путейцами, в сочетании с героизмом превращал каждый бронепоезд в мощную, мобильную и эффективную боевую единицу.

Проведенный комплексный анализ позволяет сформулировать ключевой вывод: вклад железнодорожников в победу над фашизмом был не вспомогательным, а стратегически определяющим. Он проявился в трех неразрывных ипостасях. Во-первых, это эксплуатационный подвиг — обеспечение бесперебойных воинских и эвакуационных перевозок в объемах, которые до сих пор кажутся недостижимыми в условиях потери почти половины сети. Во-вторых, это героическая восстановительная работа, благодаря которой наступательный порыв Красной Армии ни разу не был остановлен из-за проблем со снабжением. В-третьих, это массовое патриотическое движение, породившее такие

формы трудового новаторства, которые позволили преодолеть острую нехватку материалов и людей. Как показано в научных исследованиях, основанных на официальных статистических базах данных, именно железнодорожный транспорт стал материальным стержнем, соединившим волю к победе в тылу с силой оружия на фронте. Исторический опыт войны со всей непреложностью доказывает: без героизма и самоотверженности советских железнодорожников Победа была бы невозможна.

Список литературы

1. Ципкин, Ю.Н. Роль железных дорог Дальнего Востока в достижении Победы / Ю.Н. Ципкин, И.П. Тесельская // Россия и АТР. — 2020. — № 1 (107). — С. 5-21.
2. Великая Отечественная война. Юбилейный статистический сборник [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. — URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>
3. Белов, М.И. Эвакуационные перевозки по железным дорогам в 1941-1942 гг. / М.И. Белов // Вестник Российского университета транспорта (МИИТ). — 2021. — № 2. — С. 120-127.
4. Харченко, Л.Н. Железнодорожный транспорт накануне Курской битвы / Л.Н. Харченко // Вестник Томского государственного университета. История. — 2025. — № 89. — С. 141-149.
5. Цысь, В.В. Участие военнослужащих в обеспечении работы и восстановлении железнодорожного сообщения на территории Карелии в годы Великой Отечественной войны / В.В. Цысь // Via in tempore. История. Политология. — 2022. — Т. 49, № 4. — С. 855-867.
6. Сперанский, А.В. Свердловская и Пермская магистрали в 1941–1945 гг.: патриотическое движение уральских железнодорожников / А.В. Сперанский // История и современное мировоззрение. — 2024. — Т. 6, № 2. — С. 78-85.
7. Сперанский, А.В. Свердловская железная дорога в 1941-1945 гг.: переход на военные рельсы / А.В. Сперанский // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. — 2022. — Т. 22, № 2. — С. 89-96.

Санитарные поезда: от милосердия до высоких технологий

*Лось Михаил Юрьевич,
студент*

*Завьялова Светлана Владимировна,
Преподаватель, канд. истор. н.*

*НИПС - филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: *Статья посвящена истории и эволюции санитарных поездов в России, начиная с их зарождения в конце XIX века и до современных высокотехнологичных комплексов. Санитарные поезда, сочетающие функции транспорта и лечебного учреждения, сыграли ключевую роль в медицинской эвакуации, особенно в военное время.*

Ключевые слова: *санитарный поезд, Великая Отечественная война, героизм, военно-санитарный поезд № 312.*

Санитарные поезда стали одним из самых гуманных изобретений военной логистики. Сочетая в себе функции транспорта и лечебного учреждения, они на протяжении полутора веков остаются ключевым звеном в системе медицинской эвакуации. История их применения в России — это путь от первых императорских указов до высокотехнологичных комплексов, способных оказывать квалифицированную помощь вдали от стационаров. В данной статье прослеживается эволюция этих уникальных составов, их вклад в спасение жизней в годы войн и современное переоснащение, позволяющее им работать в мирное время в отдалённых регионах.

Зарождение санитарных поездов в России относится к последней четверти XIX века. Первый военно-санитарный поезд был сформирован в октябре 1877 года и действовал на Харьковско-Николаевской железной дороге. 4 декабря 1876 года вышел императорский указ о формировании 14 санитарных поездов «на случай войны», а 13 июня 1878 года было утверждено Положение о военно-санитарных железнодорожных поездах. Уже в ходе Русско-турецкой войны 1877–1878 годов санитарные поезда перевезли свыше двухсот тысяч больных и раненых. Положение 1912 года разделило поезда на полевые (для эвакуации в ближайшие тыловые госпитали) и тыловые, оборудованные операционными для перевозки на дальние расстояния [1].

Подлинный расцвет и массовый героизм персонала санитарных поездов пришлось на годы Великой Отечественной войны. Уже 24 июня 1941 года Народный комиссариат путей сообщения дал указание сформировать 288 военно-санитарных поездов. Типовой состав включал 17–19 вагонов и вмещал до 500 человек, из них около 150 тяжелораненых. В составе были вагоны-операционные, перевязочные, аптека, кухня, изолятор, вагон-ледник и даже ва-

гон-сарай для кур и поросят, что позволяло кормить пациентов свежим бульоном. На крышах некоторых поездов разбивали огороды, выращивая лук и редис для пациентов. Для защиты от авианалетов к каждому составу прицепляли платформу с зенитным оружием, так как немецкая авиация целенаправленно атаковала санитарные поезда, несмотря на эмблемы Красного Креста [2].

Легендарный военно-санитарный поезд № 312, сформированный в Вологде 26 июня 1941 года, стал образцовым. За годы войны он совершил 53 рейса и перевез почти 25 тысяч раненых. Его коллектив внедрил множество рационализаторских предложений: в поезде работали столярная, портняжная и сапожная мастерские, где шили гимнастерки и ремонтировали обувь. Врачи и медсёстры, большинство из которых составляли женщины, выполняли колоссальный объём работы — на каждую медсестру приходилось до 165 раненых, они не только делали перевязки и ассистировали на операциях, но и писали письма под диктовку бойцов, читали им вслух, создавая домашний уют в вагонах с белоснежным бельём и живыми цветами [3].

В послевоенный и современный период санитарные поезда обрели новую функцию - стали передвижными консультативно-диагностическими центрами для обслуживания отдалённых территорий. В 2024 году Росздравнадзор зарегистрировал новый передвижной консультативно-диагностический центр на базе железнодорожных транспортных средств. Комплекс состоит из вагона-электростанции, вагонов для лучевой и функциональной диагностики, терапевтических вагонов, вагона-лаборатории и вагона-ресторана для персонала. Поезд оснащён системами дезинфекции и стерилизации отходов, что позволяет оказывать медицинскую помощь, проводить профилактические осмотры и диспансеризацию в отдалённых регионах [4].

История санитарных поездов в России — это яркий пример симбиоза железнодорожной техники и медицинской науки. Пройдя путь от вагонов-«теплушек» с трёхъярусными койками до автономных диагностических центров, они доказали свою незаменимость. В годы войн они спасли миллионы жизней, став символом милосердия. Сегодня современные медицинские комплексы на железнодорожном ходу, такие как запущенный в 2026 году в Забайкалье мобильный комплекс «РЖД-Медицина», продолжают эту традицию, позволяя жителям отдалённых посёлков получать консультации узких специалистов и проходить обследования бесплатно, в рамках ОМС, решая проблему дефицита врачей в сельской местности [5].

Список литературы

1. Военно-санитарные поезда (1877-1879, 1904-1906, 1914-1918) // Путеводители по российским архивам. Российский государственный военно-исторический архив. — URL: <https://guides.rusarchives.ru/node/15797>.

2. Спецпроект ЕАН к 80-летию Победы «Свердловск - город госпиталей»: санитарный поезд // Европейско-Азиатские Новости. — 2025. — 7 мая. — URL: <https://eanews.ru/ekaterinburg/20250507093133/spetsproekt-ean-k-80-letiyu-pobedy-sverdlovsk-gorod-gospitaley-sanitarnyy-poezd>.

3. Военно-санитарный поезд №312 // Комсомольская правда. Спецпроект к 75-летию Великой Победы. — 2020. — URL: https://www.kp.ru/best/vologda/voenno-sanitarnyi_poezd_%e2%84%96312/.

4. Передвижной железнодорожный медицинский центр получил регистрацию от Росздравнадзора после 11 месяцев испытаний // ФАРМКОНТРОЛЬ. — 2024. — 10 июля. — URL: https://www.pharmcontrol.ru/news_roszdravnadzor.php?id=3183&page=1.

5. В Забайкалье начал работу мобильный комплекс «РЖД-Медицина» // Законодательное Собрание Забайкальского края. — 2026. — 7 апреля. — URL: <https://zaksobr-chita.ru/news/8702>.

Железнодорожники в партизанском движении

Мартынов Денис Александрович,
студент

Кущенко Любовь Сергеевна,
преподаватель

НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация

Аннотация: В статье проанализирована роль железнодорожников в ходе партизанского движения на оккупированных территориях СССР, их вклад в победу, героические поступки. Сделан вывод о причиненном материальном ущербе.

Ключевые слова: партизанские отряды, железная дорога, «Эхо на Полесье», «Рельсовая война», «Концерт».

При нападении Нацистской Германии на СССР главнокомандующие вермахта ожидали быструю победу как максимум до ноября месяца. Однако к их неожиданности советские войска в котлах вели себя не как европейские, предпочитая смертный бой цивилизованной сдаче в плен. Множество людей примкнуло к местному населению и ушло в густые леса, основывая партизанское сопротивление. Самое сильное партизанское движение возникло в Белорусской ССР. Главной целью партизан была диверсионная деятельность, в особенности это касалось железных дорог.

Первые партизанские отряды были еще слабы и несли большие потери, но к осени 1941 года подрывы стали регулярными. 20 сентября группа партизан в 16 человек под командованием Матюхина при содействии группы железнодорожников минировала полотно железной дороги, в результате чего сброшен под откос бронепоезд. При этом было убито множество немцев. В ответ на диверсию немцы расстреляли нескольких жителей. 9 октября 1941 группа партизан во главе с товарищем Мурашко заминировала железную дорогу около разъезда Святец. Пущен под откос эшелон противника. 16 октября 1941

группа диверсантов во главе с товарищем Кузиченко на железной дороге Унеча – Жудилово вывела из строя бронепоезд. 28 октября 1941 диверсионная группа с уже упомянутым товарищем Мурашко минировала железную дорогу Святец – Новозыбков. Пущен под откос эшелон. Декабрь 1941 железнодорожники на станции Святец перевели стрелки, в результате чего два эшелона вышли из строя [1].

Партизанские действия были настолько дерзкими, что о них стал упоминать и противник. 13 декабря 1941 года главнокомандующий группой армий «Центр» Ф. фон Бок записал в своем дневнике: «В Почепе, откуда я снял дивизию сил безопасности, чтобы усилить 2-ю армию, партизаны взорвали железнодорожный мост». Но в начальный период войны в действиях партизанских отрядов и диверсионных групп различного подчинения не было согласованности. И только с созданием центрального штаба работа по разрушению коммуникаций противника в ближайшем тылу приобрела целенаправленный характер. С 1942 года операции перешли с регулярного на массовый характер.

В середине мая 1942 года подпольщики взорвали железнодорожный мост между станцией Кривин и разъездом Бадуювка (Украинская ССР). Свыше 700 гитлеровцев погибло в результате этой диверсии. Группа Алексея Иванова жгла вражеские склады, громила полицейские участки, уничтожала предателей, разрушала железнодорожные пути. В течение всего года на железной дороге между Шепетовкой и Ровно гремели взрывы. Только Иванов со своей группой уничтожил на этом участке восемь вражеских эшелонов. Всего же подрывная диверсионная группа под командованием Иванова пустила под откос 32 эшелона. 4 августа 1942 партизаны уничтожили 110-метровый ж/д мост через реку Дрисса. Движение было парализовано на 16 суток. В ноябре 1942 произошла операция «Эхо на Полесье». Партизаны Минского соединения взорвали крупнейший железнодорожный мост на участке Брест — Гомель через реку Птичь у Петрикова. В результате диверсии движение по железной дороге было парализовано на 18 суток, что задержало до 500 эшелонов с боеприпасами, техникой и живой силой, направлявшихся к Сталинграду и Кавказу [2]. Операция была тщательно подготовлена, в ней участвовало около 1300 бойцов, а для прикрытия и минирования были задействованы специальные группы [6].

В 1943 подрывы железнодорожных эшелонов возшли на новый уровень. Возник новый термин — «Рельсовая война». Это кодовое название одной из самых масштабных и значимых операций советских партизан. Она проводилась с 3 августа по 15 сентября 1943 года на оккупированных территориях РСФСР, Белорусской и Украинской ССР. В операции участвовало 167 партизанских бригад и отдельных отрядов общей численностью около 100 тысяч человек. Действия координировал Центральный штаб партизанского движения [3][4]. Уже в первую ночь было подорвано 42 тысячи рельсов, а всего за время операции — около 215 тысяч (из 11 миллионов, находившихся на оккупированных территориях). Партизаны Белоруссии пустили под откос 836 эшелонов и 3 бронепоезда, разрушили десятки мостов, водокачек, станций [4]. В

результате пропускная способность железных дорог снизилась, а объём перевозок врага к осени 1943 года сократился примерно на 40%. Немецкое командование было вынуждено отвлечь с фронта значительные силы для охраны коммуникаций. Операция «Рельсовая война» серьёзно осложнила снабжение вермахта, особенно в разгар Курской битвы и при освобождении Левобережной Украины. В тылу группы армий «Центр» с 3 по 6 августа железнодорожное сообщение было полностью парализовано.

Продолжением стала операция «Концерт» — вторая крупная фаза масштабных партизанских диверсий на железнодорожных коммуникациях. Она проводилась с 19 сентября по конец октября 1943 года [5]. Основная задача заключалась в массовом выводе из строя участков железных дорог в тылу врага, чтобы сорвать оперативные перевозки войск, техники и грузов, особенно в период наступления Красной Армии на смоленском, гомельском направлениях и в битве за Днепр [3]. В операции участвовало 193 партизанских формирования численностью 120 615 человек. Партизаны должны были подорвать более 272 тысяч рельсов [3]. Только в Белоруссии действовало около 92 тысяч партизан, которым предстояло уничтожить 140 тысяч рельсов. В ночь на 19 сентября (до официального старта из-за погодных условий часть отрядов начала раньше) белорусские партизаны подорвали 19 903 рельса. Основная фаза началась в ночь на 25 сентября, когда было подорвано ещё 15 809 рельсов только в Белоруссии [3]. Всего за время операции было уничтожено свыше 148,5 тысячи рельсов. Партизаны также разрушали мосты, станции, водоканалы, пускали под откос эшелоны, выводили из строя средства связи и водоснабжения. В результате действий партизан пропускная способность железных дорог противника снизилась на 35–40%, что серьёзно затруднило перегруппировки и снабжение немецких войск [3]. Немецкое командование было вынуждено перебрасывать дополнительные восстановительные батальоны и даже ввозить рельсы из Европы. Всего за время операций «Рельсовая война» и «Концерт» (с июля по октябрь 1943 года) партизаны подорвали 363 262 рельса, что эквивалентно 2270 км однопутного пути. Это было более чем в 11 раз эффективнее всех налётов немецкой авиации на советские железные дороги за тот же период.

Во время проведения операции «Багратион» были совершены последние партизанские диверсии со стороны советских войск, что было одной из причин грандиозного успеха операции. Нацисты были изгнаны с территории Советского союза, но железнодорожные диверсии продолжились уже в другую сторону: националисты УПА совершили более 200 диверсий, часть из которых уже в послевоенное время вплоть до 1956 года.

Уже по ходу 1944 года железные дороги начали восстанавливаться в условиях острого дефицита ресурсов и кадров; работы вели как местное население, в том числе и партизаны, так и привлекавшиеся военные строители. В первую очередь восстанавливались дороги, идущие к предприятиям, строились временные переправы и обходные линии. К концу 1940-х основные магистрали были восстановлены, а в 1950-е уже началась значительная модернизация.

Статистика: точные данные привести очень сложно, но приблизительно было уничтожено 18 000 эшелонов, были уничтожены или пострадали 9400 паровозов, 110 000 вагонов. 67 железнодорожных мостов и 44 станции оказались разрушены. Если посчитать всё в денежном эквиваленте, то получатся убытки в 8 миллиардов рублей. И это только прямые убытки от разрушений; косвенные убытки за срывы поставок, а также последующие затраты при восстановлении могут привести к сумме в 10 000 000 000 рублей [3].

Вывод: железнодорожные диверсии сыграли важную роль в срыве снабжения немецких войск, отвлечения с фронта дивизий противника, а также в поддержке наступательных операций Красной Армии. Произошло более 18 тысяч успешных операций, десятки тысяч уничтоженных и повреждённых единиц техники, сотни разрушенных мостов и станций. Всё это и стало одним из факторов нашей победы.

Список литературы

1. Сазоненко А.В. Диверсии на железной дороге Брянск – Гомель в 1941 – 1943 гг.
2. Операция «Эхо на Полесье» / Минская правда. — URL: <https://mlyn.by/08112022/eho-na-polese-uslyshali-dazhe-v-stalingrade-kak-beloruskie-partizany-vzorvali-samyj-bolshoj-zhd-most/> (дата обращения: ...)
3. Александр Александрович Коваленя, Борис Дмитриевич Долготович, Дмитрий Николаевич. С верой в Победу: Беларусь в Великой Отечественной войне: 100 вопросов и ответов. — URL: <https://www.universalinternetlibrary.ru/book/63022/chitat%5Fknigu.shtml>
4. «Рельсовая война». Большая российская энциклопедия. — URL: <https://bigenc.ru/c/rel-sovaia-voina-7e88f3>
5. Операция «Концерт» / победа.екатеринбург.пф. — URL: <https://xn--80abjd7bf.xn--80acgfbsl1azdqr.xn--p1ai/%D0%BD%D0%B0%D1%88%D0%B0%20%D0%BF%D0%BE%D0%B1%D0%B5%D0%B4%D0%B0/%D0%B2%D0%B5%D1%85%D0%B8/%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D1%80%D1%82>
6. Операция «Концерт». Большая российская энциклопедия. — URL: <https://bigenc.ru/c/operatsiia-kontsert-810b91>

Ледовая колея мужества: подвиг паровозных бригад в организации движения по «Дороге жизни» в 1941-1942 гг.

*Поташев Даниил Павлович,
студент*

*Кущенко Любовь Сергеевна,
преподаватель*

*НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье рассматривается ключевая роль железнодорожников и паровозных бригад в функционировании Ладожского транспортного узла в период блокады Ленинграда. Анализируются экстремальные условия эксплуатации паровозов серии Э, тактические приемы машинистов по вождению поездов под обстрелами и вклад колонн особого резерва в эвакуацию населения и доставку продовольствия. Раскрывается стратегическое значение взаимодействия ледовой трассы и прифронтовой железной дороги.

Ключевые слова: блокада Ленинграда, Дорога жизни, Ладожский узел, паровозная бригада, колонна особого резерва НКПС, станция Ладожское озеро.

22 ноября 1941 года по льду Шлиссельбургской губы Ладожского озера была проложена легендарная «Дорога жизни». Однако не меньшую роль в спасении осажденного города сыграли стальные магистрали, по которым поток жизненно важных грузов доставлялся к озеру и уходил вглубь страны. На долю паровозных бригад Волховстроевского и Ленинград-Финляндского отделений выпала задача, не имевшая аналогов в мировой военной истории: в условиях воздействия авиации противника и в 30-градусный мороз обеспечить ритмичную перевалку миллионов тонн грузов на западном и восточном берегах Ладоги.

Ключевым звеном, связавшим ледовую трассу с «большой землей», стал Ладожский железнодорожный узел. После захвата противником станции Мга и выхода к Неве 30 августа 1941 года прямое сообщение Ленинграда со страной было прервано [5]. Город оказался в кольце блокады, а единственным путем снабжения оставался водный и ледовый маршрут через Ладожское озеро. Однако эффективность этого маршрута напрямую зависела от того, насколько быстро и организованно грузы будут подвозиться к озеру по железной дороге и вывозиться с противоположного берега. Центр снабжения сместился на малодеятельную ранее Ириновскую линию к станции Ладожское Озеро и построенным рядом припортовыми станциями – Каботажная, Костыль и Болт. За короткий срок, часто под бомбежками, путейцы 9-й железнодорожной бригады уложили десятки километров новых путей, оборудовали пирсы и слипы, однако

главной движущей силой этого механизма оставались паровозы [5].

Ириновская ветка, построенная еще в конце XIX века для обслуживания торфяных разработок, в годы войны превратилась в стратегическую магистраль. Пропускная способность этой однопутной линии была крайне ограничена, однако железнодорожники совершили невозможное: интервалы между поездами были сокращены до минимума, а сама линия работала круглосуточно. Диспетчерский аппарат под руководством опытных командиров движения внедрил систему «живой блокировки»: на перегонах через каждые 500–700 метров стояли сигналисты с фонарями, которые обеспечивали безопасное следование составов в условиях полной светомаскировки. Эта мера позволила увеличить пропускную способность ветки втрое по сравнению с довоенным временем.

Основная тяжесть поездной работы легла на паровозы серии Э, которые водили тяжеловесные составы к самой кромке воды [5]. Эти локомотивы, разработанные еще в начале XX века, отличались неприхотливостью, надежностью и способностью работать на низкосортном топливе, что в условиях осажденного города имело решающее значение. Машинистам приходилось применять нестандартные методы вождения. Как свидетельствуют архивные данные, при налетах вражеской авиации, когда состав шел по открытой местности, бригады использовали тактический прием «паровой завесы», открывая продувочные краны котла. Густое облако пара скрывало от гитлеровских летчиков не только паровоз, но и часть вагонов, имитируя попадание бомбы [5]. Враг, полагая, что состав уже уничтожен, прекращал атаку, а поезд тем временем на максимальной скорости уходил в укрытие.

Особого внимания заслуживает прием машиниста И. Пироженко, который разработал технику вождения поездов в ночное время без обозначения дымовой трубы искрами. Он предложил использовать мелко просеянный уголь, смоченный водой, что давало минимум дыма и практически полное отсутствие искр, демаскирующих состав с воздуха. Этот метод был немедленно взят на вооружение всеми бригадами Ладожского узла. В условиях острой нехватки топлива и воды кочегары и машинисты нередко снабжали паровоз углем вручную из тендеров, а воду для заправки котлов брали прямо из озера, предварительно пропуская ее через фильтры от песка и ила. Зимой эта процедура превращалась в настоящее испытание: мокрые рукавицы мгновенно схватывались льдом на морозе, а металлические детали паровоза обжигали незащищенную кожу.

Уникальность организации работы заключалась во внедрении колонного метода эксплуатации. Для решения проблемы маневрирования локомотивным парком в отрыве от стационарных депо формировались колонны паровозов особого резерва НКПС. Каждая такая колонна численностью до 30 локомотивов представляла собой автономное боевое и ремонтное подразделение, живущее в «турных вагонах» [2]. Эти вагоны были оборудованы нарами, печками-буржуйками и минимальным запасом инструментов для текущего ремонта. Машинисты, их помощники и кочегары сутками не покидали своих ма-

шин, фактически проживая на паровозе. В перерывах между рейсами они своими силами чистили топки, подтягивали крепления дышащих на ладан паровозов, устраняли свищи в трубах. Железнодорожники не расставались со своими паровозами сутками, применяя лунинские методы ухода за техникой в перерывах между рейсами, что позволяло содержать машины в исправном состоянии без захода в депо. Для сравнения: в довоенное время паровоз после каждого рейса проходил обязательный техосмотр в депо, занимавший несколько часов. В условиях же блокады бригады освоили ремонт «на ходу», сократив время оборота локомотива почти вдвое.

Смертельную опасность представлял не только противник, но и сама природа. В документах проекта железнодорожной переправы, разработанной зимой 1941/42 года, отмечалась сложная ледовая обстановка. Проект предполагал прокладку рельсового пути по льду на дистанции в 30 км между станциями Ладожское Озеро и Коса, однако колебания уровня воды и слабая несущая способность льда для четырехосных вагонов с нагрузкой на ось до 20 тонн оставались критической проблемой [1]. Инженеры-путейцы провели серию расчетов и испытаний, пытаясь определить, выдержит ли лед тяжесть паровоза и груженных вагонов. В ходе экспериментов выяснилось, что даже при толщине льда в один метр динамическая нагрузка от движущегося состава вызывает опасные резонансные колебания, способные разрушить ледовый покров. Кроме того, свою лепту вносили подвижки льда из-за перепадов температуры, а также постоянные бомбежки, которые создавали трещины и полыньи. Из-за этих рисков паровозы дальше прибрежной зоны на восточный берег не шли, и стыковка с ледовой автомобильной дорогой производилась на станциях Ваганово и Коса.

Таким образом, основная функция паровозных бригад заключалась в подвозе грузов с тыловых складов непосредственно к началу ледовой трассы. Здесь вагоны разгружались вручную. Составы с продовольствием встречали сотни грузчиков, в основном женщины и подростки, которые перегружали муку, крупу и сахар в кузова полуприцепов. Работы велись под непрекращающимся артиллерийским огнем противника: станция Ладожское Озеро находилась всего в нескольких километрах от линии фронта и отлично просматривалась немецкими наблюдателями с Синявинских высот. Именно поэтому каждая разгрузка эшелона была настоящей боевой операцией, требовавшей ювелирной точности от машиниста, который должен был подать состав к рампам в строго определенное время, и мгновенной эвакуации порожняка обратно в тыл.

В период навигации и в первую блокадную зиму через станцию Ладожское Озеро на запад каждый день шли поезда с мукой, сахаром и снарядами, а обратно – вагоны с эвакуированными ленинградцами. Машинисты отлично понимали цену каждой минуты стоянки: пока состав неподвижен, он представляет собой идеальную мишень для вражеской артиллерии. Поэтому погрузка и выгрузка людей осуществлялась в темпе, невиданном для мирного времени. Помощники машиниста нередко покидали будку и помогали женщинам с детьми забраться в теплушки, успокаивали раненых. Известен случай, когда

бригада машиниста Васильева, приняв на борт более восьмисот эвакуированных, сумела вывести состав со станции за три минуты до начала массированного огневого налета.

В нечеловеческих условиях паровозные бригады перевезли огромные массы людей. В сводках полиции безопасности СД за 1942 год, дающих взгляд на блокаду со стороны противника, с тревогой сообщалось о неспособности немецкой авиации полностью парализовать железнодорожное сообщение: поезда, предназначенные для доставки военной техники, на обратном пути неизменно вывозили десятки тысяч беженцев от Финляндского вокзала к Ладожскому озеру [5]. Гитлеровское командование неоднократно ставило задачу перед пикирующими бомбардировщиками Ju-87 полностью разрушить станции примыкания, однако железнодорожники восстанавливали пути быстрее, чем враг успевал их уничтожать. В ход шли так называемые «летучки» – специальные восстановительные поезда, дежурившие в тупиках и немедленно выдвигавшиеся к месту бомбежки. Часто восстановительные работы велись под огнем, и путейцы несли тяжелые потери. Но транспортный конвейер не останавливался ни на один день.

Подвиг паровозных бригад на Дороге жизни стал фундаментом победы под Ленинградом. Их вклад невозможно измерить только цифрами перевезенных тонн и количеством спасенных людей. Железнодорожники Ладожского узла продемонстрировали не только высочайший профессионализм, но и невероятную человеческую стойкость. Работая на износ, впроголодь, без смены и отдыха, они методично делали свое дело, понимая, что от каждого рейса зависят жизни тысяч ленинградцев. По сей день у станции Ладожское озеро стоит памятник паровозу-воину Эш-4375 «Комсомолец», доставлявшему в 1942 году топливо и продовольствие [3]. Этот мемориал напоминает о том, что в истории блокады, наряду с шоферами полуторок и матросами флотилии, не менее весомый вклад в жизнь и борьбу города внесли люди, стоявшие у топок паровозов.

Список литературы

1. Из пояснительной записки к проекту железнодорожной переправы через Ладожское озеро (5 декабря 1942 г.) // Электронная библиотека исторических документов. – ЦГАНТД СПб., ф. 49, оп. 3-2, д. 1, л. 1–6 об. [электронный ресурс]. – URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/373763> (дата обращения: 15.02.2026).
2. История солдата из колонны паровозов особого резерва НКПС №25 / Бессмертный полк. – [электронный ресурс]. – URL: <https://www.moypolk.ru/soldier/didenko-patyuta-polina-petrovna> (дата обращения: 15.02.2026).
3. Паровоз Эш-4375 «Комсомолец» – памятник железнодорожникам Дороги жизни // Официальный сайт Санкт-Петербургского дворца творчества юных. – [электронный ресурс]. – URL: <https://www.anichkov.ru/page/news20251115pdz> (дата обращения: 15.02.2026).

15.02.2026).

4. На Дороге жизни: Сборник воспоминаний о Ладожской трассе / Сост. П. Л. Богданов. – Л.: Лениздат, 1975. – 592 с.

5. Железнодорожники Ленинграда в годы Великой Отечественной войны // Ленинград Победа: Интерактивный проект. – [электронный ресурс]. – URL: <https://leningradpobeda.ru/blog/zheleznaya-doroga> (дата обращения: 15.02.2026).

Вклад железнодорожников в борьбу с фашизмом: эвакуация, бронепоезда и фронтовые перевозки

*Поташев Даниил Павлович,
студент*

*Стойнова Ольга Федоровна
преподаватель*

*НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье рассмотрен многогранный вклад работников советского железнодорожного транспорта в победу над фашизмом в годы Великой Отечественной войны. На основе научных публикаций и официальных исторических материалов проанализированы четыре ключевых направления: проведение эвакуации промышленности и населения в 1941–1942 гг., боевое применение бронепоездов, организация стратегических воинских перевозок в период подготовки Курской битвы и функционирование легендарной «Дороги Победы». Показано, что самоотверженный труд и боевой героизм железнодорожников стали одним из решающих факторов, обеспечивших разгром врага.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, железнодорожный транспорт, эвакуация, бронепоезда, воинские перевозки, Дорога Победы.

Великая Отечественная война потребовала от железнодорожного транспорта СССР решения задач колоссальной сложности. В условиях внезапного нападения противника необходимо было одновременно переключить магистрали на военные рельсы, перебросить к фронту армию и спасти от захвата целые отрасли промышленности. Уже через несколько дней после начала боёв железные дороги превратились в главную артерию жизни воюющего государства. Именно от их ритмичной работы зависели устойчивость тыла, снабжение действующей армии и, в конечном счёте, исход ключевых сражений. В связи с этим представляется важным рассмотреть основные направления героической деятельности железнодорожников, внесшей неоценимый вклад в общую победу над фашизмом.

Эвакуация промышленности и населения: подвиг тыловых магистралей

Первой стратегической задачей железнодорожников стало проведение эвакуации из западных районов СССР. Операция, начатая летом 1941 года, по праву считается одной из самых масштабных в мировой истории транспорта. В самые сжатые сроки предстояло вывезти тысячи предприятий и миллионы людей. Задача усугублялась тем, что эвакуация проходила под непрерывными бомбардировками, при острой нехватке подвижного состава и пропускной способности линий. Тем не менее система выдержала колоссальную нагрузку. За вторую половину 1941 года на восток было переброшено более полутора тысяч крупных заводов и фабрик, а всего за годы войны эвакуировано около восемнадцати миллионов человек [4].

Осуществление столь масштабной транспортной операции стало возможным благодаря массовому трудовому героизму. Машинисты, составители поездов, стрелочники и ремонтники неделями не покидали рабочих мест, водя составы под огнём вражеской авиации. Особого внимания заслуживает работа коллектива Кировской железной дороги, действовавшего на Карельском фронте. Под непрерывным воздействием авиации противника работники магистрали не только вывозили промышленное оборудование и население, но и демонтировали и отправляли в тыл имущество собственных депо и путевых служб [2]. Эвакуационные мероприятия на начальном этапе войны по своей интенсивности и объёмам не имели прецедентов в транспортной истории. Благодаря этому титаническому усилию уже в начале 1942 года эвакуированные заводы на Урале и в Сибири приступили к массовому выпуску военной продукции, заложив прочный экономический фундамент грядущей победы.

Стальные крепости на колёсах: бронепоезда на фронтах войны

Помимо напряжённого труда в тылу десятки тысяч железнодорожников сражались с оружием в руках. Наиболее ярким символом их боевого вклада стали бронепоезда. Строительство этих сухопутных крепостей часто велось на личные сбережения самих транспортников. Уже летом 1941 года в паровозных депо и вагонных цехах прифронтовых дорог началось массовое переоборудование подвижного состава в грозную боевую технику. За годы войны было построено более пятисот бронепоездов, две трети из которых несли зенитное вооружение и прикрывали станции и перегоны от налётов вражеской авиации [1].

Только труженики Московского железнодорожного узла передали армии более двадцати боевых машин. Семь бронепоездов подарили фронту рабочие Северной и Омской дорог, восемь - депо Северо-Кавказской магистрали [1]. В период битвы за Кавказ и Сталинградского сражения бронепоезда, построенные и укомплектованные железнодорожниками, прикрывали отход советских войск, разрушали вражеские коммуникации, задерживали танковые клинья. По обобщённым данным, экипажами бронепоездов за войну было уничтожено около четырёхсот танков, сотни самолётов и тысячи единиц другой техники противника [4]. Таким образом, стальные крепости на колёсах стали

действенным и мобильным боевым инструментом, чей вклад в победу измеряется крупными воинскими успехами.

Стратегические перевозки в подготовке Курской битвы

Решающее значение для исхода войны имела повседневная работа железных дорог по подвозу войск, боеприпасов и продовольствия. В период подготовки Курской битвы весной-летом 1943 года перед Наркоматом путей сообщения была поставлена задача скрытно сосредоточить в районе Курского выступа огромные силы. Магистрали, идущие к Курску, работали с предельным напряжением: за короткий срок только по Юго-Восточной железной дороге было подано более трехсот пятидесяти тысяч вагонов с войсками и техникой [5]. Одновременно специальные восстановительные формирования железнодорожников в кратчайшие сроки восстанавливали пути, взорванные отступавшим противником, что позволяло наступающим армиям не терять темпа.

Наркоматом путей сообщения был предпринят целый комплекс мер для увеличения пропускной способности магистралей накануне решающего сражения. Велось строительство новых линий, вводилась жесткая военная дисциплина, усиливалась охрана мостов и станций [5]. Именно стабильное функционирование транспорта в дни Курской битвы создало материальные предпосылки для успешного завершения коренного перелома в войне.

«Дорога Победы»: подвиг ленинградских железнодорожников

Особой, трагической и героической страницей в истории железнодорожного транспорта стала «Дорога Победы» — железнодорожная линия Поляны - Шлиссельбург, проложенная сразу после прорыва блокады Ленинграда в 1943 году. Трасса длиной тридцать три километра строилась семнадцать дней под непрерывным артиллерийским обстрелом, причём часть пути укладывалась прямо по льду Невы. Пять тысяч строителей и железнодорожников, рискуя жизнью, уложили рельсы по коридору шириной восемь-десять километров, насквозь простреливаемому вражеской артиллерией. Каждый рейс машинистов мог стать последним, однако движение поездов не прекращалось ни на один день [3].

Условия эксплуатации «Дороги Победы» были беспрецедентными по степени риска. За год существования трасса пережила более тысячи двухсот бомбёжек, пропустив при этом до семидесяти пяти процентов всех грузов, поступивших в осаждённый Ленинград [3]. Ценой невероятных усилий, а зачастую и ценой собственной жизни, железнодорожники обеспечили связь блокированного города с Большой землёй. Этот подвиг стал наглядным воплощением мужества и профессионального мастерства советских транспортников.

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны железнодорожники проявили себя как универсальная сила, способная решать и стратегические тыловые, и боевые задачи. Проведённая ими эвакуация спасла промышленный потенциал страны, бронепоезда стали грозным оружием на передовой, а бесперебойные перевозки обеспечили материальную основу всех крупнейших побед - от Сталинграда до Берлина. Опыт военных лет убедительно пока-

зывает, что мужество, дисциплина и высочайший профессионализм работников стальных магистралей явились одним из решающих факторов, позволивших выстоять и победить в самой страшной войне двадцатого века.

Список литературы

1. Ефимьев А.В., Манжосов А.Н., Сидоров П.Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945. – М.: Транспорт, 1992. – 256 с. – URL: http://militera.lib.ru/h/efimev_manzhosov_sidorov/pre.html (дата обращения: 9.05.2026).

2. Зеленская Ю.Н. Эвакуационные перевозки – одно из направлений деятельности Кировской железной дороги на начальном этапе Великой Отечественной войны // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. – 2018. – № 5 (174). – С. 51-55. – URL: <http://elibrary.petrso.ru/books/31120> (дата обращения: 9.05.2026).

3. Ковальчук В.М. Дорога Победы осажденного Ленинграда: Шлиссельбургская магистраль в 1943 г. – Л.: Наука, 1984. – 216 с. – URL: <http://militera.lib.ru/1/cats/chrono/1980/1984/b22307/index.html> (дата обращения: 9.05.2026).

4. Колоссальное перебазирование // Транспорт России. – URL: <https://transportrussia.ru/razdely/zheleznodorozhnyj-transport/13420-kolossalnoe-perebazirovanie.html> (дата обращения: 11.05.2026).

5. Харченко Л.Н. Железнодорожный транспорт накануне Курской битвы // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2022. – Т. 12, № 4. – С. 64–73. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznodorozhnyy-transport-nakanune-kurskoy-bitvy> (дата обращения: 9.05.2026).

Железнодорожные вокзалы и узлы Горького в годы Великой Отечественной войны

*Саркисян Арсен Мартинович,
Бондаренко Александр Игоревич,
студенты*

*Акимова Галина Николаевна,
преподаватель*

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье рассматривается стратегическая роль железнодорожных вокзалов и узлов города Горького (ныне Нижний Новгород) в период Великой Отечественной войны. Анализируется функционирование Московского вокзала как центрального транспортного узла, а также работа

вспомогательных станций, обеспечивавших связь фронта с крупнейшими оборонными предприятиями региона. Особое внимание уделено мерам противовоздушной обороны, технологическим инновациям в организации движения и трудовому героизму железнодорожников. Сделан вывод о том, что бесперебойная работа Горьковского железнодорожного узла стала критически важным фактором в обеспечении обороноспособности страны и достижении Победы.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; Горьковская железная дорога; Московский вокзал; Кузница Победы; военная промышленность; эвакуация; трудовой подвиг; транспортный узел; Нижний Новгород.

Железнодорожные вокзалы и узлы Горького в годы Великой Отечественной войны (1941-1945).



Введение. В годы войны город Горький (ныне Нижний Новгород) действительно стал «Кузницей Победы» - крупнейшим военно-промышленным центром на Волге. Его заводы (ГАЗ, «Красное Сормово» и др.) круглосуточно работали на фронт, бесперебойно отправляя оружие, боеприпасы, медикаменты и другие, жизненно важные грузы. Горьковская железная дорога в эти годы стала «нитью, которая связала фронт и тыл»: по её путям шли эшелоны с военной техникой и боеприпасами в сторону фронта, а навстречу возвращались санитарные поезда с ранеными и эвакуированными. Московский вокзал Горького служил главным узлом этого потока. Именно оттуда отправлялись на фронт эшелоны со специальными грузами. Здесь же через станции Горьковского узла формировались госпитальные поезда. Вокзал работал круглосуточно, несмотря на налёты вражеской авиации и перебои с электроснабжением [1][2].

Московский вокзал: центральный транспортный узел

Московский вокзал Горького был ключевым железнодорожным узлом. Через его перроны и сортировочные пути шли сотни воинских эшелонов, комбинированных грузовых и пассажирских составов. По свидетельствам эпохи,



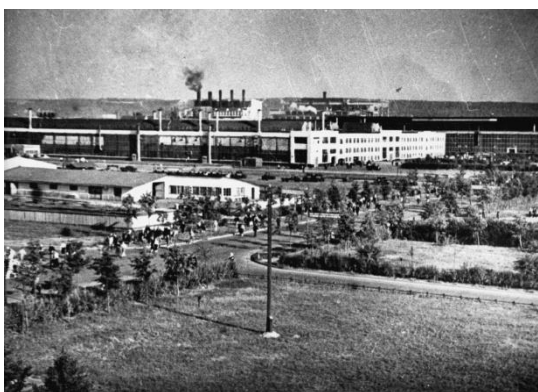
«в одну сторону шли эшелоны с военной техникой и боеприпасами, в другую - санитарные поезда с ранеными и эвакуированными» [1]. Параллельно здесь формировались бронепоезда (например, легендарный «Козьма Минин» строился на депо Горький-Московский с участием сормовских машиностроителей[3]) и специальные составы: санитарные поезда, поезда обслуживания, зенитно-артиллерийские поезда [1]. Несмотря на постоянные воздушные тревоги и затухание светомаскировки, вокзал обеспечивал

ные воздушные тревоги и затухание светомаскировки, вокзал обеспечивал

приём эвакуированных, организацию мед. эвакуации и вывоз боеприпасов на фронт. В штате дежурили зенитчики и ПВО-взводы, чтобы в случае налёта оперативно гасить пожары и подавать сигналы оповещения.

Рокадные и вспомогательные станции (Сормово, Канавино, Мыза, Автозавод)

Около горьковского узла функционировали ряд небольших, но важных станций: Сормово, Канавино, Мыза, Автозавод и другие. Они связывали магистрали с промышленными предприятиями. Так, станция **Сормово** обслужи-



вала Красное Сормово - крупнейший судостроительный-танковый завод. Её пути шли непосредственно на территории завода, по ним отправляли танки Т-34 и артиллерийские орудия. Именно на сормовском участке строился бронепоезд «Козьма Минин»[3]. Другая станция располагалась возле автозавода ГАЗ, здесь через тупиковую станцию «Автозавод» уходили эшелоны с автомобилями, грузовиками «Полуторка» и другими средствами. Станция **Мыза** (в Приокском районе) и «Автозавод» обеспечивали связь с заводом имени Молотова (ГАЗ) и другими предприятиями. Вокруг этих узлов действовали маневровые локомотивы, которые заезжали на промышленные ветки для смены вагонов. Благодаря им заводы ГАЗ и «Красное Сормово» получали сырьё и отправляли гото-

вую продукцию фронту.

Организация работы под бомбёжками и меры ПВО

Военная обстановка требовала жесткой дисциплины и круглосуточной работы. На Горьковской дороге даже в самые тяжёлые дни авианалётов продолжалось движение поездов. Чтобы сохранить работу узла, применялись различные меры обороны: станции закрывали, ставили прожекторы вверх, дей-



ствовали зенитные батареи и заградительные аэростаты над городом. Нередко специальные локомотивные колонны (по 15-20 паровозов) отправлялись на «густонаселённые» участки, где накапливались незапланированные эшелоны с войсками. Каждая колонна снабжалась запасами рельсов и шпал, чтобы сразу устранять повреждения [1]. Железнодорожники и рабочие ремонтировали пути прямо в зоне пожаров

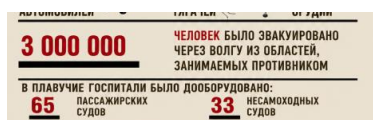
[1]. Под шквальным вражеским огнём локомотивы умело избегали вражеские

залпы, внезапно останавливаясь или меняя скорость [3]. Благодаря такому героизму и организации движение поездов в Горьком практически не прекращалось.

Транспортные пути и направления



Перевозки Горьковской железной дороги [4]



Осенью 1941 года, когда немцы подошли к Москве, большинство западных железнодорожных путей оказалось блокировано [2]. Горьковский узел стал одним из четырёх действующих маршрутов тыла [2] (наряду с Ярославским, Рязанским и Казанским направлением). Особенно стратегическим был маршрут через Канавино на Казань и дальше на

Урал. В этом направлении важную роль играл Казанский вокзал Горького, обеспечивавший отправку грузов и координацию движения поездов на восток страны. Инженер Горьковского «Желдорпроекта» Николай Адрианов предложил даже пустить по городской трамвайной мостовой железнодорожные составы [2]. Впервые по трамвайным рельсам через Оку проследовал танковый эшелон с четырьмя платформами. Этот путь позволил направлять горьковскую технику на фронт, минуя

московский узел: грузы достигали линий фронта почти на неделю быстрее прежнего. Кроме того, с 1943 года Горьковская дорога регулярно отправляла поезда с продуктами и провиантом в блокадный Ленинград. Всего из Горького к фронту ушло почти 20 миллионов вагонов с оружием, техникой и грузами [1].

Железнодорожники-герои и трудовой подвиг тыла

На Горьковской дороге отсутствовала текучка - тысячи служащих ушли добровольцами на фронт. На их место пришли женщины, подростки и пенсионеры. Уже к концу 1941 года более трети персонала были женщины; 74 девушки стали машинистками паровозов, а фронтовые бригады «железнодорож-



ниц» выполняли нормы работы на 300-350 % [1]. Эти люди днём и ночью трудились без сна: освоили сразу несколько профессий, затапливали печи, латали вагоны. Самый известный эпизод - подвиг Ивана Сигачева из Сергача [1]. Когда на экстренном маршруте растрескалась топка локомотива, Сигачев залез внутрь полукипящей топки и за 40 минут сам заменил штыки, спасая поезд. Этот подвиг увековечен в поэме Самуила Яковлевича Маршака «Баллада о рабочем Сигачёве» [1]. Примеру Ивана многие

следовали: дежурные Горького-Сортировочного аналогично влезали в загоревшиеся топки и заделывали пробойны по 15-40 минут, не покидая вахту. Кроме того, железнодорожники горьковского региона активно участвовали в сборе средств для фронта: только в 1943 году они собрали более 2,17 млн. руб. на военные нужды [1]. Всего на Горьковской дороге воевали 3121 человек, а около 19 330 - работали в тылу, каждый вкладывая свой труд в общую Победу.

Заключение: вклад Горьковского узла в Победу

Работа Горьковского железнодорожного узла была важной частью тыла страны. Пять дней в неделю, а зачастую и семь - станционные службы, депо и железнодорожные рабочие обеспечивали фронт всем необходимым «от пороха до пирога». Своей самоотверженностью они поддерживали невидимую, но критически важную связь между заводами «Кузницы Победы» и полевыми армиями [1][2]. Учитывая масштабы перевезённого: десятки тысяч вагонов оборудования и снаряжения, тысячи легковых и грузовых машин, десятки специальных поездов это вклад Горьковского узла в Победу действительно не оценим. Горьковчане не только выполнили план загрузки фронта - они показали пример тылового героизма, без которого Победа была бы невозможна.

Список литературы

1. Тыльная сторона войны: ради победы нижегородские железнодорожники шли в пекло [Электронный ресурс] // Нижегородская правда: [офиц. сайт]. - 2020. - Режим доступа: <https://pravda-nn.ru/delonn/tylnaya-storona-vojny-radi-pobedy-nizhegorodskie-zheleznodorozhniki-shli-v-peklo/> (дата обращения: 29.04.2026).
2. Выставка «Горький – кузница победы» проходит в Нижнем Новгороде [Электронный ресурс] // Информационное агентство «Время Н»: [офиц. сайт]. - 2020. - Режим доступа: https://www.vremyan.ru/news/vystavka_gorkij_kuznica_pobedy_prohodit_v_nizhnem_novgorode.html (дата обращения: 29.04.2026).
3. От Горького до Берлина [Электронный ресурс] // Культура.РЖД: [офиц. сайт]. - Режим доступа: <https://kultura.szd.online/publikatsii-v-smi/item/ot-gorkogo-do-berlina> (дата обращения: 29.04.2026).
4. Музей науки Нижегородской радиолaborатории [Электронный ресурс]: [офиц. сайт]. - Режим доступа: <https://nrl.unn.ru> (взято фото).

Вклад железнодорожников в период блокады Ленинграда

*Сорокин Артем Александрович,
студент*

*Куценкова Любовь Сергеевна,
преподаватель*

*НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: *Статья посвящена роли железнодорожников в годы Великой Отечественной войны, уделяя особое внимание подвигу тружеников Октябрьской железной дороги. Рассматривается строительство и функционирование "Дороги победы", обеспечившей прорыв блокады Ленинграда, а также трагические события на станции Лычково. Отдельное внимание уделяется самоотверженному труду машинистов, заготовке древесного топлива и сбору средств в фонд обороны. Статья демонстрирует героизм и стойкость железнодорожников, внесших неоценимый вклад в Победу.*

Ключевые слова: *Великая Отечественная война, блокада Ленинграда, железная дорога, Дорога победы, железнодорожники, подвиг, станция Лычково, эвакуация, фронт, оборона, грузоперевозки, самоотверженный труд.*

18 января 1943 года была прорвана блокада Ленинграда, однако город все еще находился во вражеском кольце. Ширина отвоеванного участка не превышала одиннадцати километров, но впервые за полтора года появился шанс наладить сухопутное сообщение со страной. Незамедлительно началось строительство железной дороги. Прямо под постоянными обстрелами и бомбардировками врага.

Уже 7 февраля в осажденный город пришел первый поезд с Большой земли. В Ленинград шли эшелоны с продовольствием и вооружением, топливом и стройматериалами, а главное - войсками для последнего, сокрушительного удара по врагу [1].

Сами железнодорожники нередко называли этот участок «коридор смерти». Но, несмотря на опасности и тяготы, все ощущали приближение конца блокады. Так оно и произошло.

Закономерно, что железнодорожная ветка, проложенная сразу после прорыва блокады и обеспечившая подготовку разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом, в историю вошла под названием Дорога победы.

Война началась 22 июня 1941 года. А 24-25 июня на Октябрьской железнодорожной магистрали ввели военный график работы: поезда с солдатами и воинскими грузами пропускали в первую очередь.

Во всех подразделениях Ленинградского узла в эти дни прошли собрания. В общей сложности на них присутствовало более 29 тысяч железнодорожников. Разумеется, практически все рвались на фронт, чтобы с оружием в

руках бороться с врагом.

На Октябрьской дороге сформировали два железнодорожных батальона, в которые вошли 1418 добровольцев. На Ленинградском узле создали батальон из 1080 человек [1].

В ноябре 1941 года железнодорожный батальон Ленинградской дороги вошел в состав одной из дивизий войск НКВД и участвовал в ожесточенных боях на подступах к Ленинграду.

И все-таки главный свой ратный подвиг железнодорожники с первых дней войны совершали прямо на рабочем месте - в составе поездных бригад, депо, ремонтных команд.

С первых дней войны на Октябрьскую железную дорогу легла основная ответственность за эвакуацию. Из прифронтовых территорий и Ленинграда вывозили мирных жителей, предприятия передислоцировались за Урал.

Наступающие фашисты прекрасно понимали значение слаженной работы железнодорожников. Они пытались любыми способами нарушить стройную систему путей сообщения и связи.

Трагедия на станции Лычково

Небольшая железнодорожная станция в Новгородской области. 18 июля 1941 года. Накануне вечером прибыл поезд с эвакуированными ленинградскими детьми. В пути он пополнялся новыми маленькими беженцами из ближайших к железной дороге сел и деревень. В двенадцати вагонах-теплушках находилось около 2000 детей и сопровождающих их педагогов и медиков. На станции Лычково ждали очередную группу - из Демянска. В то же время на соседнем пути остановился санитарный поезд. Легкораненые красноармейцы и санитарки засобирались на привокзальный рынок, чтобы пополнить запасы продовольствия. И тут появились самолеты...[2].

Как вспоминали очевидцы, никто сразу и не понял, чьи они - наши или немецкие. Не хотелось верить, что прорвались фашистские бомбардировщики, ведь все были убеждены, что наши доблестные летчики и зенитчики надежно



Рис. 1 Дети на станции Лычково

прикрывают небо.

"Через пару дней на Лычково нахлынули матери несчастных жертв. Простоволосые, растрепанные, они металась между путей, искореженных

взрывами бомб. Они незряче бродили по лесу, не обращая внимания на минные поля, и подрывались на них... Неудивительно, что некоторые тронулись разумом. Меня одна женщина, улыбаясь спрашивала, не встречал ли я ее Вовочку? Она только сейчас вела его в детсадик и оставила вот здесь... Зрелище страшное: истерики, вопли, обезумевшие глаза, растерянность, безысходность...» Так описывает последствия бомбёжки очевидец событий Валентин Динабургский, в архивах сохранилась справка об эвакуации ленинградских детей из юго-восточных районов области. Датирована она 29 июля 1941 года, то есть через десять дней после налета [2].

"На станции Лычково в момент подготовки и посадки детей в эшелон был произведен внезапный налет (без объявления воздушной тревоги). Одиночный немецкий бомбардировщик сбросил до 25 бомб, в результате чего разбито 2 вагона и паровоз из детского эшелона, порвана связь, разрушены пути, убит 41 человек, в том числе 28 ленинградских детей, и ранено 29 человек, в том числе 18 детей [2]. Документ 1941 года явно умалчивал масштаб трагедии. В справке говорится о последствиях только первого налета и лишь упоминается, что в поселке находилось свыше четырех тысяч человек. Вслед за первым самолетом появились еще четыре немецких бомбардировщика, которые бомбили и обстреливали Лычково.

Реальные масштабы бойни до сих пор неизвестны. Есть предположение, что в Лычково погибло до двух тысяч детей. И это только одна трагедия. Немецкая авиация варварски уничтожала все живое, не щадя ни женщин, ни детей.

В 2007 году в журнале «Нева» об этом эпизоде войны написала Евгения Фролова - маленькая девочка, стоявшая в дверях теплушки на станции Лычково. По ее словам, от самолета начали отделяться и скользить вниз кривой цепочкой небольшие черные зерна. А дальше - ад. Все потонуло в шипении, грохоте, дыме. Женю с подругами отшвырнуло от дверей на тюки к задней стенке вагона. Он трясся и качался. С нар валились одежда, одеяла, сумки... и тела мальчишек, которые первыми заняли места на спальных полках. Со всех сторон со свистом что-то летело через головы и вонзалось в стены и пол. Пахло паленым, как от пригоревшего на плите молока...

Подвиг машинистов.

В марте 1942 года по инициативе машиниста И.П. Пироженко была создана колонна паровозов имени Государственного Комитета Обороны, куда входили 12 паровозов, в их числе паровозы машинистов Г.П. Бочкова, Ф.М. Ильина, А.Н. Кузнецова. И.Я. Яшкова, Ф.Н.Мельникова, А.М. Кухарского, И.П. Осипова и других. Вскоре коллективу И. П. Пироженко, за выдающиеся успехи в труде было присвоено имя Государственного Комитета Обороны СССР. На всех участках железнодорожники трудились самоотверженно. Колонна имени Государственного Комитета Обороны из 12 паровозов, которой руководил старший машинист И.П. Пироженко, в марте, работая во фронтовых условиях, перевыполнила задание по перевозке грузов. Примеру передовиков следовали остальные деповские машинисты. В результате коллективу

депо по итогам Всесоюзного социалистического соревнования железнодорожников было присуждено переходящее Красное знамя Народного комиссариата путей сообщения и ВЦСПС. Началась настоящая битва на рельсах за хлеб для Ленинграда. Машинисты Г. Баранский, В. Самсонов, И. Андреев обратились с письмом к руководству Кировской железной дороги. В нем они писали: «Нам доверена почетная и ответственная задача своевременно доставлять грузы для фронта и героического Ленинграда. Мы с честью выполняем эту задачу. Много раз нам приходилось вести тяжеловесные поезда под обстрелами вражеских самолетов, но всегда груз для фронта и страны был доставлен благополучно. Работать так, как бойцы на фронте, стало для нас законом. Мы, паровозники, обязуемся боевой работой закрепить за собой полученное переходящее знамя НКПС и ВЦСПС и добиться первенства в соревновании железнодорожников». В развернувшемся социалистическом соревновании машинисты В.Г. Швецов, Ф.Н. Мельников, З.А. Садеков, И.П. Пироженко и многие другие водили поезда на высоких скоростях, по-лунински ухаживали за паровозами [3].

Когда были израсходованы и эти запасы угля, Волховстроевские железнодорожники получили разрешение использовать 20 тысяч кубометров древесины, которая находилась на территории Сясьского целлюлозно-бумажного комбината. Скоро на склад топлива стали поступать до сорока вагонов древесины в сутки. Однако сразу их использовать было нельзя. Требовалась разделка балансов на 1-2 метровые поленья. Коллектив склада топлива под руководством Баскакова обеспечивал бесперебойную работу по экипировке паровозов. Людей не доставало, не хватало и механизмов. Выручал трудовой героизм тружеников предприятий узла. В цехах после смены рабочие делали электропилы и колуны, монтировали станки для подачи дров. Эти работы возглавлял бригадир электроцеха В. Рикунев.

С боевым настроением выходил коллектив депо в зиму 1942-1943 годов. Паровозные бригады трудились, не жалея сил во имя победы над ненавистным врагом. Люди жили ожиданием победы. Они приближали эту победу каждый день, рискуя жизнью. В январе 1943 года после ожесточенных боев, войска Волховского и Ленинградского фронтов соединились и тем самым прорвали блокаду Ленинграда. Сообщение об этой победе советских войск, переданное по радио в ночь на 19 января было воспринято работниками депо с величайшим восторгом. На следующее утро в цехах были проведены митинги. Машинист Н.В. Богданов, выступая перед рабочими паровозного депо сказал: «Спасибо нашей родной армии за победу. Нашим ответом за героизм воинов будет самоотверженный труд. Я вношу на строительство эскадрильи самолетов 1000 рублей» [3]. Машинист И.Я. Яшков, у которого на фронте были два брата, предложил на митинге начать соревнование паровозных бригад за право вести первый поезд в Ленинград. Это предложение было единогласно принято. В фонд обороны в этот день внесли взносы: А.И. Седунов — 2500 руб., Н.В. Богданов -1500 руб., А.Ф. Коротков -1000 руб. Паровозные бригады взяли обязательство провести 150 скоростных поездов [3]. По окончании митингов люди работали с утроенной энергией. Каждый понимал, что еще потребуется

много сил и энергии, чтобы добиться полной победы над ненавистным врагом. За годы войны паровозники собрали 2млн. 400 тысяч рублей [3].

В день прорыва блокады ГКО принял решение на отвоеванной земле построить железную дорогу. Военные железнодорожники в труднейших фронтовых условиях под обстрелами и бомбежками врага в короткий срок — пятнадцать дней — построили железнодорожную ветку Поляны — Шлиссельбург протяженностью 33 километра, соединившую Ленинград через Волховстрой со всей страной. Через Неву у Шлиссельбурга были построены временные мосты. Второго февраля по ветке прошел первый пробный поезд. Как только военные железнодорожники приступили к строительству новой фронтовой магистрали, среди паровозников депо развернулось соревнование за право вести первый поезд с Большой земли в Ленинград. В сложных фронтовых условиях лучших результатов достигла бригада машиниста И.П. Пироженко.

Вклад железнодорожников в период блокады Ленинграда неоценим. Их самоотверженный труд, мужество и стойкость стали одним из ключевых факторов, обеспечивших выживание города и, в конечном итоге, его освобождение. От строительства легендарной «Дороги победы» под огнем врага до ежедневных подвигов машинистов, перевозивших жизненно важные грузы, — каждый железнодорожник вносил свой вклад в общую Победу.

Судьбы тысяч людей, включая невинных детей, были трагически обрваны на станции Лычково, ставшей символом жестокости войны. Однако даже перед лицом таких ужасов, железнодорожники не сломались, а лишь укреплялись в своем стремлении к Победе. Инициативы, подобные колонне паровозов имени ГКО, сбор средств в фонд обороны, работа по заготовке древесного топлива — всё это демонстрирует беспрецедентный героизм и преданность Родине.

Железнодорожники не просто перевозили грузы и людей. Они были живым щитом, соединявшим осажденный город с Большой землей, они своим трудом ковали Победу, подавая пример несгибаемой воли и любви к Отечеству. Их подвиг — это не только страница истории, но и вечный урок мужества для будущих поколений.

Список литературы

1. Роль железнодорожников в обороне Ленинграда // Волховские огни. — URL: <https://volhovogni.ru/articles/media/2023/3/2/rol-zheleznodorozhnikov-v-oborone-leningrada-1>.
2. Трагедия на станции Лычково // Официальный сайт Минобороны России. — URL: <https://army.ric.mil.ru/Stati/item/420087>.
3. Дорога победы: как строили железную дорогу жизни для Ленинграда // Комсомольская правда. — URL: <https://www.spb.kp.ru/best/spb/doroga-pobedy>.

Железнодорожники в битве с фашизмом: трудовой и ратный подвиг на стальных магистралях войны

Скорынин Данил Романович,
студент

Цуканова Татьяна Вячеславовна,
Заведующая отделением Автоматика и организация перевозок

Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта -филиал РГУПС
г. Тихорецк, Российская Федерация

Аннотация: В статье анализируется ключевая роль советских железнодорожников в достижении Победы в Великой Отечественной войне. На основе исторических данных и примеров героизма рассматриваются основные направления их деятельности: эвакуация промышленности и населения, обеспечение стратегических воинских перевозок, восстановление разрушенной инфраструктуры, а также непосредственное участие в боевых действиях. Приводятся статистические показатели работы транспорта в годы войны, описаны конкретные случаи мужества машинистов, путейцев и партизан-железнодорожников. Делается вывод о том, что самоотверженный труд работников стальных магистралей стал одним из решающих факторов, обеспечивших коренной перелом в ходе войны и её победное завершение.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, железнодорожники, железнодорожный транспорт, трудовой подвиг, эвакуация, стратегические перевозки, «Дорога жизни», бронепоезда, тыл, фашизм, локомотивные бригады, восстановление путей.

Великая Отечественная война стала величайшим испытанием для всего советского народа, потребовав небывалого напряжения сил как на фронте, так и в тылу. В грандиозной битве против фашизма Победа ковалась не только на полях сражений, но и на промышленных предприятиях, в колхозах и, в значительной мере, на стальных магистралях страны. «К началу войны железнодорожная сеть СССР насчитывала около 106 тысяч километров, а численность работников железнодорожного транспорта превышала 1,5 миллиона человек» [4, стр. 15]. С первых дней боевых действий сеть железных дорог превратилась в важнейшую артерию, питающую фронт и связывающую его с тылом. Без чёткой и самоотверженной работы железнодорожников были бы немыслимы ни стратегические переброски войск, ни массовая эвакуация промышленности, ни бесперебойное снабжение действующей армии.

Цель данной статьи — на основе анализа исторических данных и конкретных примеров героизма охарактеризовать многогранный вклад, который внесли советские железнодорожники в борьбу с фашизмом. Для достижения цели рассматриваются следующие задачи: показать масштаб эвакуационных

перевозок в 1941–1942 годах; описать перестройку работы железных дорог на военный лад; привести примеры боевых действий и диверсий железнодорожников на оккупированных территориях; оценить работу по восстановлению путевого хозяйства и мостов.

Уже с лета 1941 года перед железнодорожниками встала беспрецедентная по своим масштабам задача: эвакуировать на восток тысячи промышленных предприятий и миллионы людей. Эта работа проводилась в экстремальных условиях, под непрерывными вражескими бомбардировками. По данным военной статистики: «в общей сложности за Урал, в Поволжье, Сибирь и Среднюю Азию было вывезено более 1,5 тысячи заводов, а в обороте находилось около 1,5 миллионов вагонов с эвакуогрузами, что составляло примерно 30 тысяч поездов» [3, стр. 290-292].

Каждый такой состав двигался под угрозой авианалётов. Особенно сложной была ситуация на западных магистралях: при отступлении Красной армии железнодорожникам приходилось взрывать пути, мосты и стрелочные переводы, чтобы они не достались врагу. Одновременно велась срочная эвакуация подвижного состава. Например: «с Октябрьской железной дороги в глубокий тыл было вывезено более 2,5 тысяч паровозов и 25 тысяч вагонов. Западно-Сибирский тыл принял более миллиона эвакуированных граждан» [2, стр. 112-113]. Основная тяжесть этих перевозок легла на плечи тружеников стальных магистралей. Этот трудовой подвиг, по сути, стал вторым фронтом советского тыла, позволив сохранить и приумножить промышленную мощь страны для производства вооружения. Благодаря чёткой работе эвакуационных поездов уже к середине 1942 года на новых местах начали работать заводы, выпускавшие танки, самолёты и снаряды.

С первых дней войны работа всего железнодорожного транспорта была перестроена в соответствии с требованиями военного времени. «Уже 22 июня 1941 года было введено специальное военное расписание» [4, стр. 45], приоритет в котором отдавался продвижению воинских эшелонов и мобилизационных грузов. Пассажирские перевозки были максимально сокращены, а все силы брошены на обслуживание фронта.

Железнодорожники героически справлялись с новыми вызовами: под бомбёжками водили составы, использовали так называемые «живые замки» (сцепщики, которые вручную соединяли вагоны под огнём) для увеличения пропускной способности. Локомотивные бригады доводили поезда до места назначения, проводя за управлением тысячи километров и месяцами не возвращаясь домой. Машинист Н.А. Лунин из Перми инициировал движение по сверхремонт паровозов силами самих бригад, что позволило значительно сократить простой техники. Его метод был распространён по всей стране.

«За годы войны на стальные магистрали пришлось более 80% всего грузооборота страны. Боеприпасов, горючего и продовольствия было перевезено более 19 миллионов вагонов» [5, стр. 155]. Именно железнодорожники обеспечили подготовку и проведение 50 стратегических и наступательных операций Красной армии. Особого упоминания заслуживает легендарная «Дорога жизни» — «транспортная артерия через Ладожское озеро, работа которой в

условиях ледовой трассы и постоянных обстрелов спасла от голодной смерти сотни тысяч жителей блокадного Ленинграда. За зиму 1941–1942 годов по льду было доставлено более 360 тысяч тонн грузов» [4, стр. 210], при этом погибло множество водителей и железнодорожников, обслуживавших переправу.

Вклад железнодорожников не ограничивался работой в тылу. Многие из них с оружием в руках сражались на фронте. Тысячи работников стальных магистралей воевали в составе действующей армии и партизанских отрядов. Героизм, ставший символом мужества, проявил лётчик капитан Н.Ф. Гастелло, до войны работавший на паровозоремонтном заводе в Минске. Его подвиг — направление горящего самолёта на вражескую колонну — повторил экипаж Н.П. Губина из Читинского паровозного депо.

Активно применялись и инженерные решения. Железнодорожники строили и укомплектовывали личным составом бронепоезда — грозное оружие того времени. Рабочие новосибирского депо передали армии шесть бронепоездов, а за годы войны на фронт ушли сотни паровозов, превращённых в мощные огневые точки. Бронепоезда использовались для обороны городов, поддержки пехоты и охраны стратегических коммуникаций.

Железнодорожники-партизаны организовывали диверсии на оккупированных территориях, пуская под откос вражеские эшелоны, разрушая пути и связь. Так, в смоленском подполье рабочие депо изготавливали специальные «угольные мины» — взрывные устройства, замаскированные под куски угля, которые подбрасывали в тендеры немецких паровозов. Это приводило к взрыву котла и крушению состава. На Белорусской железной дороге действовала группа под руководством К.С. Заслонова, «которая за несколько месяцев пустила под откос более 100 вражеских эшелонов» [4, стр. 318]. Такие действия серьёзно нарушали снабжение немецких войск.

Помимо эвакуации и снабжения, на железнодорожников легла колоссальная задача по восстановлению разрушенной инфраструктуры. «За годы войны гитлеровцы уничтожили более 65 тысяч километров железнодорожных путей, 13 тысяч мостов и 4 тысячи станций» [4, стр. 350]. Восстановительные работы велись непосредственно за линией фронта, часто под артиллерийским огнём и авиабомбами. Железнодорожные войска и специальные формирования НКПС (Народного комиссариата путей сообщения) в кратчайшие сроки наводили переправы и прокладывали «живые дороги».

Характерна в этом смысле история машиниста А.А. Лесникова, который водил поезда по фронтовым магистралям от Кавказа до самого Берлина. Он лично участвовал в ремонте путей, замене рельсов под обстрелами и даже вступал в бой с вражескими десантами. Именно его бригада «25 апреля 1945 года привела первый советский поезд на станцию Берлин-Лихтенберг» [1, стр. 10], поставив победную точку в этой летописи мужества. Всего к концу войны было восстановлено около 120 тысяч километров главных путей, что позволило обеспечить снабжение заключительных наступательных операций.

Таким образом, вклад советских железнодорожников в борьбу с фашиз-

мом является неоценимым и многогранным. Они не просто обеспечивали перевозки — они создали фундамент для стратегических побед. Благодаря их героизму и профессионализму удалось эвакуировать промышленность на восток, наладить бесперебойное снабжение фронта боеприпасами и горючим, оперативно восстанавливать разрушенные коммуникации и даже вести боевые действия на бронепоездах и в партизанских отрядах.

Проявляя массовый героизм, самоотверженность и высочайшее мастерство, труженики стальных магистралей стали одним из ключевых факторов, обеспечивших коренной перелом в ходе Великой Отечественной войны. Тысячи железнодорожников были награждены орденами и медалями, многие удостоены звания Героя Советского Союза. Их подвиг, совершённый в тылу и на поле боя, навсегда останется в истории как яркий пример единства фронта и тыла, без которого разгром фашизма был бы невозможен. Память о нём должна передаваться из поколения в поколение, что особенно важно в контексте темы конференции: «Никто не забыт, ничто не забыто».

Список литературы

1.Сперанский А.В. Свердловская и Пермская магистрали в 1941–1945 гг.: патриотическое движение уральских железнодорожников // Genesis: исторические исследования. — 2024. — № 2. — С. 1–11.

2.Снегирева Л.И. Эвакуация населения и железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны (на материалах Западной Сибири) // Вестник Томского государственного педагогического университета. — 2015. — Вып. 2 (155). — С. 110–115.

3.Зеленская Ю.Н. Эвакуационные перевозки — одно из направлений деятельности Кировской железной дороги на начальном этапе Великой Отечественной войны // Научный диалог. — 2020. — № 3. — С. 287–299.

4.Железнодорожные войска и специальные формирования НКПС в первом периоде Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) / М. А. Левин, В. Н. Петропавловский, С. В. Лелеко [и др.]; под ред. О.И. Косенкова. — Санкт-Петербург: ПОЛИТЕХ-ПРЕСС, 2023. — 423 с.

5.Шабалина Л.Н. Вестник научных конференций. 2017. № 12-3. С. 154-156.

От фронта до учебной аудитории: жизненный путь Шестовых

Слепова Валерия Александровна
студентка

Кузнецова Ольга Анатольевна
Преподаватель

*Алатырский техникум железнодорожного транспорта- филиал ПривГУПС
г. Алатырь, Российская Федерация*

Аннотация: В статье на основе архивных материалов исследуется жизненный путь супругов Шестовых — Александра Васильевича и Зинаиды Лукиничны, чьи судьбы неразрывно связаны с историей Алатырского техникума железнодорожного транспорта. Показано, как их фронтовой и трудовой подвиг, профессионализм и педагогическая деятельность повлияли на становление учебного заведения. Работа подчеркивает важность сохранения памяти о выдающихся людях как основы патриотического воспитания и преемственности поколений.

Ключевые слова: Алатырский техникум железнодорожного транспорта, Великая Отечественная война, супруги Шестовы, педагогическая династия, патриотизм, отраслевое образование, трудовой подвиг, человеческий капитал.

История любого учебного заведения — это не просто хронология событий, а самая настоящая история людей, их жизненный путь становления профессионалами, стремление стать талантливыми и самоотверженными. Именно благодаря преподавателям, сотрудникам и студентам создавалась многолетняя история. Алатырский техникум железнодорожного транспорта, стоящий у истоков отраслевого образования на Горьковской магистрали, — яркое тому подтверждение. Это название для многих поколений стало синонимом надежности, качества и настоящей школы жизни. Его более чем 95-летний путь неразрывно связан с судьбой страны, а биографии его работников являются живым воплощением ценностей долга, мужества и преданности профессии. Стены этого учебного заведения помнят не только шум студенческих голосов и строгий голос преподавателя у доски. Они помнят военное лихолетье, когда аудитории опустели, а педагоги и студенты ушли на фронт. И помнят тех, кто, пройдя через горнило войны, вернулся, чтобы строить, восстанавливать и учить. Среди таких людей — семейная пара Шестовых, чья совместная история удивительным образом переплелась с историей техникума, оставив в ней неизгладимый и светлый след [5].

Алатырский техникум железнодорожного транспорта — одно из старейших учебных заведений Горьковской железной дороги. Первый учебный год начался в сентябре 1930 года. Техникум готовит специалистов не только для Горьковской дороги, но и для всей страны. За годы существования выпущено

более 15 тысяч молодых специалистов паровозного, вагонного, тепловозного, путейского хозяйства, а также специалистов в области движения на железнодорожном транспорте [1]. Подготовка ведется по очной и заочной форме, на бюджетной и коммерческой основе. Постоянно совершенствуется материальная база: вычислительный комплекс АТЖТ — один из лучших не только в городе, но и на дороге, оборудованы компьютерные классы, мультимедийные установки, в 2005 году начала работу новая виртуальная лаборатория электротехники и электроники. Техникум располагает 49 учебными кабинетами, 22 лабораториями, оборудован полигон. Однако за сухими цифрами стоит живая история, и особенно те ее страницы, что связаны с Великой Отечественной войной. Многие преподаватели, студенты и работники ушли на фронт, защищая Родину, проявив величайшее мужество и героизм. Среди них — Александр Васильевич и Зинаида Лукинична Шестовы.

Александр Васильевич Шестов родился в 1921 году в марийской деревне Курсилоса. Начало его трудовой деятельности на железнодорожном транспорте пришлось на 1941 год. С 1948 года он работал на различных должностях, в том числе начальником дистанции пути. Но перед тем как прийти в техникум, он прошел горнило Великой Отечественной войны. Тяжелый военный путь Александра Васильевича был отмечен высшими солдатскими наградами: орденами Отечественной войны I и II степени, орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги». Эти награды свидетельствуют об особом мужестве, крепком, стойком характере, а также о верности и любви к своей Родине. После окончания войны он стремился к новым высотам, совершая уже трудовые подвиги. Поступил в Тбилисский политехнический институт имени В.И. Ленина и получил специальность инженера путей сообщения. Пройдя путь от рабочего до начальника дистанции пути, он познал стальную магистраль от шпалы до общего плана [2].

В 1971 году Александр Васильевич обрел новое русло — стал преподавателем в Алатырском техникуме железнодорожного транспорта, вел дисциплины «Машины и механизмы путевого хозяйства» и «Содержание и ремонт железнодорожного пути». При работе с архивными материалами в личном деле была обнаружена характеристика: «К работе относится добросовестно, свои предметы знает хорошо, уроки проводит интересно, доходчиво, добивается высоких знаний учащихся. Много внимания уделяет воспитанию, внеклассной работе, оборудованию кабинета необходимыми учебными пособиями и механизмами. При кабинете постоянно работает кружок технического творчества, силами учащихся которого изготовлены различные макеты и наглядные пособия». Его уроки и лекции были живыми, увлекательными, превращающими сложные схемы в ясные и понятные истины. Он не просто учил — он воспитывал будущих специалистов, добиваясь от них глубоких, а не формальных знаний. Шестов вел активную общественную работу: неоднократно избирался членом партийного бюро, был председателем группы народного контроля техникума, с большим удовольствием оказывал помощь и студентам, и коллегам. Особой, проникновенной строкой в его педагогической деятельности были встречи с учениками, где он, ветеран, делился фронтовыми

воспоминаниями, проводя незаменимую военно-патриотическую работу. За доблестный труд он неоднократно поощрялся руководством техникума и Горьковской железной дороги. В 1991 году Александр Васильевич ушел на заслуженный отдых, отдав свою душу, опыт и знания, передав эстафету другим преподавателям. Он оставил после себя не просто воспоминания, а прочный фундамент знаний, уважение коллег и искреннюю благодарность многих поколений студентов, для которых он стал настоящим Учителем с большой буквы. Одним из важнейших жизненных поворотов для Александра стала встреча с его будущей женой — Зинаидой Лукиничной.

Зинаида Лукинична Шестова родилась 15 мая 1924 года в селе Иваново Курской области в крестьянской семье. Ее отец работал на железной дороге, мать была домохозяйкой. Она окончила 10 классов средней школы города Бузулука в 1942 году. После окончания школы Зинаида сделала очень смелый и храбрый поступок — вступила в ряды Советской армии. Ей удалось с честью, достоинством и доблестью пройти этот тяжелый и тернистый путь, за что она была удостоена наград: медали «За боевые заслуги», медали «За победу над Германией в Великой Отечественной войне», медали «За взятие Берлина», медали «За освобождение Варшавы». Зинаида Лукинична участвовала в боях за СССР, в штурме и взятии Берлина, в освобождении Варшавы. После окончания войны перед ней встал выбор пути для дальнейшей трудовой деятельности. Ее выбор пал на профессию бухгалтера — в 1947–1948 годах она прошла соответствующие курсы [2].

Начало ее трудовой карьеры в Алатырском техникуме железнодорожного транспорта пришлось на 1 августа 1957 года, когда она была принята плановиком-экономистом производственных мастерских. Проработав три месяца, ее перевели на новую должность — бухгалтера по бюджету. Зинаида Лукинична всегда показывала себя в самом лучшем свете. Была дисциплинирована, свою работу знала отлично. Являлась активным участником общественной жизни, была уполномоченной по подписке газет и журналов, вступила в ряды председателя ревизионной комиссии месткома. За выдающуюся, качественную работу и профессионализм несколько раз поощрялась благодарностями и наградами, в том числе от Управления Горьковской железной дороги. С 5 марта 1972 года заняла место старшего бухгалтера. Продолжительное время являлась председателем ревизионной комиссии местного комитета. Позднее Народным судом была избрана народным заседателем. В 1970 году награждена юбилейной медалью «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина». В 1979 году Зинаида Лукинична ушла на заслуженный отдых в связи с наступлением пенсионного возраста [5].

На примере жизни и труда супругов Шестовых мы видим, как личная доблесть, проявленная на полях сражений Великой Отечественной войны, закономерно перешла в трудовую доблесть, педагогическое мастерство и профессиональную честность. Они стали частью прочного фундамента, на котором техникум строил свою репутацию. Их наследие — это не только память о прошлом, но и ориентир для нынешних и будущих поколений студентов и преподавателей, продолжающих славные традиции одного из старейших учебных

заведений отрасли. В современном мире люди часто спешат, забывая о нашем прошлом, о богатом наследии ушедшего времени. Одним из таких наследий является история людей. Очень важно ее освещать, помнить и гордиться. Память о Шестовых — не просто дань уважения прошлому, а тот самый «человеческий капитал», который продолжает двигать вперед и техникум, и всю отрасль.

Список литературы

1. История техникума (по материалам сайта АТЖТ) [Электронный ресурс]: Сайт администрации города Алатыря.- Дата обращения: апрель 2026.- URL: <https://old-galatr.cap.ru/sitemap.aspx?id=2127066>
Архивное дело Шестовой Зинаиды Лукиничны из архива АТЖТ
2. Архивное дело Шестова Александра Васильевича №214 из архива АТЖТ
3. Память народа 1941-1945 [Электронный ресурс]: Сайт Память народа. - Дата обращения: апрель 2026. - URL: <https://m.pamyat-naroda.ru/>
4. АТЖТ- филиал ПривГУПС [Электронный ресурс]: Сайт ПривГУПС Приволжский государственный университет сообщения. - Дата обращения: апрель 2026. -URL: https://www.samgups.ru/about/struktura_universiteta/filialy/spo/alatiyr_tehnikum/

Секция 2. Великие битвы великой войны

Великие битвы Великой Отечественной войны как фактор Победы СССР

*Айсин Артём Русланович,
Бабенко Павел Владиславович,
студент*

*Михайлова Марианна Павловна,
преподаватель*

*НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье рассматриваются крупнейшие сражения Великой Отечественной войны, оказавшие решающее влияние на исход борьбы с нацистской Германией. Проанализированы битва за Москву, Сталинградская битва, Курская битва, битва за Днепр и Берлинская операция. Выявлено их стратегическое, политическое и моральное значение. Сделан вывод о том, что именно последовательность побед Красной армии обеспечила коренной перелом в войне и окончательный разгром противника.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; битва за Москву; Сталинград; Курская дуга; битва за Днепр; Берлинская операция; Победа СССР.

Великая Отечественная война 1941–1945 гг. стала самым тяжёлым и масштабным вооружённым конфликтом в истории СССР [1, стр. 12]. На её начальном этапе Германия и её союзники обладали значительным военным и экономическим преимуществом. План «Барбаросса» предполагал молниеносное уничтожение Советского Союза в течение нескольких месяцев [4, стр. 45]. Однако уже в 1941 году стало ясно, что война примет затяжной характер. Ключевым фактором, изменившим ход войны, стали крупные стратегические сражения, в которых решались судьбы целых фронтов и направлений. Именно они определили переход инициативы от вермахта к Красной армии. Изучение крупнейших сражений Великой Отечественной войны позволяет выявить общие закономерности развития военного искусства в условиях тотальной войны. Каждое из сражений не только влияло на оперативную обстановку, но и становилось этапом формирования новой стратегии ведения боевых действий, основанной на взаимодействии фронтов, глубокой обороне и последующем контрнаступлении [1, стр. 34].

Битва за Москву (сентябрь 1941 г. – апрель 1942 г.) стала первым крупным поражением Германии во Второй мировой войне [1, стр. 4, кн. 2, стр. 67]. Немецкое командование придавало операции «Тайфун» решающее значение, рассчитывая захватить столицу СССР и завершить войну до зимы. В начале наступления вермахт сумел добиться значительных успехов: были окружены и

уничтожены крупные советские соединения под Вязьмой и Брянском. Однако уже в октябре 1941 года сопротивление Красной армии усилилось. Значительную роль сыграли переброска резервов из Сибири и Дальнего Востока, а также массовое народное ополчение [1, стр. 4, кн. 2, стр. 89]. Особое значение имела организация обороны Москвы: создание глубоко эшелонированных рубежей, противотанковых линий и укрепрайонов. Несмотря на тяжёлые погодные условия и приближение врага к столице, советское руководство не эвакуировало правительство полностью, что имело большое моральное значение. Контрнаступление Красной армии началось 5–6 декабря 1941 года. Немецкие войска были отброшены на 100–250 километров от Москвы [1, стр. 4, кн. 2, стр. 112]. Эта победа окончательно разрушила стратегию блицкрига и стала первым переломным моментом войны.

Сталинградская битва (17 июля 1942 г. – 2 февраля 1943 г.) стала одним из самых кровопролитных сражений в истории человечества и ключевым этапом коренного перелома в войне [5, стр. 15]. Германское командование стремилось захватить промышленный центр на Волге и перекрыть важнейшие транспортные артерии СССР, а также получить доступ к нефтяным ресурсам Кавказа [5, стр. 34]. Летом 1942 года вермахт начал масштабное наступление на южном направлении. Бои в Сталинграде отличались исключительной ожесточённостью. Сражение велось за каждую улицу, дом и этаж зданий. Символами сопротивления стали оборона Дома Павлова и бои на Мамаевом кургане [5, стр. 78]. 19 ноября 1942 года Красная армия начала операцию «Уран», в результате которой была окружена 6-я армия Паулюса [5, стр. 145]. Попытки деблокировать окружённую группировку провалились. 2 февраля 1943 года остатки немецких войск капитулировали [5, стр. 189]. Особенностью Сталинградской битвы стало широкое применение тактики городских боёв, где решающую роль играли малые штурмовые группы. Бои приобрели характер изнуряющего противостояния, в котором важное значение имела стойкость отдельных подразделений и командиров. Сталинград стал символом морального перелома не только для СССР, но и для всего антигитлеровского союза. Поражение под Сталинградом имело огромное значение: Германия потеряла стратегическую инициативу, а её союзники начали сомневаться в победе. Международный авторитет СССР резко вырос, усилилось сотрудничество с союзниками по антигитлеровской коалиции [5, стр. 210].

Курская битва (5 июля – 23 августа 1943 г.) стала крупнейшим танковым сражением в истории и окончательно закрепила стратегическую инициативу за СССР [3, С. 10]. Немецкое командование планировало операцию «Цитадель», целью которой было окружение советских войск на Курской дуге. Однако советская разведка заранее раскрыла планы противника, что позволило подготовить мощную оборону [3, стр. 45]. Курская битва также характеризовалась высоким уровнем технического развития вооружений. Впервые массово применялись новые типы танков и артиллерийских систем, что существенно повлияло на исход сражения. Немецкая армия понесла значительные потери в бронетехнике, что ограничило её дальнейшие наступательные возможности на

Восточном фронте [3, стр. 112]. Советская оборона включала несколько эшелонов, минные поля, противотанковые рвы и мощные артиллерийские позиции. Кульминацией сражения стало танковое столкновение под Прохоровкой, где с обеих сторон участвовали сотни боевых машин [3, стр. 215]. После отражения немецкого наступления Красная армия перешла в стратегическое наступление, освободив Орёл, Белгород и Харьков. Победа на Курской дуге окончательно лишила Германию возможности вести крупные наступательные операции на Восточном фронте [3, стр. 410].

Битва за Днепр (август – декабрь 1943 г.) стала одной из крупнейших стратегических операций войны по масштабу и числу участников [1, стр. 6, стр. 90]. Главной задачей Красной армии было освобождение Левобережной Украины и форсирование одной из крупнейших рек Европы — Днепра. Немецкие войска превратили правый берег реки в мощную оборонительную линию, известную как «Восточный вал» [1, стр. 6, С. 105]. Форсирование Днепра сопровождалось огромными трудностями: нехваткой переправочных средств, постоянными контратаками противника и большими потерями. Несмотря на это, советские войска сумели создать несколько плацдармов. 6 ноября 1943 года был освобождён Киев, что стало важнейшим политическим и стратегическим успехом [1, стр. 6, стр. 134]. В результате операции значительная часть Украины была освобождена, а фронт противника был прорван на широком участке.

Берлинская операция (16 апреля – 8 мая 1945 г.) стала завершающим этапом Великой Отечественной войны и одной из крупнейших наступательных операций в истории [2, стр. 156]. Советские войска начали наступление с Одера и Нейсе, прорвав мощную оборону противника. Несмотря на ожесточённое сопротивление, немецкие силы были быстро окружены [2, стр. 167]. Берлинская операция отличалась чрезвычайно высокой плотностью войск и артиллерии. Особую роль сыграла координация действий нескольких фронтов, что позволило одновременно вести наступление с разных направлений и быстро окружить столицу Германии. Кульминацией операции стал штурм Берлина. Уличные бои отличались высокой интенсивностью и большими потерями с обеих сторон. 30 апреля 1945 года советские солдаты водрузили Знамя Победы над Рейхстагом [2, стр. 189]. 8 мая 1945 года Германия подписала акт о безоговорочной капитуляции, что означало окончание войны в Европе [2, стр. 201].

Великие битвы Великой Отечественной войны сыграли ключевую роль в разгроме нацистской Германии [1, стр. 12, стр. 456]. Они стали не только военными событиями, но и символами стойкости, мужества и единства советского народа, проявившего исключительную силу духа в условиях тяжелейших испытаний. Именно в этих сражениях проявились стратегическое мастерство советского командования, героизм солдат и офицеров, а также способность государства в кратчайшие сроки мобилизовать все ресурсы экономики, промышленности и человеческого потенциала для достижения Победы [2, стр. 215]. Каждое из рассмотренных сражений внесло свой вклад в общий исход войны, формируя последовательный переход стратегической инициативы к

Красной армии. Опыт, полученный в ходе войны, стал важной основой для дальнейшего развития военной науки и укрепления обороноспособности страны в послевоенный период. Изучение данных событий имеет важное значение для сохранения исторической памяти, формирования уважения к подвигу поколений, победивших фашизм, а также для понимания причин и последствий крупнейшего конфликта XX века [3, стр. 612]. Память о Великой Победе остаётся важной частью исторического сознания и национальной идентичности.

Список литературы

1. Великая Отечественная война 1941–1945 годов : в 12 т. / М-во обороны Рос. Федерации ; под общ. ред. С. К. Шойгу (председатель) [и др]. — Москва : Кучково поле : Воениздат, 2011–2015. — Текст : электронный. URL: https://3gada.at.ua/publ/knigi/velikaja_otchestvennaja_vojna_1941_1945_godov_12_tomov_2012_2015/12-1-0-26569 (дата обращения: 30.04.2026).

2. Гареев, М. А. Полководцы Победы / М. А. Гареев. — Москва : Вече, 2019. — 384 с. — Текст : электронный. — URL: <https://avidreaders.ru/book/polkovodcy-pobedy.html> (дата обращения: 30.04.2026).

3. Замулин, В. Н. Курская битва / В. Н. Замулин. — Москва : Центрполиграф, 2018. — 640 с. — Текст : электронный. URL: <https://www.litres.ru/book/valeriy-zamulin/kurskaya-bitva-29427467/chitat-onlayn/> (дата обращения: 30.04.2026).

4. Исаев, А. В. От Дубно до Ростова / А. В. Исаев. — Москва : Яуза, 2020. — 512 с. — Текст : электронный. — URL: <https://knigaread.com/nauchnye-i-nauchno-populjarnye-knigi/istorija/page-4-183555-aleksei-isaev-ot-dubno-do-rostova.html> (дата обращения: 30.04.2026).

5. Исаев, А. В. Сталинград. За Волгой для нас земли нет / А. В. Исаев. — Москва : Яуза, 2021. — 544 с. — Текст : электронный. — URL: <https://libking.ru/101297-stalingrad-za-volgoy-dlya-nas-zemli-net-page-8.html> (дата обращения: 30.04.2026).

Курская дуга: массовый маневр резервами по железной дороге – как это повлияло на исход битвы

Богдашкин Владислав Александрович,
студент

Кущенко Любовь Сергеевна,
преподаватель

НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация

Аннотация: В статье рассматривается роль маневра резервами по железной дороге в ходе Курской битвы 1943 года. Особое внимание уделяется важности железнодорожной сети для оперативной мобильности советских войск, а также описывается строительство стратегической железнодорожной линии Старый Оскол — Ржава, которая сыграла ключевую роль в логистическом обеспечении Красной Армии. Влияние использования железнодорожного транспорта на распределение сил и средств, а также на организацию обороны и контрнаступления советских войск анализируется с точки зрения стратегического уровня, определяя, как именно эти элементы повлияли на исход битвы и ускорение победы/

Ключевые слова: Курская битва, железная дорога, маневр резервами, Старый Оскол, Ржава, стратегическая линия, логистика, контрнаступление, Красная Армия.

Сражение на Курской дуге (5 июля — 23 августа 1943 г.) по праву считается одним из ключевых событий не только Великой Отечественной, но и всей Второй мировой войны. Именно здесь, как отмечает С.В. Яшин, определилась дальнейшая динамика боёв на восточном направлении [6, стр. 70]. Хотя победа ковалась на поле боя, далеко не последнюю роль сыграл тыл: умелое применение стратегических резервов и их скрытная переброска. Главным инструментом такой мобильности стали железные дороги, обеспечившие переброску целых армий.

1. Общий обзор Курской битвы

Курская битва имела несколько стратегических этапов, начиная с немецкой операции «Цитадель», которая предусматривала крупномасштабное наступление на Курскую дугу с целью окружения и уничтожения советских войск. Однако в ответ на наступление противника советское командование подготовило мощное оборонительное сооружение и организовало контрнаступление, которое в итоге привело к решающей победе Красной Армии [1][3, стр. 187].

Существенным фактором успеха советских войск стало вовремя прове-

дѣнное маневрирование войсками и резервами, что во многом стало возможным благодаря эффективному использованию железных дорог. Погрузка и транспортировка войск, техники и боеприпасов по железным дорогам сыграли важнейшую роль в оперативности переброски сил на стратегически важные участки фронта [3, стр. 188].

2. Маневр резервами по железной дороге: ключевые особенности

Железнодорожный транспорт в Советском Союзе был основным средством логистики, и его роль в обеспечении боевых действий в Курской битве трудно переоценить [2][4]. Основные особенности использования железнодорожного маневра заключались в следующем:

- **Развитая сеть железных дорог:** Советский Союз обладал разветвленной сетью железных дорог, которая позволяла эффективно и оперативно перебрасывать войска на ключевые участки фронта. Например, через Курский узел с 10 по 30 июня 1943 года прошло 427 воинских эшелонов. В условиях боевых действий транспортировка по железной дороге значительно ускоряла процесс переправы войск и техники. Однако, как отмечает А.Н. Манжосов, обеспечение советских войск на 500-километровом участке Курской дуги первоначально проводилось по одной единственной железнодорожной линии Воронеж — Косторное — Мармыжи — Щигры — Курск, что создавало серьёзные трудности [4].

- **Массовая переброска резервов:** В критические моменты сражения, когда передовые советские части оказались под угрозой окружения, командование Красной Армии использовало железнодорожный транспорт для быстрого подъёма резервов. К северному флангу дуги из-под Сталинграда были переброшены войска бывшего Донского фронта (с марта 1943 года — Центральный фронт под командованием К.К. Рокоссовского) [4]. Весной-летом 1943 года через курский железнодорожный узел прошёл 1410 воинских эшелонов [4].

- **Системность и эффективность:** Железнодорожные пути были стратегически важными для обеспечения боевой готовности армии. Наряду с переброской регулярных частей, железная дорога использовалась для доставки артиллерии, танков и материалов, что значительно усиливало ударную мощь. В начале апреля 1943 года курский узел принимал 9 пар поездов в сутки, в июне — 18, а в начале июля — уже 24 пары, а у немцев на этом участке было только 2 однопутные линии с пропускной способностью 12–15 пар поездов [4].

- **Роль управления и координации:** Советы развернули мощную систему управления перевозками, где особое внимание уделялось синхронизации действий железнодорожных войск, что позволило свести к минимуму потери времени и ресурсов при переброске войск [5]. Всё это осуществлялось под жестким контролем Сталина и командования Генерального штаба.

3. Строительство железнодорожной линии Старый Оскол —

Ржава

Одним из важнейших инфраструктурных проектов, который был реализован в преддверии Курской битвы, стало строительство железнодорож-

ной линии Старый Оскол — Ржава. 8 июня 1943 года Государственный Комитет Обороны принял постановление № 3532 сс о строительстве этой стратегической линии [6][8].

Магистраль соединяла ключевые железнодорожные узлы и позволяла значительно ускорить переброску войск и техники [5]. Несмотря на разрушения, вызванные немецкими атаками, советское руководство организовало не только восстановление, но и расширение железнодорожной сети, что позволило эффективно обеспечивать фронт в условиях войны.

Строительство линии началось 15 июня, а уже 2 июля (через 17 суток после начала работ — в 6 раз быстрее нормативных сроков) было открыто рабочее движение, завершена укладка главного пути на всём 95-километровом участке. 5 августа дорога была принята в постоянную эксплуатацию [5][7].

Линия Старый Оскол — Ржава (или «Дорога мужества», как её называли сами строители) сыграла центральную роль в логистике как для Красной Армии, так и для резервов, которые находились в тылу. Она стала важным каналом для быстрого перемещения свежих сил и средств, обеспечивая нужды в боеприпасах, продовольствии и медицинских припасах. Использование этой магистрали сыграло ключевую роль в маневре советских войск, особенно в рамках подготовки к контрнаступлению, которое завершилось разгромом немецких войск под Прохоровкой и в других районах Курской дуги [4][5].

4. Влияние железнодорожного маневра на исход битвы

Роль железных дорог в Курской битве была особенно важна по ряду причин:

Оперативность и мобилизация: Красная Армия смогла быстро передислоцировать свои войска и технику, что позволило предотвратить прорыв немецких войск в слабых местах обороны и сосредоточить усилия на критически важных направлениях. Переброска резервов через железные дороги была не только быстрой, но и эффективной, что дало советским войскам стратегическое преимущество [3, стр. 189] [4].

Обеспечение устойчивости обороны: Мобильность армий Красной Армии стала возможной благодаря железнодорожной системе, которая позволила оперативно снабжать фронт боеприпасами и продовольствием, что оказалось важным на фоне нарастающего напряжения.

Проблемы вермахта: Германия, в отличие от СССР, имела слабую железнодорожную сеть на Восточном фронте, что существенно ограничивало её возможности по быстрой переброске резервов. Немецкое командование не смогло организовать столь эффективное маневрирование войсками, как это сделали советские командующие.

Роль резервов в контрнаступлении: Наибольший эффект маневрирования резервами по железной дороге проявился в ходе контрнаступления. Когда началась операция «Румянцев» и «Кутузов», переброска советских резервов на прифронтовые участки с помощью железных дорог оказала решающее влияние на успешное выполнение контрнаступления и окончательную победу.

5. Проблемы и вызовы железнодорожного маневра в условиях

войны

В условиях войны железнодорожный транспорт сталкивался с несколькими проблемами:

Нарушение инфраструктуры: Систематические бомбардировки и диверсии со стороны врага затрудняли нормальную работу железнодорожной сети. Только курский железнодорожный узел с 30 марта по 1 июля 1943 года выдержал **29 налётов** немецкой авиации, в которых участвовало 1247 самолётов. Самый массированный налёт произошёл 2 июня 1943 года — 910 самолётов за 22 часа. Несмотря на это, через 11 часов железнодорожники проложили один путь, а через 35 часов станция Курск уже работала в обычном режиме [4]. Советская сторона успешно восстанавливала разрушенные участки, используя как специализированные ремонтные бригады, так и наработанный опыт [4][7].

Организация обороны железных дорог: Защита железнодорожных путей от возможных атак вермахта стала важной задачей. Для этого создавались оборонительные сооружения, патрулирование и заграждения, которые позволяли минимизировать потери и ускорить процесс транспортировки. Работа велась в основном ночью: топки паровозов завешивались брезентом, сигнальные огни запрещались. Через каждые 250–300 метров в канавах сидели путевые рабочие и голосом пропускали поезда — это называлось «живая автоблокировка» [4].

6. Заключение Курская битва изменила баланс сил на советско-германском фронте, главным образом благодаря способности Красной Армии быстрее перебрасывать резервы

Железные дороги обеспечили не только оперативность переброски войск, но и бесперебойное снабжение фронта боеприпасами, продовольствием и оборудованием. Как подчёркивают исследователи, именно эффективная работа железнодорожного транспорта позволила советскому командованию сосредоточить на Курской дуге силы, обеспечившие победу в генеральном сражении лета 1943 года [3, стр. 190][4][5]. В свою очередь, Германия, не обладая такой развитой системой логистики, не могла в должной мере использовать свои резервы, что в конечном итоге привело к поражению немецких войск.

Изучение опыта Курской битвы позволяет выделить важные аспекты для дальнейшей логистики и маневрирования войсками, как в условиях войны, так и в мирное время.

Список литературы

1. Гречко, А.А. Красная Армия в Курской битве / А.А. Гречко. — М.: Воениздат, 1981.
2. Иванов, В.А. Железнодорожный транспорт на Восточном фронте Великой Отечественной войны / В.А. Иванов. — М.: РЖД, 2015.
3. Малиновский, Р.Я. Оборона Курской дуги: от Сталинграда до Курска / Р.Я. Малиновский. — М.: Военное издательство, 1978.
4. Манжосов, А.Н. В полной темноте и под бомбежками. Как во время ВОВ водили поезда на фронт / А.Н. Манжосов // Аргументы и факты. Черноземье. — 2018. — 20 августа.

5. Харченко, Л.Н. Железнодорожный транспорт накануне Курской битвы / Л.Н. Харченко // Общество: философия, история, культура. — 2025. — № 10. — С. 185–192. DOI: 10.24158/fik.2025.10.24.

6. Яшин, С.В. Органы военных сообщений и железнодорожные перевозки в Курской битве / С.В. Яшин // Курский край. — 2003. — № 16–17 (48–49). — С. 70–77.

7. Постановление Государственного Комитета Обороны № 3532 сс «О строительстве железнодорожной линии Старый Оскол — Ржава». 8 июня 1943 г. // РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 125. Л. 21–22.

8. Из постановления Государственного Комитета Обороны о строительстве железнодорожной линии Старый Оскол — Ржава. Москва, 8 июня 1943 г. // Суровая правда войны. Ч. III. 1943–1945 гг. на Курской земле в документах архивов: Сб. док. — Курск, 2007.

9. Коровин, В.В., Манжосов, А.Н. «Без быстрого восстановления железных дорог ... невозможно решать важнейшие задачи наступления»: Особенности транспортного обеспечения Курской битвы. 1943 г. / В.В. Коровин, А.Н. Манжосов // Исторический архив. — 2013. — № 3 (120). — С. 21–32.

Битва за Берлин

*Калиганова Юлия Александровна,
студентка*

*Гаврилова Ольга Ивановна,
преподаватель*

*НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье рассматривается завершающая стратегическая наступательная операция Великой Отечественной и Второй мировой войн, проводившаяся советскими войсками с 16 апреля по 2 мая 1945 года. Так же рассмотрен штурм Рейхстага 30 апреля -1 мая, ставший символом победы: как формировалась ударная группа, кто участвовал в штурме, и как Михаил Егоров и Мелитон Кантария водрузили Знамя Победы над зданием. Будет затронута и судьба Адольфа Гитлера, покончившего с собой в бункере рейхс-канцелярии 30 апреля.

Ключевые слова: Завершающая операция, штурм Рейхстага, Знамя Победы, Великая Отечественная Война.

Великая Отечественная война (1941–1945) остаётся одним из самых трагических и героических периодов в истории нашей страны. Это была война за выживание, за свободу, за будущее — за самую возможность существования

Советского Союза как государства и советского народа как нации. На протяжении 1418 дней и ночей страна прошла через невероятные испытания: от первых поражений и отступлений до великих побед, которые изменили ход мировой истории.

Центральное место в этой войне занимают крупнейшие сражения, определившие её стратегическое развитие и в конечном итоге обеспечившие победу над нацизмом. Именно они стали переломными моментами, когда ход войны кардинально менялся — от обороны к наступлению, от выживания к освобождению Европы. Среди этих сражений особое значение имеют Московская, Сталинградская, Курская битвы, Белорусская операция и штурм Берлина — каждая из них стала не просто военной кампанией, но историческим событием вселенского масштаба.

Московская битва развеяла миф о непобедимости вермахта и стала первым крупным поражением Германии во Второй мировой войне. Сталинградская битва — переломом, после которого инициатива окончательно перешла к Красной Армии. Курская битва, крупнейшее танковое сражение в истории, окончательно сломила мощь немецкой армии на Восточном фронте. Белорусская операция «Багратион» привела к разгрому группы армий «Центр» и освобождению огромных территорий. А штурм Берлина — к падению Третьего рейха и капитуляции нацистской Германии.

К началу апреля 1945 года войска 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов вышли на рубеж рек Одер и Нейсе. До Берлина оставалось несколько десятков километров. В январе — марте 1945 года эти фронты разгромили крупные группировки немецких войск в Восточной Пруссии, Польше и Восточной Померании [1].

По договорённостям между СССР, США и Великобританией, достигнутым осенью 1944 года, весной 1945-го Советский Союз должен был не только взять Берлин, но и продвинуться на запад примерно на 150

Германское командование сосредоточило на берлинском направлении мощную группировку войск, превратив столицу в укрепленный район. На защиту Берлина были брошены 3-я танковая и 9-я армии группы армий «Висла», 4-я танковая и 17-я армии группы армий «Центр», авиация 6-го воздушного флота и воздушного флота «Рейх». В состав этой группировки входили 48 пехотных, четыре танковые и десять моторизованных дивизий, 37 отдельных полков и 98 отдельных батальонов, два отдельных танковых полка, другие соединения и части видов вооружённых сил и родов войск — всего около 1 миллиона человек, 8 тысяч орудий и миномётов, свыше 1200 танков и штурмовых орудий, 3330 самолётов.

Для обороны столицы третьего рейха германское командование спешно формировало новые части. Общая численность берлинского гарнизона превышала 200 тысяч человек.

К началу операции Берлин был превращён в мощную оборонительную крепость. Одерско-Нейсенский оборонительный рубеж включал три полосы глубиной 20–40 км, а сам город был разделён на секторы с гарнизонами. Перед

началом наступления советская артиллерия и авиация провели мощную подготовку. 16 апреля в 3 часа по местному времени началась артподготовка на участке 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов. После неё в атаку пошла пехота при поддержке танков.

1-й Белорусский фронт столкнулся с ожесточённым сопротивлением на Зееловских высотах — ключевом участке обороны. К 19 апреля войска Жукова завершили прорыв третьей полосы одерского рубежа на Зееловских высотах.

1-й Украинский фронт действовал более успешно: дивизии форсировали реку Нейсе, прорвали первую и вторую полосы обороны. 17 апреля в сражение были введены 3-я и 4-я гвардейские танковые армии. За три дня фронт завершил прорыв Нейсенского оборонительного рубежа на глубину до 30 км.

Окружение берлинской группировки

20 апреля первые советские танки ворвались на окраины Берлина. 25 апреля западнее Потсдама соединились 2-я и 4-я гвардейские танковые армии — войска 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов окружили берлинскую группировку врага полностью. К этому времени 2-й Белорусский фронт сковал боями 3-ю немецкую танковую армию, лишив её возможности контрудара по советским войскам, блокировавшим Берлин.

К 25 апреля войска 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов окружили берлинскую группировку противника. Город был поделен на сектора и укрепрайоны с гарнизонами. Немецкие силы включали 56-й танковый корпус генерала Г. Вейдлинга (пять дивизий) и около 30 батальонов фольксштурма.

Советские войска использовали тактику штурмовых отрядов и групп. Для поддержки привлекались тяжёлые орудия, реактивная артиллерия и авиация. Город непрерывно бомбила советская авиация. На земле на прямую наводку выводились тяжёлые гаубицы и самоходно-артиллерийские установки ИСУ-152 («Зверобой»), которые использовались для уничтожения и подавления огневых точек в домах и зданиях [2].

Чем ближе советские войска продвигались к центру города, тем ожесточённее становилось сопротивление. Бои шли за каждую улицу, за каждый дом. На улицах Берлина фашистам удавалось подбивать советские танки из фаустпатронов. Советские танкисты научились уничтожать вражеские огневые точки, двигаясь по обеим сторонам улиц, прикрывая друг друга «ёлочкой», когда один танк двигался чуть впереди другого. Советские пехотинцы сами использовали трофейные фаустпатроны для создания проломов в стенах домов.

Сталинградский опыт помогал командующему 8-й гвардейской армией генералу Василию Чуйкову при создании небольших штурмовых групп, куда входили наиболее отважные и умелые стрелки и пулемётчики.

К 28 апреля советские войска овладели большей частью города. Берлинский гарнизон был зажат на узкой полосе южнее реки Шпрее.

К вечеру 28 апреля 1945 года части 3-й ударной армии 1-го Белорусского фронта вышли на подступы к Рейхстагу. Советским войскам преграждала путь река Шпрее. Утром 29 апреля передовые отряды РККА форсировали её и завязали бой за соседние с Рейхстагом здания [3].

Рейхстаг был превращён в мощный узел сопротивления: окна и двери замуровали кирпичами, из узких амбразур торчали пулемёты. Площадь перед зданием разрезали котлован для недостроенной линии метро (его залили водой и превратили в ров), батареи крупнокалиберных пушек. В парке Тиргартен располагались танки и штурмовые самоходки. Всего в районе Рейхстага насчитывали около 5 тысяч немецких военнослужащих, а в самом здании — около тысячи бойцов.

Овладение Рейхстагом было возложено на 79-й стрелковый корпус 3-й ударной армии. Военный совет армии принял решение: передовой отряд бойцов должен водрузить флаг над Рейхстагом, что будет символизировать окончательное крушение нацизма. По образцу государственного флага СССР срочно изготовили девять стягов — по числу дивизий в составе армии. Только тот из них, что водрузят на Рейхстаг, должен был считаться Знаменем Победы [4].

Первая попытка захвата Рейхстага 30 апреля утром не увенчалась успехом — атака подразделений 756-го и 674-го полков была отражена сильным огнём со стороны Рейхстага и Кроль-оперы.

Повторный штурм назначили на 13:00 30 апреля. К зданию подтянули артиллерийские полки, укрепили мост, через который переправили тяжёлую технику. На прямую наводку поставили 89 стволов, которые должны были разрушить укрепления и подавить огневые точки в Рейхстаге.

В 14:25 30 апреля лейтенант Рахимжан Кошкарбаев и рядовой Григорий Булатов по-пластунски подползли к центральной части здания и прикрепили красный флаг к колонне у лестницы главного входа.

Вечером 30 апреля штурмовая группа под командованием капитана Владимира Макова ворвалась в Рейхстаг. Красноармейцы выбили дверь бревном, поднялись на чердак и через слуховое окно вылезли на крышу. В 22:40 они установили красное знамя в отверстие короны скульптуры Богини Победы.

К вечеру 30 апреля над Рейхстагом было поднято минимум три флага.

Ранним утром 1 мая лейтенант А. П. Берест, сержант М. А. Егоров и младший сержант М. В. Кантария при поддержке автоматчиков роты И. А. Сьянова водрузили над Рейхстагом штурмовой флаг 150-й стрелковой дивизии, ставший впоследствии Знаменем Победы.

В 10 часов утра 1 мая немецкие войска предприняли согласованную контратаку снаружи и изнутри Рейхстага. От Бранденбургских ворот позиции 674-го полка атаковали до 300 гитлеровцев при поддержке десятка танков. Одновременно в атаку перешли немецкие части, оставшиеся в Рейхстаге. От разрывов фаустпатронов в нескольких местах здания вспыхнул пожар, который вскоре охватил весь первый этаж. Советским солдатам приходилось сражаться с противником и одновременно бороться с огнём.

Бой в горящем здании продолжался до позднего вечера. Загнанные в подвалы гитлеровцы предложили начать переговоры. В ходе переговоров немцы заявили, что готовы сложить оружие, если советские солдаты покинут огневые позиции. Красная Армия отвергла предложение и потребовала безоговорочной капитуляции. После отказа сложить оружие штурм был продолжен и

длился ещё сутки.

В 6 часов утра 2 мая генерал Вейдлинг сдался, подписав капитуляцию берлинского гарнизона и призвав войска сложить оружие. К 15 часам большая часть германских частей сложила оружие, а отдельные немецкие части, попытавшиеся прорваться на запад, были уничтожены и рассеяны.

Взятие Рейхстага стало не только военной победой, но и мощным психологическим ударом по нацистской Германии. Водружение Знамени Победы над зданием, которое считалось символом немецкой власти, стало зримым доказательством краха Третьего рейха. Это событие укрепило моральный дух советских войск и всего советского народа, а также сыграло важную роль в формировании послевоенного восприятия Победы.

За взятие Рейхстага знаменосцы Михаил Егоров, Мелитон Кантария и командир батальона Степан Неустроев были удостоены звания Героев Советского Союза [5].

Список литературы

1. <https://www.kp.ru/putevoditel/istoriya/berlinskaya-nastupatel'naya-operatsiya-1945-god/>
2. «Берлин 45. Сражение в логове зверя» Алексея Исаева.
3. «Взятие Берлина. Победа! 1945» Сергея Алексеева.
4. <https://www.litres.ru/book/p-gostoni/bitva-za-berlin-v-vospominaniyah-ochevidec-1944-1945-5824125/chitat-onlayn/>
5. <https://iremember.ru/projects/shturm-berlina/>

Сталинградская битва

Кишкин Максим Анатольевич,
студент

Гаврилова Ольга Ивановна,
преподаватель

НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация

Аннотация: в статье рассмотрена Сталинградская битва, обоснованность нападения немецких захватчиков, приказ «Ни шагу назад», главные события этой битвы и её значение.

Ключевые слова: Сталинградская битва, Великая Отечественная война, Красная Армия, победа.

2 февраля 1943 года стало днем завершения одного из самых значимых, масштабных и напряженных сражений в истории, развернувшегося на берегах Дона и Волги. Это противостояние, вошедшее в летопись как Сталинградская

битва, длилось долгих двести дней и ночей. В течение этого времени Красная армия неуклонно истощала и уничтожала лучшие соединения Германии и ее сателлитов. Сталинградская битва, начавшаяся 17 июля 1942 года, стала переломным моментом всей Второй мировой войны, увенчавшись безоговорочной победой советских войск. Оборонительные действия продолжались до 18 ноября 1942 года, после чего начался контрнаступательный этап.

В этих грандиозных боевых действиях принимали участие силы Сталинградского, Юго-Восточного, Юго-Западного, Донского, а также левого крыла Воронежского фронтов, Волжская военная флотилия и Сталинградский корпусной район противовоздушной обороны [1, стр. 1-5].

Почему Гитлер так стремился захватить Сталинград

Военные историки называют ряд ключевых причин, объясняющих стратегическую важность Сталинграда для Гитлера:

Географическое положение: Сталинград являлся крупным транспортным узлом на Волге, через который проходил основной поток грузов, связывающий центральные районы страны с южными регионами и Кавказом.

Доступ к ресурсам: контроль над Сталинградом открывал путь к кавказской нефти, жизненно важной для немецкой промышленности, и одновременно ослаблял обороноспособность Советского Союза.

Укрепление фланга: захват города позволял надежно обезопасить фланг немецких войск, действовавших на Кавказе.

Нарушение снабжения: это также способствовало подрыву системы снабжения советских войск.

Символическое значение: кроме того, захват города, носящего имя Сталина, имел огромное идеологическое значение, особенно после неудачных попыток взять Москву и Ленинград [2, стр. 1-2].

"Ни шагу назад!"

Сталинградская битва началась 17 июля 1942 года на дальних подступах к городу, расположенном в большой излучине реки Дон. Соппротивление, оказанное здесь войскам вермахта, позволило советскому командованию подтягивать резервы и восстанавливать боеспособность подразделений, сумевших выйти из окружения.

Тем не менее, немцы продолжали наступление, всё глубже продвигаясь на советскую территорию. Постепенно они захватывали важные промышленные и сельскохозяйственные районы, что создавало угрозу нефтяным месторождениям.

28 июля 1942 года был издан приказ № 227 Верховного Главнокомандующего, который зачитывали в частях действующей армии и который получил широкую известность под названием «Ни шагу назад!».

Целью этого приказа было искоренение пораженческих настроений среди войск, повышение дисциплины и ответственности командиров. В начале приказа Сталин эмоционально отвергал мнение, что отступать можно долго, поскольку «страна у нас большая».

В основном тексте Сталин требовал строгого порядка и железной дисциплины.

плины в армии, предусматривал снятие с должностей и судебное преследование командиров любого ранга, допустивших отступление без приказа. Для каждого солдата вводился строгий запрет отступать без разрешения командования, а паникёров и трусов предписывалось уничтожать на месте [3, стр. 2-3].

Главные события Сталинградской битвы

23–24 августа 1942 года

23 августа в 16:18 немецкие войска начали массированную воздушную атаку на Сталинград. Авиация 4-го воздушного флота Германии, подкреплённая дополнительным авиакорпусом, обрушила на город волны пикирующих бомбардировщиков. Они атаковали группами по 6-9 самолетов, сбрасывая бомбы с большой высоты (5-7 км), а к вечеру – с 800-3500 метров. Для усиления разрушительного эффекта бомбы сбрасывались с крутых виражей, а в районах с ослабленной ПВО группы достигали 30 самолетов, совершая прицельные пикирования до 300-500 метров.

В первый день штурма было совершено 2 тысячи вылетов, а бомбардировки жилых кварталов продолжались до 29 августа. Только 24 августа город подвергся атаке 57 групп самолетов, сбросивших около 300 фугасных бомб. С 23 августа по 14 сентября на Сталинград обрушилось более 23 тысяч тяжелых фугасных бомб (500-1000 кг) и свыше 13 тысяч легких. Также применялись комбинированные бомбы, вызывавшие масштабные пожары. В результате город был практически разрушен.

25 августа – сентябрь 1942 года

К этому времени советские войска уже понесли большие потери и отошли на основной рубеж обороны Сталинграда. Начинается битва на подступах к городу, которая переходит в сам город.

Сентябрь – ноябрь 1942 года

Переход от оборонительного этапа к этапу наступления. Советские войска под командованием генералов Василия Чуйкова (62-я армия) и Михаила Шумилова (64-я армия) отражают около 700 вражеских атак. Уже в ходе оборонительного сражения советское командование стало сосредоточивать силы для перехода в контрнаступление, подготовка к которому завершилась в середине ноября.

19 ноября 1942 года

Начало контрнаступления советских войск. Наступление Юго-Западного фронта и 65-й армии Донского фронта началось 19 ноября после 80-минутной артиллерийской подготовки. К исходу дня на двух участках была прорвана оборона 3-й румынской армии. Сталинградский фронт начал наступление 20 ноября.

Нанеся удары по флангам главной группировки противника, войска Юго-Западного и Сталинградского фронтов 23 ноября 1942 года замкнули кольцо ее окружения. В него попали 22 дивизии и более 160 отдельных частей 6-й армии и частично 4-й танковой армии противника, общей численностью около 300 тысяч человек.

Протяженность внешнего фронта окружения составляла 450 километ-

ров. Расстояние между внешним и внутренним фронтами окружения колебалось в пределах 20–100 километров.

Декабрь 1942 года

12 декабря немецкое командование предприняло попытку деблокировать окруженные войска ударом из района поселка Котельниково, но эта попытка не увенчалась успехом. С 16 декабря развернулось наступление советских войск на Среднем Дону. К концу декабря 1942 года враг был разгромлен перед внешним фронтом окружения, его остатки были отброшены на 150–200 километров.

Дом Павлова: как обычное здание стало крепостью

Сталинградская битва отличалась беспрецедентной жестокостью: средняя продолжительность жизни солдата на фронте не превышала 15 минут. Советские войска под руководством Василия Чуйкова применяли дерзкие методы: ближний бой, ночные рейды и стремительные штурмы зданий. Штурмовики захватывали дома, превращая их в неприступные опорные пункты, и минировали подходы.

Ярчайшим примером стала оборона дома Павлова – обычного жилого здания, ставшего легендарной крепостью. На протяжении 58 дней 31 советский солдат под командованием старшего сержанта Якова Павлова героически сдерживал натиск врага. Грамотная организация обороны включала колючую проволоку, минные поля, подземный тоннель для снабжения и телефонную связь.

Ключевым фактором успеха стало перекрестное огневое прикрытие с трех направлений и скрытые огневые точки. Несмотря на ожесточенные атаки противника, включая попытки захвата первых этажей, слаженные действия защитников позволили сохранить жизни большинства бойцов: из 31 героя погибли лишь трое.

Операция "Кольцо"

Операция "Кольцо", разработанная и проведенная Донским фронтом под руководством генерал-лейтенанта Константина Рокоссовского, стала решающим этапом в разгроме немецкой группировки. План предусматривал методичное уничтожение противника: сначала в западной, затем в южной частях образовавшегося кольца окружения. После этого, удар с запада на восток должен был расчленил оставшиеся силы врага на две части для их последующей ликвидации.

Начавшись 10 января 1943 года, операция достигла важного рубежа 26 января, когда советские войска, соединившись в районе Мамаева кургана, разделили вражескую группировку. Южная группировка под командованием генерал-фельдмаршала Фридриха Паулюса прекратила сопротивление 31 января, а северная – 2 февраля, что ознаменовало полное уничтожение окруженного противника. В период с 10 января по 2 февраля 1943 года в плен было взято более 91 тысячи человек, а около 140 тысяч уничтожено. Сталинградская наступательная операция привела к разгрому немецких 6-й армии и 4-й танковой армии, а также румынских 3-й и 4-й армий и итальянской 8-й армии.

Общие потери противника составили около 1,5 миллиона человек, что

вызвало объявление национального траура в Германии — впервые за годы войны.

Как фельдмаршала Паулюса взяли в плен

31 января 1943 года в подвале Центрального универмага в Сталинграде советские войска взяли в плен фельдмаршала Фридриха Паулюса — командующего окружённой 6-й армией вермахта.

К тому моменту положение немецких войск стало безнадёжным: армия страдала от острой нехватки продовольствия, боеприпасов и медикаментов, а попытки получить у Гитлера разрешение на капитуляцию или прорыв из окружения неизменно наталкивались на отказ. Накануне, 30 января, фюрер присвоил Паулюсу звание фельдмаршала — в последней радиограмме содержался недвусмысленный намёк: «Ещё ни один немецкий фельдмаршал не попадал в плен», то есть от Паулюса ожидали самоубийства.

Тем не менее утром 31 января Паулюс через подчинённых начал переговоры о сдаче в плен с представителями 38-й мотострелковой бригады. Переговоры шли через генерал-майора Фридриха Роске и начальника штаба Артура Шмидта. Окончательно капитуляцию принял начальник штаба 64-й армии генерал-майор Иван Ласкин.

Когда Ласкин прибыл на место, Паулюс ненадолго удалился, чтобы привести себя в порядок. Затем фельдмаршал вышел к советским офицерам и на ломаном русском языке произнёс: «Фельдмаршал германской армии Паулюс сдаётся Красной армии в плен». На требование сдать личное оружие он ответил, что пистолета при себе нет — тот остался у адъютанта, — и уточнил, что получил звание фельдмаршала лишь накануне, поэтому находится в форме генерал-полковника.

К 12 часам того же дня Паулюса доставили в Бекетовку, где его допросили и представили командующему фронтом генерал-полковнику Константину Рокоссовскому. Тот предложил фельдмаршалу отдать приказ о капитуляции остатков 6-й армии, чтобы прекратить кровопролитие, но Паулюс отказался: теперь он был пленным, а его генералы, согласно полученной директиве, подчинялись напрямую Гитлеру.

2 февраля 1943 года последние очаги сопротивления немецких войск в Сталинграде были подавлены — битва завершилась победой Красной Армии [4, стр. 6-7].

Значение Сталинградской битвы

Победа Красной армии в Сталинградской битве стала крупным военно-политическим событием в ходе Второй мировой войны. Битва, закончившаяся окружением, разгромом и пленением отборной группировки вермахта, внесла огромный вклад в достижение коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны и оказала серьёзное влияние на дальнейший ход всей Второй мировой войны.

В результате битвы Красная армия прочно овладела стратегической инициативой и теперь диктовала врагу свою волю. Это изменило характер действий немецких войск на Кавказе, в районах Ржева и Демянска. Удары советских войск вынудили вермахт отдать приказ о подготовке Восточного вала, на

котором предполагалось остановить наступление Красной армии.

В дальнейшем нацистская Германия не могла рассчитывать на новые призывные контингенты из Румынии, Венгрии, Словакии. Ей пришлось использовать оставшиеся дивизии союзников только для несения тыловой службы, борьбы с партизанами и на некоторых второстепенных участках фронта [5, стр. 6-7].

Список литературы

1. "Ни шагу назад!" Хронология Сталинградской битвы и душераздирающие рассказы ветеранов // Яндекс Дзен [электронный ресурс]. URL: <https://dzen.ru/a/ZbzszJb62hnLkr8V> (дата обращения 02.02.2024)

2. Зачем немцам был нужен Сталинград? // Пикабу [электронный ресурс]. URL: https://pikabu.ru/story/zachem_nemtsam_byil_nuzhen_stalingrad_13061617 (дата обращения 11.08.25)

3. Приказ № 227 // Официальный сайт «РУВИКИ» [электронный ресурс]. URL: https://ru.ruwiki.ru/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%B7_%E2%84%96_227 (дата обращения 23.04.2025)

4. Загнанный волк. Как брали в плен фельдмаршала Паулюса // РИА Новости [электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20180131/1513643330.html> (дата обращения 02.02.2018)

5. Сталинградская битва // Официальный сайт «РУВИКИ» [электронный ресурс]. URL: https://ru.ruwiki.ru/wiki/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B1%D0%B8%D1%82%D0%B2%D0%B0 (дата

Сталинградская битва

*Лемаева Елизавета Алексеевна,
студентка*

*Михайлова Марианна Павловна
Преподаватель*

*НИПС – филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Россия*

Аннотация: В статье проанализированы цели и важность захвата города немецкими войсками. Переход стратегической инициативы к Красной Армии и возможность проведения наступательных операций.

Ключевые слова: захват Сталинграда, операция «Уран», операция «Блау», операция «Кольцо», победа под Сталинградом, Тегеранская конференция.

распоряжении Рейха сил. Их усилили венгерскими, итальянскими и румынскими армиями. (рис.2).



Рисунок 2 – План операции «Блау»

В августе 1942 года немецкие войска вышли к Волге, а в городе развернулись ожесточенные уличные бои. Несмотря на то, что город превратился в развалины, сопротивление не прекращалось. Ожесточенные бои шли не только за каждую улицу, но за каждый дом, подъезд и этаж, за каждую канаву и воронку. Потери захватчиков оказались в десятки раз выше ожидаемых. Генерал Паулюс испытывал серьезные проблемы. Сталинград поглощал его дивизии – лучшие бойцы Германии, идеально подготовленные для быстрой маневренной войны, – перемалывались в тяжелейших уличных боях. В реалиях неприветливого города на Волге те же солдаты зачастую тратили две недели лишь на то, чтобы перебраться с одной стороны улицы на другую. Паулюс отлично понимал невыгодность подобного размена, но не мог делать ничего иного, кроме как бросать в сталинградский пожар свежие связки из лучших подразделений Германии в отчаянной попытке побыстрее разобраться с этим кошмаром.

Имелись свои проблемы и у «степных» частей 6-й армии. На открытом пространстве совершенно не было древесины, и для постройки блиндажей дивизиям приходилось гонять грузовики в захваченные районы Сталинграда – разбирать завалы на строительный материал. Это позволяло возводить какие-то укрепления и даже обеспечивать обогрев, но хороших дров в нужном количестве все равно не хватало, и немцы не смогли организовать банное обслуживание. Солдаты начали покрываться вшами.

Сами бои не стали менее яростными – сократились лишь масштабы. По-другому в городской застройке быть попросту не могло, и мясорубка продолжалась на уровне рот и штурмовых групп. Немцы по-прежнему пользовались

направлений с целью окружения противника. Наступления русских войск прорвали оборону румынской армии - свыше 10 000 румынских солдат попало в плен, корпус лишился практически всей артиллерии, танков и большей части автотранспорта. В ноябре 1942 года советская армия замкнула кольцо окружения вокруг 6-й армии вермахта. В «котле» оказалось около 250 тыс. солдат и офицеров. Начался следующий этап наступательной кампании – операция «Кольцо», которая продолжалась до февраля 1943 года и закончилась полным разгромом немецких войск и союзников Германии [2].

Итоги

После череды поражений 1941–1942 годов победа Красной армии положила начало перехвату стратегической инициативы в Великой Отечественной войне. Снялась угроза захвата вермахтом и его союзниками территорий нижнего Поволжья и Кавказа, а также бакинских нефтяных месторождений. Окружение и разгром значительных сил немцев, а также союзников Германии позволило советским войскам перейти к общему наступлению на южном фронте.

Крупное поражение немецкой армии зачеркнуло возможность дальнейших наступательных кампаний. С февраля 1943 года немецкое командование только отводило свои войска, а в Германии прошла волна мобилизаций для восполнения людских потерь.

Победа Красной армии помимо военного имела и огромное политическое значение. После нее Турция и Япония отказались от планов вторжения в Советский Союз, а союзники Рейха Румыния, Венгрия и Италия стали искать возможности заключения сепаратного мира с Англией и США, чтобы выйти из войны [1].

Значение

Победа под Сталинградом ускорила процесс формирования антигитлеровской коалиции. Её следствием стала Тегеранская конференция с участием Сталина, Рузвельта и Черчилля в ноябре 1943 года, на которой было достигнуто решение об открытии второго фронта в Нормандии в 1944 году что приблизило полный разгром нацистской Германии [1].

Список литературы

1. Онлайн-платформа с учебными материалами для подготовки к урокам, экзаменам, самообразованию, <https://obrazovaka.ru/istoriya/znachenie-stalingradskoy-bitvy.html> – [Электронный ресурс] // (дата обращения 24.04.2026).
2. Российская интернет-энциклопедия. - [Электронный ресурс] // https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B1%D0%B8%D1%82%D0%B2%D0%B0, (дата обращения 25.04.2026).
3. Российская газета – издание, утвержденное Правительством РФ, - [Электронный ресурс] // <https://rg.ru/2026/01/30/stalingradskaja-bitva-pochemu-eto-bylo-perelom-v-velikoj-otechestvennoj-vojne.html>, (дата обращения 25.04.2026.).

Курская битва: перелом на огненной дуге

Мухин Сергей Антонович,
студент

Кущенко Любовь Сергеевна,
преподаватель

*НИПС филиал ПривГУПС,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотации: В статье проанализированы основные события Курской битвы, ее влияние на исход Великой Отечественной войны и след в искусстве

Ключевые слова: Курская дуга, «Цитадель», «Тигр», «огневой мешок» Прохоровка, Кутузов, Румянцев

Курская битва - одна из самых масштабных битв в истории войн. В этом сражении решалось будущее всего мира. В тех местах до сих пор находят огромное количество останков той эпохи. В битве участвовали около 2 млн. человек, 6 тысяч танков, 4 тысячи самолётов. Сражение продолжалось 50 дней: с 5 июля по 23 августа 1943 года.

Курская дуга – выступ на линии фронта в районе Курской, Орловской и Белгородской областей, который образовался весной 1943 года после Сталинградской битвы. Немецкая операция носила название «Цитадель». В ходе наступления со стороны Орла и Белгорода предполагалось окружить и разгромить русские части. Советское командование это понимало и предполагало измотать противника в оборонительных боях и нанести контрудар. У немцев появились новейшие системы вооружения, новые танки и авиация. В ходе битвы советским солдатам необходимо будет проявить все свое мужество и героизм.

Захваченный под Ленинградом, новейший немецкий танк испытывали на московском полигоне. Ни одно орудие не смогло пробить его лобовую броню. Сначала танк называли - Слон из-за рисунка на броне. Но потом узнали настоящее имя - «Тигр». Тяжелые орудия были эффективны, но в реальном бою их шансы были невелики. Маршал артиллерии Воронов декларировал Сталину, что у СССР нет орудий для равной борьбы с этими танками. Появление новых танков и возможностей у противника заставило Красную армию окапываться на южном и северном фасах Курской дуги. Обе стороны наращивали силы, в частности противотанковые и бронированные для решающей битвы [3].

Немецкие войска перебрасывали много новейшей техники «Тигр», «Пантера», «Фердинанд». Усиливали штурмовую авиацию - пять эскадрилий бомбардировщиков «Hencel» и «Stuka». Вальтер Модель наступал на севере в составе группы армий «Центр». Эрих Манштейн на юге в составе группы армий «Юг». Советские войска создали по три линии обороны на южном и се-

верном выступе, недостаток мощных орудий был компенсирован новой тактикой - «огневой мешок».[4] В начале июля советские разведчики взяли «языка», который рассказал, что 5 июля немецкие части начнут свое наступление. Советские войска начали артиллерийскую контрподготовку, нанеся удар по предполагаемым местам скопления врага, не успели замолкнуть советские орудия как на них стали падать немецкие бомбы и снаряды. Началось сражение невообразимого масштаба, которое немецкий генерал фон Мелентинн назовет - «величайшее танковое сражение в истории войн» [2].

После восхода солнца и окончания обстрелов в бой пошли немецкие танки. На северном фесе Курской дуги немецкие танки вышли к железнодорожной станции Поныри, от которой остались руины, но попали в огневой мешок сразу нескольких артиллерийских полков, и были остановлены. 10 июля, на пятый день битвы, наступление Моделя на севере остановилось. 12 июля войска Рокоссовского должны были перейти в контрнаступление. Немецкие части столкнулись с огромным количеством минных полей, несмотря на тралы, которые проглаживали путь, немецкие самоходки и танки сбивались с пути в дыму от взрывов и подрывались один за другим, а советские пушки расстреливали их. Уже к вечеру 1 дня битвы половина «Фердинандов» вышла из строя. Прежнего Блицкрига у немцев не получилось, они буквально увязли в километрах рвов, огневых точек и минных полях [3].

Но на южном фесе немцы продвигались вперед, силы Ватутина располагались в степи, и позиции хоть и были замаскированы, но немцы могли их обнаруживать и уничтожать с дистанции до двух километров. Фронт Ватутина начал нести большие потери, первую линию обороны корпус Манштейна прошел за 17 часов, благодаря поддержке авиации и новейшим танкам – «Тигр» и «Пантера». Ситуация на южном фесе становилась критической, у врага было больше простора для маневра и немцы, несмотря на большие потери, прошли уже две из трех полос обороны. Чтобы не допустить прорыва третьей полосы обороны, было решено ввести в бой стратегические резервы.

Однако 11 июля немцы захватили позиции у *Прохоровки*, чудом не прорвав третью полосу обороны, но двинувшись дальше, они были оставлены артиллерийским огнем с берега реки Псёл и окопались. В бой была введена танковая армия Ротмистрова, необходимо было выбить немцев с занятых позиций. [1] Утром 12 июля самолет-разведчик засек танковую группировку Ротмистрова и немцы были готовы к сражению у совхоза «Октябрьский». Советским танкам необходимо было прорываться через узкий коридор между оврагом и железной дорогой. Пришлось выстроиться в узкие колонны, а не идти широким фронтом. Они стали легкой мишенью для пушек и танков дивизии СС «Лейбштандарт», которая окопалась у Прохоровки. Висевший дым над полем превратил день в ночь. Танкисты вылезали из подбитых машин и сходились в перестрелке или рукопашной. Однако ценой огромных потерь, около двух трети всех машин, армия Ротмистрова смогла пробиться сквозь ряды врага и выйти в тыл, угрожая немцам окружением, Большие потери среди людей и техники, а также угроза окружения вынудило немцев отойти от Прохоровки.

Днем 12 июля Брянский фронт начал наступление в тыл немецким частям Моделя в направлении Орла. Операция получила название - «*Кутузов*». Модель прекратил наступление на Курск и бросил все силы на избежание угрозы окружения. Группа армии «Центр» постоянно отступала, боясь быть окруженной, остановилась лишь у Брянска. 5 августа Орел был освобожден от нацистов.

3 августа Воронежский фронт Ватутина, восстановив силы начал операцию «*Румянцев*», наступление под Белгородом и Харьковом и 5 августа Белгород был освобожден [1].

Танковая армия Катукова вышла к поселку Богодухово и двинулась дальше, это был важный плацдарм для окружения Харькова, однако мощный «танковый кулак» Манштейна вынудил армию отступить к селу и занять оборону. 1-ый Степной фронт Конева наступал на сам город. Немцы превратили его в крепость, и нужно было обдумать штурм.

Танковая армия Ротмистрова сдержав удар немецких частей обошла Харьков с юга оставив несколько дорог, дабы немцы вышли из города. 22 августа немцы стали выходить из города и уже вечером Конев пошел на штурм. К полудню 23 августа город был освобожден. Военная инициатива полностью перешла к Красной армии, и Курская битва завершилась [1].

Итоги битвы были впечатляющими. Советским войскам удалось отстоять Курский выступ и продвинуться на территорию Украины, вплоть до Днепра. Инициатива перешла к РККА. Немецкие войска провалили план "Цитадель". Это была последняя крупная операция Гитлера на восточном фронте. Эта битва стала крупнейшим танковым сражением в истории и вторым по масштабу сражением Второй Мировой, уступая лишь Сталинградской битве.

Курская битва оставила большой след в искусстве. П. А. Кривоногов - «На Курской дуге». Картина представляет собой панораму только что отгремевшей битвы. Н. С. Присекин - диорама «Курская битва» (1995), монументальная диорама находится в Центральном музее Великой Отечественной войны 1941–1945 годов в Москве. Это самое знаменитое полотно про Курскую битву. «Танки идут ромбом» — роман советского писателя Анатолия Ананьева, написанный в 1963 году и повествующий о судьбах советских солдат и офицеров в первые дни Курской битвы 1943 года. Сюжет разворачивается на протяжении трёх дней в начале июля 1943 года, основные события разворачиваются 5 июля, в первый день Курской битвы, близ деревни Соломки, где располагается батальон 6-й гвардейской армии. Книга Виктора Кондратенко «Курская дуга» посвящена событиям грозного лета 1943 года. В центре повествования — боевые действия частей корпуса под командованием генерала Курбатова. «Освобождение. Огненная дуга» (1969) — первая часть киноэпопеи режиссёра Юрия Озерова «Освобождение». Композиция «Panzerkampf» шведской рок группы Sabaton и русская народная песня - «На поле танки грохотали...».

В заключение стоило бы обратить внимание на мое личное отношение к данной теме. Для меня Курская битва всегда была объектом интереса. Чувство, когда ты стоишь там, где десятки лет назад все было в дыму, телах и металле,

невозможно передать словами.

Я много раз был на Прохоровском поле. Там необычайно красиво и многолюдно, особенно 9 мая. Недалеко есть Музейный комплекс «Третье ратное поле России». Он необычайно красив и интересен.

Самое главное - там я мог встретиться с ветеранами. Мы дарили им цветы, а они рассказывали нам смешные истории из своей окопной жизни.

Для меня было огромной честью с ними говорить. Я понимаю, что следующие поколение, уже, скорее всего, их не увидит, лишь на фотографиях. Сейчас, доживая свою жизнь, они снова оказались под градом снарядов и бомб. Поэтому, мне хотелось бы пожелать всем мирного неба над головой. Закончить свое выступление я хотел бы словами Р. Рождественского-

Люди!
Покуда сердца
стучатся,—
помните!
Какою
ценой
завоевано счастье,—
пожалуйста,
помните!

Список литературы

1. Ракшаев С.С. Тетрадь № 17: Воспоминания участника Прохоровского танкового сражения // Государственный военно-исторический музей-заповедник «Прохоровское поле». — Режим доступа: <https://прохоровское-поле.рф/novosti/1311-tetrad-pod-17-12-iyulya-1943-goda-vospominaniya-uchastnika-prokhorovskogo-tankovogo-srazheniya.html>

2. Киселев В.П., Шабалин В.В. (авт.-сост.) «Великая война» (цикл документальных фильмов). — Режим доступа: <https://www.youtube.com/watch?v=BvdK7EMIQDs> (серия о Курской битве).

3. Воронов Н.Н. На службе военной / Маршал артиллерии. — Воениздат, 1963 (или др. год издания). — Режим доступа (эл. версия): <http://militera.lib.ru/memo/russian/voronov/index.html>

Сталинград: Битва, изменившая ход истории

*Момот Анастасия Михайловна,
студентка*

*Королева Нина Николаевна,
преподаватель*

*Алатырский техникум железнодорожного транспорта –
филиал Приволжского университета путей сообщения*

Аннотация: В статье рассматривается одно из самых ярких и значимых моментов в истории СССР во время Великой Отечественной войны. Сталинградская битва отражает события, произошедшие между фашистско-нацистской Германией и СССР. В современном контексте, Сталинградская битва становится предметом обсуждения и должна быть использована для поддержания памяти о победе и героизме советских солдат. Именно эта битва подчёркивает важность защиты национальной идентичности и культурной памяти в условиях современных конфликтов, которые коснулись нашего мира.

Ключевые слова: Сталинград, подвиг, народ.

Сталинград до начала войны был одним из самых развитых и благоустроенных городов СССР до военного времени, но 17 июля 1942 года он превратился в арену жестоких сражений, порожденных планом немецких захватчиков под кодовым названием «Блау» или «Синева».

Основной целью операции фашистов было осуществление амбициозного замысла Гитлера – захват нефтяных месторождений Северного Кавказа и Баку. Ради достижения этой цели противник не жалел ни сил, ни ресурсов, стягивая к Сталинграду свои лучшие военные подразделения. 28 июля Сталин издал приказ №227 «Ни шагу назад!». К отступающим применялись самые жесткие меры, вплоть до расстрела [6, стр.7].

Утреннее спокойствие 23 августа 1942 года в Сталинграде было внезапно нарушено сигналами тревоги. Многие горожане сначала восприняли их как учебные, но вскоре небо потемнело от предвестников беды – немецких самолетов. Вражеская авиация сбросила на город больше ста тысяч бомб, целые районы в одночасье превращались в руины. «Все небо было красное, полыхало», - вспоминает Николай Пантелеевич Перетертов.

Дом Павлова – знаковое четырёхэтажное здание, игравшее важную роль в Сталинградской битве. В мирное время здесь проживали инженеры местных предприятий и партийные деятели, но в военное время Дом Павлова стал стратегически важной площадкой для обстрела противника и отличным пунктом для наблюдения, ведь с крыши открывалась панорама на весь город, что позволяло контролировать ситуацию на больших расстояниях. На протяжении 58

советские солдаты обороняли здание, не позволяя немецким войскам прорваться к Волге. От дома были проложены подземные ходы к мельнице и Дому лейтенанта Заболотского, которые снабжали бойцов боеприпасами и продукты, все остальные подходы к дому были заминированы.

После начала боевых действий на территории Сталинграда жители дома Павлова оставили в своих квартирах многих вещей, среди которых советские солдаты нашли патефон и всего одну уцелевшую виниловую пластинку. В перерывах между боями из здания доносился романс Михаила Улицкого «Скажите, девушки, подружке вашей».

В октябре 1942 года началась битва за Мамаев Курган – господствующую точку над городом. С её вершины хорошо открывался обзор не только на центр города, железнодорожный узел, заводские районы, но и на переправу через Волгу, а что важнее – на объекты за Волгой, такие как госпитали, резервы, штабы советских войск [7, стр.84].

Бои велись с применением авиабомб до тонны весом. На каждый квадратный метр этой территории упало в среднем по тысячи пуль и снарядов из-за чего после войны, в течение долгих лет на данном участке не росла трава.

С 19 ноября 1942 года началась операция «Уран», в рамках которой было осуществлено контрнаступление Красной Армии. 23 ноября произошло освобождение города Калач-на-Дону во время которого советским войскам удалось успешно отразить все удары врага и прорваться к корпусу армии Паулюса или же 6-й армии Верхмата, численность которой составляла 334 000 человек.

В январе 1943 года армия Паулюса была разделена на две части под мощным ударом советских войск – это стало поворотным моментом в битве за Сталинград.

31 января южная группа фашистов была ликвидирована, в плен попало 24 генерала вместе с фельдмаршалом Паулюсом. Это событие стало предвестником победы Красной армии.

2 февраля были капитулированы северные немецкие войска, что окончательно закрепило победу советских войск.

Победа Советского Союза коренным образом изменила ход Второй мировой войны. Теперь, бывшие союзники Германии не осмелились начать боевые действия против СССР, а США и Великобритания были вынуждены признать ведущую роль Советского Союза в борьбе с фашизмом.

Под влиянием Сталинградской битвы произошли крупные изменения в международной обстановке. Мир понял, что произошел коренной перелом в ходе второй мировой войны, что военный потенциал Советского Союза настолько велик, что он способен на войну до победного конца.

Поражение вермахта под Сталинградом ускорило распад гитлеровской коалиции: из нее вышла Италия, на этом пути были Венгрия, Румыния и другие союзники Германии.

Гибель отборных войск под Сталинградом вызвала упадок морального духа населения Германии. За 200 дней битвы на Волге потери противника убитыми, ранеными и пленными составили 1,5млн. человек. В стране был объ-

явлен трехдневный траур. Все больше немцев стали думать, что фашисты ведут их к гибели.

После Сталинградской битвы начался новый этап войны. На всех фронтах шло наступление наших войск на запад, освобождение оккупированных территорий Советского Союза и стран Европы от фашистских агрессоров. Исход войны был предрешен в нашу пользу.

В годы Великой Отечественной войны советского народа против фашистских захватчиков чувашский народ достойно выполнил свой долг перед Родиной. Сыны Чувашской республики проявили мужество и отвагу в борьбе с врагом; многие тысячи из них награждены орденами и медалями Советского Союза. Рабочие, крестьяне и интеллигенция Чувашской республики своим трудом внесли серьезный вклад в дело победы советского народа над гитлеровской Германией.

Борьба за Сталинград оставила глубокий след в истории нашей страны, став символов героизма и мужества многих солдат, которые внесли свой вклад в будущее всей страны. Мой земляк, Кочетов Александр Васильевич, является участником Великой Отечественной войны и Героем Советского Союза. После окончания Алатырской школы фабрично-заводского ученичества, ныне АТЖТ – филиала ПривГУПС в г. Алатыре, был призван в ряды Красной Армии в возрасте 19-ти лет. Александр Васильевич учувствовал в Сталинградской битве в авиационном полку и бесстрашно сражался с фашистскими захватчиками. Я горжусь тем, что являюсь землячкой этого храброго человека, настоящего патриота своей Родины [1, стр.44].

С июля 1942 года Александр Васильевич участвовал в противовоздушной обороне Сталинграда в составе 629-го истребительского авиационного полка 102-й истребительской авиационной дивизии. В грозную пору Сталинградской битвы Совинформбюро сообщило: «Советские лётчики самоотверженно ведут борьбу с численно превосходящими силами немецкой авиации. Младший лейтенант Кочетов за один день сбил «Юнкерс-87» и «Мессершмитт-109».

...На рассвете поднялись в воздух восемь истребителей. Вскоре над городом завязался сильный воздушный бой. 23-летний Кочетов был ведомым у более опытного лётчика Евсеева, и главная его обязанность – прикрывать ведущего. Александр Васильевич рассказывает: «Вот едет в атаку и мой Евсеев. Я – за ним. «Юнкерсов» тоже два. Я огляделся, перешёл на другую сторону и пошёл под первого. Торчат «лапти» - жёлтые обтекатели шасси. Беру в прицел, даю длинную очередь. Ещё и ещё. Тот задымил, и лётчик тут же выбросился на парашюте. Оглянувшись, а меня уже прикрывает командир [2, стр. 56]

Идём искать новую цель. Мой командир атакует Ю-88, я прикрываю. Ниже меня справа кто-то из товарищей атакует Ю-87, а за ним в хвосте «мессер». Товарищ, увлечённый атакой, его не видит. Ведомого нет. Мне и командира бросить нельзя и товарища нельзя оставить в беде. Решаю отогнать фашиста трассой. Отжимаю ручку от себя и с большим упреждением даю очередь впереди «мессера». Он не уходит, должно быть, тоже увлёкся. С углом

сверху подхожу ближе, но беспокоюсь за командира. Осматриваюсь, а он, поняв мой замысел, бросил «юнкерса» и стал прикрывать меня. Я успокоился, подхожу вплотную, беру в прицел, нажимаю гашетки. И «мессер» горит. Возвращаемся на свой аэродром сплочённой группой, без потерь».

В этих боевых схватках А. В. Кочетов сбил лично семь самолётов и один в групповых боях. Здесь он получил первую награду – орден Отечественной войны I степени [3, стр.90].

А потом Северный Кавказ и Кубань, Крым и Белоруссия, Прибалтика, Польша, Берлин стали очередным вехами в боевой деятельности отважного лётчика.

Потомки бережно хранят память о героическом земляке. В честь А. В. Кочетова названы улицы в Чебоксарах и Алатыре. Портрет Александра Васильевича размещён на мемориальной стене земляков — Героев Советского Союза в парке ветеранов города Алатыря. На домах в Алатыре и Чебоксарах, где жил Кочетов, установлены мемориальные доски.

Чувашский кадетский корпус Приволжского федерального округа назван именем Героя Советского Союза А. В. Кочетова (Чебоксары), при котором действует музей героя. [4, С.12]

Личные вещи Героя Советского Союза: мундир, награды и фотографии, которые он сам передал ещё при жизни, хранятся в экспозиции музея имени Чапаева в Чебоксарах.

Дома у Сергея Вячеславовича Кочетова, монтера пути, двоюродного внука Героя, бережно хранятся семейные фотографии. Отец, Вячеслав, бывший осмотровик вагонов. Вот двоюродный брат Вячеслава Кочетова Александр, названный в честь Героя, – тоже осмотровик, вот сын, Олег – электромонтер в ШЧ, вот племянник Алексей – долгое время работал в мастерских дистанции пути... И рядом с ними на старых чёрно-белых снимках большой, похожий на богатыря Александр Васильевич. Герой, которому в самом буквальном смысле крылья решила много лет назад подарить железная дорога – его родственники, его товарищи по работе [5, стр.83].

Битва за Сталинград имела чрезвычайно важные последствия для современного мира, особенно по сравнению с Великой Отечественной войной и историей страны. Она стала символом мужества и стойкости советского народа и сыграла важную роль в укреплении любви к Родине и преданности молодежи. Битва также была важна для закрепления стратегических позиций СССР на Восточном фронте и способствовала организации производства военной продукции. Важно отметить, что битва за Сталинград не только изменила ход войны, но и стала важной частью исторической памяти, укрепляемой через искусство и культуру народа.

Список литературы

1.Кудявнин В.И., Михайлов В.М., Кочетов А.В.//Чуваш. Энцикл. – Т. 2: Ж-Л. – Чебоксары, 2008. – С. 334.

2.Мастер стремительных атак//Николаев А.Н. Память солдатского сердца. – Кн. 1: Стояли насмерть – Изд. 2-е изд. И доп. – Чебоксары, 1995. –

Бодрихин Н.Г. Советские асы Очерки о советских летчиках. – М., 1998.

3.Перевалкин М.И., А.В. Кочетов, полковник, Герой Сов. Союза.//Викторов Г.А. Сыны Отечества: воспоминания и размышления: [сб. ст.] – Чебоксары, 2005. – С. 73-78; Кн. 5. – 2009. – С 73-78.

4.Станюков В. Лётчик-истребитель//Наши земляки – Герои Сов. Союза. – 2 изд. – Чебоксары, 1968. – С. 177-180.

5.Федянин А.С. Уроженцы Чувашии на Сталинградском фронте//Сталинградская битва: Великий подвиг народа – Ч. 2. – Чебоксары, 2008. – С. 248-255

6.Битва за Сталинград. 4-е издание. — Волгоград: Нижне-Волжское книжное издательство, 1973. — 592 с. — 50 000 экз.

7.Шефов Н. А. Сталинградская битва // Битвы России: энциклопедия. — М.: АСТ, 2006. — С. 531—536. — (Военно-историческая библиотека). — ISBN 5-17-010649-1.

Танки КВ -1 и Т-34 на полях сражений ввремя Великой Отечественной войны

**Румянцев Денис Сергеевич,
Сибиль Семен Николаевич,
студент**

**Завьялова Светлана Владимировна,
Преподаватель, канд. истор. н.**

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: в статье рассказывается о роли танков КВ-1 и Т-34 на полях сражений во время Великой Отечественной войны. Танки играли ключевую роль в битвах Второй мировой войны, выполняя различные задачи, такие как прорыв обороны противника, противостояние бронетехнике и окружение вражеских группировок.

Ключевые слова: танк КВ-1, танк Т- 34, Великая Отечественная война, М.И. Кошкин, Красная Армия.

Во время битв Второй мировой войны танки играли важную роль независимо от поставленной цели: использовались для прорыва обороны противника в конкретном месте, противостояли бронетехнике противника, могли окружить вражескую группировку врага, могли обратить врага в бегство, оказав таким образом психологическое воздействие на противника. Огромная железная машина на фланге — это всегда колоссальная огневая мощь и непоколебимая защита для пехоты.

Советскими конструкторами было создано множество боевых машин, но лишь часть из них приобрела мировую известность. Непробиваемый танк —

тяжеловес- КВ-1 (Климент Ворошилов) имел броню 7,5 см, прозван у нас был советским богатырем. Выпускался знаменитый Климент Ворошилов на Ленинградском Кировском заводе до войны и даже в период блокады Ленинграда с 1941 по 1944 г.г. Бронезащита танка была крепкой. На поле боя противотанковые орудия Рак 38 немецкой армии только царапали броню КВ-1, а другого оружия у врага не было.

Немцы сразу дали прозвище танку - “Gespenst” – танк – призрак [1].

Танк КВ-1 сыграл важную роль в Великой Отечественной войне, он был одним из сильнейших тяжёлых танков своего времени.

Танки КВ-1 в июне 1941 г. двое суток сдерживали наступления немецкой танковой дивизии генерала Франца Ландграфа возле литовского города Расейняй. Танк КВ -1 осуществил первый танковый таран недалеко от города Львова, врезавшись в немецкий танк, столкнув его в канаву 22 июня 1941 г.

Двадцатого августа 1941 г. состоялся исторический танковый бой, который называют «самым успешным боем» за всю историю танковых противостояний. Руководил боем Зиновий Колобанов – танкист-ас Красной Армии. Девятнадцатого августа 1941 г. экипаж КВ-1 под командованием старшего лейтенанта Зиновия Колобанова в одном бою уничтожил 22 танка противника. Двадцатого августа 1941 г. пять танков роты Колобанова суммарно уничтожили 43 немецких танка. Кроме танков, были подбиты артиллерийская батарея и две роты пехоты. З. Колобанов был награжден орденом Красного Знамени [2].

Однако у танка были и недостатки: он был тяжёлым, имел невысокую скорость и манёвренность, часто ломался. С середины 1943 г. КВ-1 всё реже встречался на фронтах Великой Отечественной войны, в основном под Ленинградом.

Тем не менее КВ-1 послужил базой для создания целого ряда советских танков и самоходных орудий.

Средний танк Второй мировой войны Т-34, наряду с самолетом-штурмовиком Ил-2, реактивной установкой залпового огня «Катюшей» и автоматом ППШ, стал символом победы Красной армии в Великой Отечественной войне. Тридцатьчетверки имели оптимальную для своего времени конструкцию, современный двигатель и мощное вооружение, в бою были быстры и маневренны, просты в изготовлении, эксплуатации и ремонте, став лучшим средним танком среди себе подобных.

Работы над новой бронемашинной велись конструкторским бюро танкового отдела завода (штат 24 инженера), который возглавляли конструктор Михаил Ильич Кошкин и его первый заместитель Александр Александрович Морозов.

Т-34 был вооружен 76-миллиметровой пушкой (из-за чего танк еще называют Т-34-76). Экипаж Т-34 состоял из четырех человек: командир, механик-водитель, заряжающий, радист-пулеметчик. У каждого члена экипажа на голове был надет шлемофон, который предохранял голову от ударов во время движения и был оборудован средствами двусторонней связи. Впрочем, зача-

стую в бою, когда все решали доли секунды, командир отдавал срочные команды механику-водителю, нажимая ногой ему на плечо или на голову.

К началу Великой Отечественной промышленности СССР произвела 1066 танков Т-34, 967 из которых находились в составе механизированных корпусов в приграничных округах. В ходе войны в выпуске массовых танков, помимо Харьковского паровозостроительного завода (ХПЗ) и Сталинградского тракторного завода (СТЗ), приняли участие предприятия Урала и Сибири: производство тридцатьчетверок было развернуто на Челябинском тракторном заводе, свердловском «Уралмаше», горьковском «Красном Сормове», омском заводе № 174 и нижнетагильском «Уралмаше», куда были эвакуированы мощности ХПЗ.

Во время Сталинградской битвы тридцатьчетверки выпускались на СТЗ до начала сентября 1942-го г., когда уличные бои подступили к стенам корпусов завода. Всего было выпущено 35 330 Т-34-76. Т-34 стали главной силой советских танковых соединений в Сталинградской битве, положив начало коренному перелому в войне

В крупнейшем танковом сражении Второй мировой войны под Прохоровкой, битве на Курской дуге летом 1943-го г. тридцатьчетверки вместе с остальными родами войск Красной армии остановили наступление вермахта, понеся при этом весьма существенные потери. Назрела модернизация Т-34 и оснащения его более мощной пушкой, которая могла бы достигать врага не на расстоянии 500-600 метров, как это было под Прохоровкой, а с расстояния 1500 метров, таково было расстояние поражения наших танков «тиграми» и «пантерами». В крупнейшем танковом сражении 12 июля 1943 года участвовали около двух миллионов человек, шести тысяч танков и четырех тысяч самолетов. Две трети советских танков составляли средние Т-34.

С января 1944-го началось массовое производство Т-34-85, который получил более вместительную башню (с 1420 до 1600 миллиметров), в которой помещался пятый член экипажа, танк оснащался 85- миллиметровой пушкой. [3].

За время Второй мировой войны было произведено более 84 тысяч Т-34. Благодаря этому советские войска имели огромное преимущество в количестве бронетехники на поле боя. Танк Т-34 принимал участие в битве под Москвой, Сталинградом, Курской битве и во многих других значимых сражениях. Он доказал свою эффективность и стал надёжной опорой для советских войск во время самых тяжёлых моментов войны. Благодаря неплохой бронезащите и маневренности танк Т-34 пользовался популярностью у танкистов.

Т-34 в модернизированном варианте оставался основным танком Красной Армии почти до конца войны. Именно с ним войска прошли от Курска через всю Европу до Берлина.

Список литературы

1. Советский богатырь KB-1 [Электронный ресурс]. – URL: PayGameДзенzen.ru/a/Yt2eiYoAwCwYmckF(дата обращения: 15.03.2026 г.).

2. Самый успешный танковый бой в истории: невероятный подвиг Зиновия [Электронный ресурс]. – URL: Колобанова <https://dzen.ru/a/Yyv5ALYBW17dCtqO?ysclid=m8k8ri4kei902414610> (дата обращения: 15.03.2026 г.).

3. Броня Победы: история танка Т-34 [Электронный ресурс]. – URL: histrf.ru/read/articles/bronia-pobiedy-istoriia-... (дата обращения: 10.03.2026 г.).

Участие в Курской битве воинов – моих земляков

Соколов Сергей Олегович
студент

Ртищевского техникума железнодорожного транспорта – филиала Приволжского государственного университета путей сообщения специальности, г. Ртищево, Российская Федерация.

Аннотация. В связи с возрастанием интереса к истории Великой Отечественной войны в настоящее время, усиливается значение краеведения. Именно краеведение помогает решать исследовательскую, охранительную задачи. Курская битва произошла более полувека назад на исконно русской - орловской, курской и белгородской - земле. Одна из крупнейших военных операций второй мировой войны. Эта битва, завершившаяся победой Красной Армии, имела огромное военно-политическое значение. В статье проанализирован вклад моих земляков в победу в битве на Курской Дуге.

Ключевые слова: битва на Курской Дуге, орден Боевого Красного Знамени, прохоровское танковое сражение, освобождение г. Харькова- завершение битвы.

23 августа 1943 года, завершилась легендарная битва на Курской дуге. Это была великая победа русского оружия. Главными героями этой битвы по праву стали простые солдаты, летчики, медсестры, танкисты. С этим событием связаны судьбы тех, кто пережил 50 дней ужаса, тех, кто сражался на Курской дуге. Среди них наши земляки. Более 400 ртищевцев принимали участие в Курской битве. Мы свято храним в наших сердцах память об их героизме, мужестве, верности долгу и любви к своей Родине.

Ртищевцы - участники Курской битвы.



Рисунок 1.

....Командир стрелкового взвода 104-й стрелковой дивизии Михаил Федорович Макунин [Рис.1] действовал в «Мясном» котле правее Прохоровки, где произошло знаменитое на весь мир танковое сражение. Чудом остался жив, получив на Курской дуге лишь легкую контузию. О таких людях говорят:

«Родился в рубашке». Запомнились Михаилу Федотовичу фронтовые переходы. Оказывается, человек может спать на ходу и даже видеть сны. Ну конечно же, не забыть М.Ф.Макунину и армейские будни в роли разведчика. «Почему разведчика? Да молод был, до всего охочь. Вот и взяли меня во фронтовую разведку. Первое задание было лично от командующего фронтом Н.Ф. Ватутина: взять «языка». В составе 9 человек мы пробирались ночью практически по открытой местности, налетели на немецкий дзот и без особого труда взяли двух гитлеровцев». На всю жизнь запомнилась ветерану и работа в тылу врага. «Никогда, - вспоминал Михаил Федотович, - я не прыгал с парашютом, а тут пришлось, да еще на территорию, занятую врагом. Старшим у нас был человек, безукоризненно владевший немецким. Он вступал в контакт с немцами, получал нужные сведения. Разумеется, старший был одет в форму немецкого офицера, а мы выступали в роли военнопленных». За успешное выполнение задания главнокомандующий фронтом Н.Ф. Ватулин всей группе вручил награды. М.Ф.Макунин получил орден Боевого Красного Знамени. Участвовал в штурме Харькова, за что получил орден Красной Звезды, а всего у него 4 ордена и 23 медали [4].



Рисунок 2.

По призыву ЦК ВЛКСМ в 1936 г. Александр Федорович Лысенко [Рис.2] поступил в Энгельское летное училище, которое окончил в 1940 г. в звании лейтенанта. 6 сентября 1942 г. началась боевая работа лейтенанта в составе 814-го авиаполка 293-й авиадивизии 1-го бомбардировочного корпуса резерва Верховного Главного Командования. Капитан Лысенко участвовал в ликвидации окруженной группировки немцев в районе Демьянска Северо-Западного фронта. Он участвует в выполнении задания по обеспечению наступательных операций Воронежского, Степного фронтов, принимает участие в ликвидации окруженной группировки немцев в районе Гайворона и исторической битве на Курской дуге. 13 августа 1943 года на Харьковском направлении самолет капитана Лысенко был сбит зенитным огнем противника и ему с экипажем на горящем самолете удалось перетянуть линию фронта, а при падении самолета Лысенко был ранен. За боевые заслуги капитан Лысенко награжден орденами: Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды и 6-ю медалями. Александр Федорович рассказывал: «Наш полк также активно включился в прохоровское танковое сражение. Первый боевой вылет на прохоровский плацдарм был самым напряженным. Воздушная обстановка была сложной, немецкие истребители нападали на нас большими группами, сопровождающие нас истребители не успевали справляться с их мощным натиском. В этом полете был сбит экипаж лейтенанта Старшинова: штурман - лейтенант Яковлев, стрелок - радист сержант Серединцев. В тот же день полк сделал второй вылет по той

же цели, не давая немцам опомниться, и в этом вылете был сбит экипаж Синегубова. Ни один из членов экипажей Старшинова и Синегубова в полк не вернулся. Бои, как на земле, так и на воздухе, продолжались с большим ожесточением. Мы наносили противнику большой урон». Вот что рассказывал бывший заместитель командира по политчасти нашего полка подполковник В.П. Печкев: «На станцию Прохоровка я прибыл через несколько дней после самого грандиозного танкового сражения в истории второй мировой войны. Станции, как таковой, не было. Почти с уровнем земли лежало все, что было «связано» со станцией. Остались стоять в стороне друг от друга несколько стволов деревьев с ободранной корой и отсутствием каких-либо ветвей. Безжизненность окружающего подчеркивали изуродованные, изогнутые рельсы. Местных жителей не было. Пусто, горестно, жутко».

В середине июля 1943 года противник прекратил атаки и начал отвод своих войск в сторону Белгорода. Нашим войскам для перехода в наступление требовалась передышка. Однако для авиации ее не было. Полк продолжал вылеты на бомбометание железнодорожных станций Мерефа, Люботин. Скопление войск и танков в Богодухове. 5 августа 1943 года небо столицы нашей Родины озарилось тысячами разноцветных ракет. Впервые за время войны прогремели мощные артиллерийские залпы в честь освободителей городов Орла и Белгорода. С этого времени московские салюты стали традицией в честь победы советских войск. Но до главной победы было еще далеко и бои продолжались. Действие нашего полка было переключено на харьковское направление. Здесь нам было приказано уничтожить окруженную группировку немцев в районе Грастворона. В полку заговорили о том, что вылет будет корпусный во главе с командиром корпуса генералом И.С. Полбиным. График вылета каждой эскадрильи был разработан с точностью до минуты. Вот здесь и был применен замысел командира корпуса, разработанный Полбиным еще в подготовительный период: бомбить окруженную группировку непрерывно, одна эскадрилья бомбит и отходит, следом подходит другая эскадрилья и т.д. Это продолжалось в течение 2-х часов. Каждая группа имела свою цель, работали с двух заходов: в первый сбрасывались бомбы, во второй велся обстрел войск с пикирования. Над целью появились истребители противника, но их на себя взяли истребители, сопровождавшие нас. Конечно, вылет проходил не без шероховатостей. Дело было в том, что мы летели на цель на предельный радиус полета самолета и запаса горючего. Пока мы делали по два захода, израсходовали горючего больше положенного и на обратный путь его не хватало. Из 18 самолетов, участвовавших в этом полете, на свой аэродром прилетел один экипаж, другие сели на соседних аэродромах. Роковым для меня был день 10 августа 1943 года. Накануне не вернулся с задания мой друг Николай Пальков с экипажем. Настроение было неважное, даже «наркомовская» «норма» не могла поднять тонус. Но надо было взять себя в руки, авиация не прощает слюнтяям. Не знал, каким будет задание на завтра: полечу ли я первым на разведку или в группе. Если придется лететь на разведку, надо хорошенько выспаться, и я рано ушел на отдых. Действительно, в 3 часа утра меня разбудили, пошел на КП. Здесь уже был готов завтрак, но какая может быть еда в это

время. Задание на разведку: подтвердить агентурные данные об отходе войск с занятых позиций. Полет прошел благополучно, с воздуха было хорошо видно, на аэрофотоснимке подтвердилось как немцы отходят от линии фронта в сторону Харькова. В этот же день погода с утра начала портиться. Надвигались дождевые облака. Мы уже готовились к отдыху. И вдруг командира эскадрильи вызвали в штаб полка, летному составу приказано было не расходиться. Получили приказ вылететь в район Харькова и разбомбить большую группировку танков, мешающих нашим наземным войскам продвижению вперед. В полет отобрали 9 лучших экипажей, умеющих летать в сложных метеорологических условиях. Погода не благоприятствовала полету: низкая облачность, накрапывал дождь. А лететь надо, приказ есть приказ. Полет осуществляли ведущий командир 2-й эскадрильи, майор С.Н. Лях. Слева мое звено. Справа звено лейтенанта В.С. Полякова. Взлетели, пробили облака и взяли курс в заданный район. Не долетая до цели, вышли из облаков, снизились до высоты 300 метров. Низко, так низко, по нас бьют из всех видов оружия, огненные струи вырываются из стволов, как искры из костра. А вот цель, но что это, правый мотор дымит, команда «сброс» и штурман сбрасывает бомбы. Разворот со снижением на свою территорию. Круговой обзор в поиске площадки для посадки, но ничего не видно. Дождь льет, как из ведра, а в кабине уже дым. Возможен взрыв самолета. Высоты нет, чтобы выброситься с парашютом. Земли не видно. Принимаю решение – садиться вслепую. Осторожно вывожу самолет до минимальной посадочной скорости и тут удар – земля. В глазах светлячки, привязанные ремни от резкого удара оборвались. Болты крепления сиденья лопнули. Мое тело оказалось в носу самолета. Лицо в крови, правая нога переломлена, повреждена и верхняя челюсть. Самолет дымит. Кое-как выбрались из самолета штурман В. Шишов и стрелок-радист В. Баранов. Затем вытащили и меня. Почти тут же самолет взорвался. Штурман и стрелок-радист вернулись в часть, а я попал в госпиталь... 23 августа 1943 года вернули захваченный врагом г. Харьков. С его освобождением завершилась Курская битва и моя авиационная карьера. Пролежав в госпитале 4 месяца, 30 декабря 1943 года я вернулся домой в г. Ртищево...» [6,7,8].



Рисунок 3.

Уже шла война, когда 19 - летнего уроженца Бекова Михаила Бесштанова [Рис.3] призвали в армию. Направили в полковую школу неблизкой Читы, где он, как и сотни таких же сверстников готовились к службе на Дальнем Востоке. Шел тяжелейший 1942 год... И молодое армейское пополнение по срочному приказу погрузили в эшелон, который двинулся на Запад. Сержант, командир орудия зенитной артиллерии Бесштанов вместе с сослуживцами оказались сначала в Москве, а затем в Ульяновске, откуда их вместе с пушками

на пароходах отправили вниз по Волге. Судьба спасла его в том пекле Сталинградской битвы. Но уготовала ему еще одно испытание – участие в боях на Курской дуге. После переформирования в феврале 1943 года их дивизию направили под Курск. Именно здесь решался дальнейший ход Великой Отечественной войны. Здесь же, у Прохоровки, 14 августа 1943 года погиб его младший брат Иван, свидетелься с которым война так и не дала им шанс. Он был танкистом, его имени нет в Книге Памяти Саратовской области, так как призывался из Ярославля, где жила накануне войны семья Бесштановых. Его ранило в руку и контузило в конце июля 43-го на Курской дуге. Но война для него не закончилась тогда. Подлечившись в полковой санчасти, рядовой Михаил Николаевич Бесштанов дошел до Берлина. «После Курской дуги, - говорит он, - передышку не давали, так называемыми прыжками стали гнать фашистов на запад. В 1944 году наша артиллерия получила новую технику, и после переформирования частей в Гомеле с белорусской земли мы шагнули в Европу». Мирная жизнь его началась в 1947 году. Положив свои награды, медали: «За боевые заслуги», «За взятие Варшавы», «За взятие Берлина» в дальний ящик, сел Михаил Николаевич за учебную парту дортехшколы. И с 1948 по сентябрь 1991 года проработал на одном и том же ответственном посту – дежурным по станции Ртищево-2. Движенцем он оказался, как говорится, от бога, многим дал путевку в жизнь и надежные профессиональные знания. В Ртищеве сложилась у него и семейная жизнь. Его жена Раиса Алексеевна тоже побывала в пекле Сталинградской битвы, с марта 1942 года по февраль 1943-го она вывозила с эвакогоспиталем тяжелораненых солдат – участников боев, а победу встретила в 1945 году на 4-м Украинском фронте [4].



Рисунок 4.

Козлова Ираида Ивановна [Рис.4] в составе госпиталя № 1108 отправилась на Курскую дугу. Здесь молодой хирург Ираида Алеева приняла первое боевое крещение, где между жизнью и смертью не существовало расстояния. Всю жизнь перед глазами Ираиды Ивановны стояла огненная Прохоровка, обгоревшие и обмороженные танкисты с просьбой о помощи. Опытных врачей было только трое, остальные – молодежь. Одновременно проходило по пять-семь операций. Не хватало медикаментов и инструментов — основной инструмент — скальпель и ножовка. По возвращении на Родину вышла на работу участковым врачом. Со временем возглавила инфекционное отделение железнодорожной больницы, где проработала многие годы [3].

Более 400 ртищевцев прошли сквозь Курскую Дугу, среди них: Рукин Михаил Федорович, Бодров Иван Егорович, Бурмистров Петр Константинович, Волков Михаил Александрович, Климов Владимир Иванович, Выборнов Петр Гаврилович, Ионов Николай Тихонович, Фролова Мария Ивановна и другие. Победа в Курской битве подготовила почву и для полного изгнания немцев из

Польши, Чехословакии, Румынии, Венгрии, Югославии, Болгарии и для окончательного разгрома фашистской Германии. И в эту победу внесли большой вклад жители Ртищевского района [2].

Список литературы

1. Архив ЦРБ г. Ртищево.
2. Материалы краеведческого музея г. Ртищево.
3. Домашний архив семьи Лысенко.
4. Домашний архив семьи Бесштановых.
5. ОБД Мемориал [Электронный ресурс].- Режим доступа: <https://obd-memorial.ru/html/>, свободный (дата обращения 11.02.2023).
6. Память народа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pamyat-naroda.ru/heroes/>, свободный (дата обращения 11.02.2023).
<https://pamyat-naroda.ru/>
7. <https://книгапамяти64.рф/>
8. <https://moyaokruga.ru/perekrestok/EditorObject.aspx>

Секция 3. Подвиг тружеников тыла в годы войны

Вклад железнодорожников в борьбу с фашизмом

*Балясин Егор Александрович,
студент*

*Гаврилова Ольга Ивановна,
преподаватель*

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: статья посвящена героическому вкладу советских железнодорожников в победу над фашизмом в годы Великой Отечественной войны. В ней раскрывается ключевая роль железнодорожного транспорта как главной артерии, связывающей тыл и фронт. На примере масштабной эвакуации промышленности, работы «Дороги Победы» в блокадный Ленинград, деятельности санитарных поездов и бронепоездов показано, что самоотверженный труд машинистов, путейцев и ремонтников стал одним из решающих факторов, позволивших СССР выстоять и разгромить врага. Особое внимание уделяется колоссальным объемам перевозок, восстановлению разрушенной инфраструктуры и массовому героизму работников стальных магистралей.

Ключевые слова: великая Отечественная война, железнодорожники, вклад в Победу, воинские эшелоны, эвакуация промышленности, «Дорога Победы», блокада Ленинграда, санитарные поезда, бронепоезда.

Масштаб Второй мировой войны требовал колоссальной мобилизации ресурсов, где тыл стал не менее важным фронтом. И главную роль в связке «тыл — фронт» сыграл именно железнодорожный транспорт. Его значение для победы СССР над вермахтом было поистине стратегическим, а самоотверженный труд машинистов, путейцев и ремонтников стал легендарной страницей истории.

С первых дней войны на советские железные дороги обрушилась колоссальная нагрузка, к которой они, тем не менее, оказались готовы. Этот вид транспорта стал связующим звеном, обеспечивая не только снабжение армии, но и жизнедеятельность всей экономики. Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны была подавляющей: если в 1941 году она составляла 93%, то в последующие годы держалась на уровне от 52% до 76%. Экономика и армия существовали буквально «на колесах», и это стало решающим фактором в сражениях [1-2].

За годы войны по стальным магистралям прошло рекордное количество эшелонов. В общей сложности было отправлено 443 тысячи воинских эшело-

нов, что составило почти 20 миллионов вагонов. Внушительные цифры грузоперевозок говорят сами за себя — было перевезено более 1,5 миллиарда тонн различных грузов и 20 миллионов вагонов с гражданским населением. Машинисты и их помощники работали на износ, водили составы под бомбежками, часто не покидая кабин паровозов сутками. В глубоком тылу женщины и подростки, пришедшие на смену ушедшим на фронт мужчинам, ремонтировали локомотивы и вагоны, проявляя чудеса самоотверженности [3-4].

Эвакуация: спасение индустриального сердца страны.

Одной из важнейших задач железнодорожников в 1941–1942 годах стала масштабная эвакуация населения и промышленных предприятий из западных регионов СССР на восток. Под непрерывными вражескими авианалетами железнодорожникам удалось вывезти за Урал и в Сибирь около 2 тысяч крупнейших заводов и фабрик. Одновременно с этим целые эшелоны везли в безопасные районы миллионы мирных жителей; всего за годы войны железнодорожники перевезли на восток около 20 миллионов человек. Фактически именно четкая работа стальных магистралей позволила сохранить и разместить на новых местах индустриальный потенциал, который впоследствии обеспечил армию танками, самолетами и снарядами [3-4].

«Дорога жизни»: Пульс блокадного Ленинграда.

Самым трагичным и одновременно героическим эпизодом войны стала работа железнодорожников в блокадном Ленинграде. После прорыва блокады в январе 1943 года появилась узкая полоска земли, соединяющая город с Большой землей. В невероятных условиях, под непрерывным артиллерийским огнем и авиабомбежками, за рекордные 17 суток было построено 33 километра железной дороги, получившей название «Дорога Победы» (в народе ее называли «Коридором смерти»).

Эту секретную ветку не наносили на карты, по ней водили составы под прицельным огнем с Синявинских высот. Рискуя жизнью, машинисты проводили до 35 составов в сутки, доставив в осажденный город почти 4,5 миллиона тонн жизненно важных грузов. Из паровозной колонны, работавшей на этой магистрали, погиб каждый третий, но их подвиг позволил Ленинграду выстоять и спасти от голодной смерти сотни тысяч человек [3-4].

«Поезда милосердия»: спасение раненных.

Не менее важной была роль «госпиталей на колесах» — санитарных поездов, без которых невозможно было представить эффективную работу полевой медицины. За годы войны военно-санитарные поезда перевезли с передовой в тыловые госпитали около 5 миллионов раненых. Эти поездки были сопряжены с огромным риском: вражеская авиация охотилась за составами с красными крестами, расстреливая их с воздуха [3-5].

Эти поезда не просто перевозили людей, они были полноценными лазаретами. В их состав входили вагоны-операционные, перевязочные, аптеки, кухни и даже ледники для хранения биоматериалов. Персонал таких составов работал сутками, прямо на ходу проводя сложнейшие операции. Благодаря их мужеству и труду военных медиков удалось

вернуть в строй 72,3% раненых и 90,6% больных [1-4].

Бронепоезда и Железнодорожные войска

Железнодорожники не только перевозили грузы, но и непосредственно сражались с врагом. На советских заводах в огромном количестве строили бронепоезда — настоящие крепости на рельсах, вооруженные пушками и пулеметами. Бронепоезда стали грозным оружием для поддержки сухопутных войск, особенно на начальном этапе войны. Например, рабочие Курского железнодорожного узла уже в октябре 1941 года оборудовали два бронепоезда №14 и 15, а сибирские железнодорожники Новосибирского депо построили и отправили в действующую армию шесть бронепоездов.

Огромную роль сыграли Железнодорожные войска Красной армии. Под бомбежками и обстрелами они восстанавливали разрушенные пути и мосты, а наступая, прокладывали рельсы вслед за линией фронта. Всего за войну было отремонтировано и построено заново 120 тысяч километров путей и около 16 тысяч мостов.

Признание заслуг и вклад в Победу

Государство высоко оценило подвиг тружеников стальных магистралей. Для наведения порядка и повышения дисциплины 15 апреля 1943 года Президиум Верховного Совета СССР принял указ «О введении военного положения на всех железных дорогах», согласно которому все железнодорожники приравнялись к военным и считались мобилизованными.

Сотни тысяч железнодорожников были удостоены высоких правительственных наград за боевые и трудовые подвиги. Железнодорожные части также получили признание: 18 соединений и частей железнодорожных войск были награждены орденами, а одной бригаде было присвоено звание гвардейской. Железнодорожники воевали и трудились под общим девизом: «Все для фронта! Все для Победы!», став одним из главных творцов Победы [2-5].

Список литературы

- 1.Статья А. И. Родионова о роли железнодорожников в битве за Москву [<https://proshloe.com/zheleznye-dorogi-vo-vremya-bitvy-za-moskvu.html>]
- 2.Статья М. Н. Опалева об участии железнодорожных войск в Сталинградской битве [<https://limited-history.ric.mil.ru/Stati/item/118046/>]
- 3.«Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945» (А. В. Ефимьев, А. Н. Манжосов, П. Ф. Сидоров) [https://militera.lib.ru/h/efimev_manzhosov_sidorov/index.html]
4. «Подвигу жить века. Воспоминания железнодорожников Свердловской магистрали о Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [<https://militera.lib.ru/memo/all/com/b68145/index.html>]
5. Книга памяти (Владимир Говоров). Издание, подготовленное к 80-летию Победы, включает 204 истории железнодорожников Котласского узла. [<https://kotlas24.ru/2025/04/22/книга-владимира-говорова-о-вкладе-жел/>]

Вклад промышленности и жителей города Дзержинска в Великую Победу

*Захарова Ангелина Сергеевна,
студент*

*Гаврилова Ольга Ивановна,
преподаватель*

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье на основе архивных материалов (ЦАМО РФ, ГАГО) и официальных сборников Горьковского обкома ВКП(б) анализируется вклад промышленного города Дзержинска в победу СССР в Великой Отечественной войне. Раскрывается перепрофилирование химических предприятий (заводы им. Свердлова, «Капролактан», «Заря»), приводятся количественные показатели выпуска взрывчатых веществ, компонентов для реактивных снарядов, дымовых и зажигательных составов. Особое внимание уделено эвакуации заводов 1941–1942 гг., трудовой мобилизации женщин и подростков, участию в строительстве оборонительных рубежей. Делается вывод, что Дзержинск являлся одним из ключевых центров химической оборонной промышленности РСФСР, обеспечившим до 28 % взрывчатых веществ наркомата боеприпасов.

Ключевые слова: Дзержинск, Великая Отечественная война, химическая промышленность, завод им. Свердлова, взрывчатые вещества, трудовой подвиг, эвакуация, оборонительный рубеж, Горьковская область, фронт.

Великая Отечественная война стала суровым испытанием для всей страны. Город Дзержинск (в 1941–1943 гг. — в Горьковской области) занимал особое место в оборонно-промышленном комплексе СССР. Будучи крупным центром химической промышленности, он в кратчайшие сроки переориентировал производство на выпуск военной продукции [1]. Цель настоящей работы — на основе официальных статистических данных и архивных фондов реконструировать вклад дзержинцев и химических предприятий в разгром нацистской Германии.

С первых дней войны в Дзержинске была проведена тотальная мобилизация. На 22 июня 1941 года численность населения составляла около 80 тыс. человек. К 1945 году через военкоматы прошло более 30 тыс. жителей, из них 12 тыс. не вернулись с полей сражений. Важно подчеркнуть: каждый второй мужчина-дзержинец 1920–1925 гг. рождения погиб или пропал без вести [1–4].

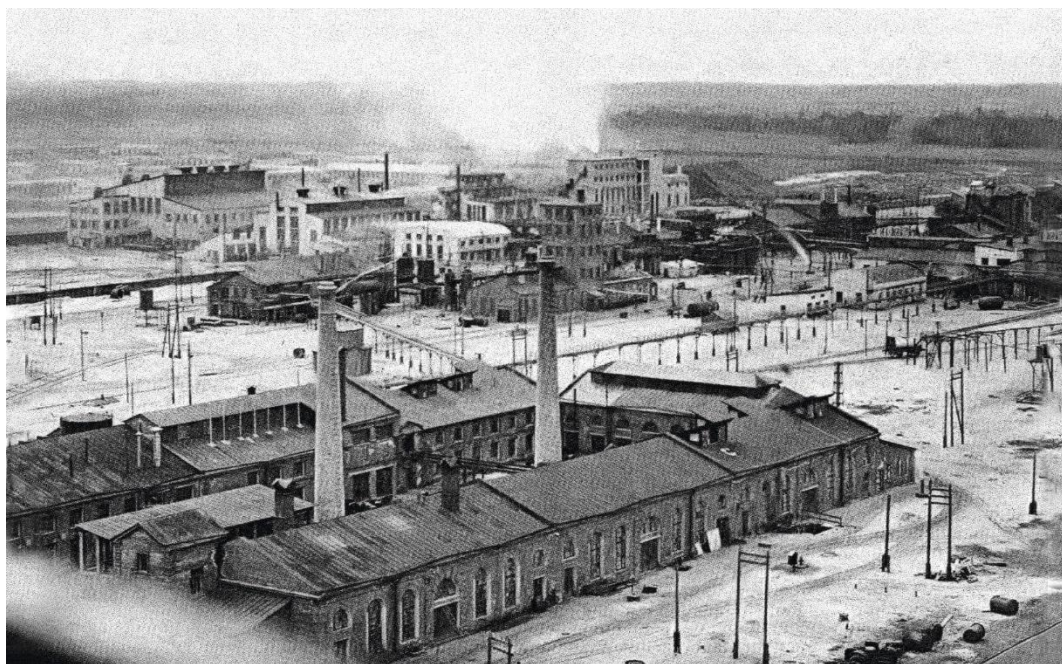


Рис.1- Химические предприятия города Дзержинска

Главную роль сыграли заводы, входившие в наркомат боеприпасов и химической промышленности:

Завод им. Я. М. Свердлова (ФКП «НИИ «Кристалл») — крупнейший производитель взрывчатых веществ. В 1941–1945 гг. объём выпуска тротила, тэна, флегматизированного гексогена вырос в 5,3 раза. Продукция этого завода составляла до 35 % всех взрывчатых веществ, произведённых в РСФСР [4-7]. Завод «Капролактан» (ныне ПАО «Сибур-Нефтехим») в военные годы освоил производство толуола — основы для тротила, а также химических реагентов для дымовых завес и огнесмесей. В 1942 г. введена в строй вторая очередь этилбензольной установки [4-7].

Завод «Заря» выпускал химические боеприпасы (ампулы с зажигательной смесью «КС» и дымовые шашки). Производительность достигла 50 тыс. единиц в месяц [4-7].

Дзержинский филиал ГСПИ-7 организовал производство компонентов для реактивных снарядов М-13 («Катюша»). Достоверно установлено: корпуса для 82-мм и 132-мм снарядов изготавливались на базе чугунолитейных цехов.

В 1944 году химические заводы Дзержинска давали 28 % всей взрывчатки наркомата боеприпасов и 19 % отравляющих веществ защитного назначения (иприт, хлорацетофенон — для дымовых и химических мин) [3-7].

С октября 1941 по март 1942 года в Дзержинск было эвакуировано оборудование 17 заводов из Москвы, Ленинграда, Киева, Харькова. К примеру, Московский завод № 73 разместили на площадях целлулоидного завода. За 1942 год на базе эвакуированных мощностей введено 8 новых цехов. Численность рабочих выросла за счёт женщин и подростков (с 15 тыс. в 1941 г. до 24 тыс. в 1943 г.). Средняя продолжительность рабочего дня в 1942–1943 гг. составляла 12–14 часов, сверхурочные — до 18 часов в неделю без выходных [4-5].



Рис.2- Завод имени Я. М. Свердлова

Профсоюзные отчёты (ГАГО, ф. 3111, оп. 3, д. 9) фиксируют: в 1944 году производительность труда превысила довоенную на 37 %. При этом нормы питания на одного рабочего в 1942 году: 400 г хлеба (из них 30 % — примеси), 50 г крупы, 15 г масла. Рабочие сами организовывали фонд обороны: за 1941–1943 гг. дзержинцы перечислили в фонд Красной Армии 23 млн рублей, 125 кг серебра, 3 кг золота [3-5].

Нельзя не сказать про участие тружеников тыла в строительстве Горьковского оборонительного рубежа.

Осенью 1941 года 14 тыс. дзержинцев (из них 70 % женщин) были привлечены к рытью противотанковых рвов, эскарпов, дзотов на подступах к Горькому. За 50 дней вырыто 210 км траншей и 40 км рвов. Эти укрепления сыграли роль в остановке немецкого наступления на район Муром и Арзамас в декабре 1941 г.

За годы войны дзержинские предприятия дали фронту:

- 3,2 млн снарядов (в тротиловом эквиваленте),
- 2,7 тыс. тонн дымовых смесей,
- 820 тыс. литров зажигательных жидкостей.

Награждены орденами и медалями 7 890 дзержинцев. Заводу им. Свердлова в 1944 году вручено переходящее Красное Знамя ГКО. Звание Героя Советского Союза получили 12 уроженцев города.

Вклад Дзержинска в Победу соразмерен крупным промышленным центрам Урала. Без химической продукции города невозможно было бы серийное производство «Катюш», авиабомб и артиллерийских снарядов в 1943–1945 гг. Память о подвиге дзержинцев-тыловиков заслуживает включения в центральные военно-исторические экспозиции страны.

Список литературы

1. Востриков, Н. В. Оборонная промышленность городов Горьковской области в 1941–1945 гг. / Н. В. Востриков // Военно-исторический журнал. — 2019. — № 11. — С. 44–51. Доступ: официальный сайт Минобороны РФ, раздел «Научные публикации» (дата обращения: 10.05.2026).

2.Ермолаев, А. П. Химические заводы в системе ГКО: производственные мощности и логистика (на примере г. Дзержинска) / А. П. Ермолаев // Экономическая история России. — 2021. — Т. 29, № 2. — С. 112–126.

3.Захаров, Д. В., Кузьмина, Л. В. Трудовые резервы промышленных центров Поволжья в годы Великой Отечественной войны / Д. В. Захаров, Л. В. Кузьмина. — Самара: Издательство Самарского университета, 2022. — 312 с. (Глава 4 «Дзержинск: мобилизация и условия труда», с. 198–231).

4.Нижегородская область в годы Великой Отечественной войны: статистический сборник / под ред. О. В. Шестовой. — Нижний Новгород: Нижегородстат, 2017. — 415 с. (Раздел «Промышленность г. Дзержинска», табл. 54–62).

5.Селиванов, В. И. Эвакуация и размещение химических заводов в тылу (1941–1943): государственное регулирование / В. И. Селиванов // Вестник РГГУ. Серия: Исторические науки. — 2023. — № 1 (23). — С. 89–104.

6.Сайт ЦАМО РФ (Портал «Память народа»).

7. ГАГО (Государственный архив Горьковской области, фондР-254, оп. 2 «Дзержинский горком ВКПБ»).

Вклад в победу над фашизмом жителей города Бор

Зверев Дмитрий Александрович,
студент

Гаврилова Ольга Ивановна,
преподаватель

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье рассматривается вклад жителей города Бор в победу в Великой Отечественной Войне 1941-1945г. Анализируется перестройка промышленности на военный лад, работа госпиталей, трудовой подвиг жителей тыла, а также роль зенитчиков в защите неба над городом Горьким. Приводятся данные о героях-борчанях и мемориалах, увековечивающих память о более 12 тысячах погибших земляках.

Ключевые слова: Великая Отечественная Война, город Бор, труженики тыла, промышленность, Герои Советского Союза, мемориальная память.

Раннее утро 22 июня 1941 года стало точкой невозврата для истории страны. В городе Бор, на левой части берега Волги в Горьковской области, внезапное известие о нападении Германии стало внезапной, трагической новостью для многих. Более двухсот молодых жителей района, ожидавших спортивных состязаний, не смогли их провести. Митинги на предприятиях и в сельсоветах выразили народный гнев и готовность встать на защиту своей Родины. Например, работники войлочной фабрики №6 в своей резолюции пообещали

уничтожить фашистскую «гадину», демонстрируя единство целей рабочих и солдат.

Патриотический подъем моментально трансформировался в активные действия. В течении первых, нескольких дней войны более пятисот жителей Борского района подали заявления о скорейшей отправке в действующую армию. Военкомат оказался в окружении добровольцев: среди них находились мужчины призывных возрастов, женщины, а также вчерашние школьники. Целые группы выпускниц Борского медицинского училища записывались на фронт, понимая, насколько важны их знания на передовой. В течении четырёх лет войны были мобилизованы около 9 тысяч людей из Борского района, а непосредственно из самого города на фронт отправились больше 28 тысяч жителей. К сожалению, каждый второй из них (около 12 тысяч) остался навечно на полях сражений [1].

Глубокий тыл, которым являлся город Бор, не означал тишины и бездействия. С первых месяцев войны вся промышленность региона была переориентирована на нужды фронта. Конвейеры и производственные линии перестраивались для выпуска военной продукции, зачастую осваивая принципиально новые технологии в очень короткие сроки.



Рис.1 «Теплоход»: новая роль в оборонной промышленности

Предприятие «Теплоход», которое ранее специализировалось на спуске на воду гражданских речных судов, теперь переключилось на производство элементов артиллерийского вооружения и боеприпасов. Именно здесь была создана центральная часть мемориала, возведенного впоследствии в честь великой победы. [2-3]



Рис.2 Борский стекольный завод имени М. Горького

Завод имени М. Горького получил правительственный заказ на выплавку бронированного стекла повышенной толщины. Эта продукция была критически важна для остекления кабин штурмовиков и истребителей, а также для иллюминаторов военных кораблей и маяков.

Судоремонтный завод в поселке «Память Парижской Коммуны» освоил сборку аэросаней. Эта высокоманевренная техника доказала свою незаменимость в зимних кампаниях, позволяя стремительно атаковать противника. Рабочие трудились в условиях круглосуточной напряженной работы, выдерживая 18-часовые смены.



Рис.3 Судоремонтного завода в поселке «Память Парижской Коммуны»

Даже войлочная фабрика №6 нашла свое место в оборонной системе, переориентировавшись на пошив технического войлока. Этот материал имел широкое применение, использовался как в механизмах, так и в экипировке бойцов.

Борский район в годы войны стал центром спасения и реабилитации раненых солдат. На территории района была создана широкая сеть военно-лечебных учреждений, для которых были приспособлены лучшие здания, в первую очередь школы.

Главным госпиталем стал №2815, расположившийся в новой школе №10. В поселке Линда функционировал специализированный госпиталь №2861 для иностранных военнопленных. Медицинские, лечебные заведения так же были организованы в культпросветшколе (ныне колледж культуры), школе №6, городской больнице и детском санатории.

Из-за занятости школ под нужды армии, учебный процесс для детей был сокращен. Только школа №4 продолжала работать в обычном режиме. Ученики, чьи классы были временно закрыты, помогали раненым, собирая лекарственные травы и ягоды. Особую ценность для госпиталей представлял сфагновый мох, использовавшийся как перевязочный материал благодаря своим бактерицидным свойствам [4].

Необходимо отметить, что архитектура памяти увековечила подвиг тружеников тыла в городе Бор.

Военная история города Бор запечатлена не только в архивах, но и в памятниках и мемориалах. Ключевым местом вечной памяти великого подвига в городе является Площадь Победы. Формирование современного мемориального комплекса началось 9 мая 1965 года с установки 19-метровой стелы, напоминающей пламя. В основании монумента заложена капсула с именами 12 тысяч борчан, погибших на войне [3-5].

В 1981 году комплекс пополнился скульптурной группой и Аллеей Героев, где представлены портреты земляков –имеющих, различные награды. В том же году был зажжен Вечный огонь, ставший символом скорби. Экспозиция Борского краеведческого музея, где размещены личные вещи, награды и документы, наглядно демонстрирует жизнь города в 1941-1945 годах [3-5].

Город Бор выдержал тяжелые испытания военного времени с достоинством. Не будучи местом активных боевых действий, он стал важным тыловым центром, обеспечивавшим фронт. Вклад города в победу состоял из множества повседневных трудовых усилий: от производства бронированного стекла до изготовления предметов для первой необходимости.

Каждый житель города осознавал свою личную причастность к судьбе своей Родины. Подвиг борчан является примером стойкости и беззаветной любви к Отечеству.

Список литературы

1.Городской портал «Твой Бор», статья «Борская земля во время ВОВ», 2025 г. (дата обращения 20.04.2026)

2.Информационное агентство «НТА-Приволжье», статья «Выставка Герои тыла. Страницы памяти открылась на Бору», 2025 г. (дата обращения 22.04.2026)

3.Официальный сайт администрации г.о.г. Бор, новость «Памятный знак на Моховых горах», 2021 г. (дата обращения 22.04.2026)

4.Городской портал «Твой Бор», тема форума «А знаете ли вы историю памятников на Бору?», 2021 г. (дата обращения 20.04.2026)

5.Библиотека Бора, страница «Борчане — герои СССР»// <https://bibliotekibor.ru/dalekootfronta> (дата обращения 20.04.2026)

Матрёна Исаевна Вольская

*Калиганова Юлия Александровна,
Карклина Александра Ивановна,
студенты*

*Гаврилова Ольга Ивановна,
Преподаватель*

*НИПС-филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье рассматривается подвиг советская учительницы, ставшей героиней Великой Отечественной войны. В 1942 году, будучи беременной, она возглавила рискованную партизанскую операцию по спасению детей с оккупированной Смоленщины. Под кодовым названием «Дети» была организована эвакуация более чем 3200 детей в возрасте от 10 до 16 лет через 200 километров вражеского тыла — по лесам, болотам и минным полям. Матрёна, вместе с двумя помощницами — учительницей Варварой Поляковой и медсестрой Екатериной Громовой, — вела колонну, разведывала путь вперёд и обеспечивала безопасность. Дети были доставлены на станцию Торопец, а затем эшелонам — в Горький (ныне Нижний Новгород), где их встретили представители власти и медики.

Ключевые слова: женщины в годы ВОВ, партизаны, подвиг, героизм

В годы Великой Отечественной войны женщины внесли значительный вклад в Победу. С первых дней войны сотни тысяч женщин добровольно уходили на фронт, осваивали военные профессии и выполняли боевые задачи наравне с мужчинами.

Некоторые направления деятельности женщин-фронтовичек:

- медицинские сёстры и санитарки. Под огнём противника они выносили раненых с поля боя, оказывали первую помощь в непосредственной близости от линии фронта.
- снайперы. Центральная женская школа снайперской подготовки подготовила около 2000 специалисток, которые в общей сложности уничтожили более 12 тысяч вражеских солдат и офицеров.
- летчицы и штурманы. По инициативе Марины Расковой были сформированы три женских авиационных полка.
- зенитчицы и пулемётчицы.
- связистки и радистки.
- разведчицы и партизанки.

На оккупированных территориях женщины активно участвовали в партизанском движении и подпольной борьбе. Они выполняли функции разведчиц, связных, медсестёр, а некоторые возглавляли партизанские отряды.

В тылу женщины заменили ушедших на фронт мужчин. Они составляли до

75% рабочих в оборонной промышленности, работая по 12–14 часов в сутки в тяжелейших условиях.

Подвиги советских женщин в годы войны были высоко оценены государством. 86 женщин удостоены звания Героя Советского Союза, 4 — полные кавалеры ордена Славы.

По некоторым подсчётам, за годы войны на фронтах действующей армии, при бомбёжках в тылу, на оккупированных территориях и в концлагерях погибли более трёх миллионов советских женщин.



Рис.1 Матрёна Исаевна Вольская

Матрёна Исаевна Вольская (6 ноября 1919 — 23 декабря 1978) — советская учительница, участница Великой Отечественной войны, партизанка.

Матрёна родилась в деревне Задириха (сейчас — Булгаковское сельское поселение) Духовщинского уезда Смоленской губернии в бедной крестьянской семье. Из-за нехватки средств она начала учиться поздно и получала начальное образование экстерном. В 1934 году окончила начальную школу в деревне Булгаково, в 1937 году — семилетнюю школу в Басино. Год работала библиотекарем в Басинской школе, затем поступила на заочное отделение Дорогобужского педагогического техникума. С 1938 года начала работать учителем начальных классов. В июне 1941 года завершила обучение в техникуме, получив среднее педагогическое образование.

Матрёна Исаевна Вольская вышла замуж за Михаила Архиповича Вольского — своего коллегу по школе, учителя математики и физики. Их брак был заключён до начала Великой Отечественной войны, в 1941 году. Несмотря на тяжёлые испытания войны, семья осталась крепкой: Михаил Архипович, как и Матрёна, участвовал в партизанском движении, и после окончания боевых действий он благополучно вернулся домой.

После войны супруги поселились в Городецком районе Нижегородской области, где Матрёна продолжила работать учителем в Смольковской средней школе. У них родилось четверо детей — один сын появился на свет вскоре после окончания войны, несмотря на тяжёлые роды, вызванные последствиями изнурительного похода с детьми. Остальные трое детей родились позже [4].

Через месяц после начала Великой Отечественной войны Басино оказалось занято немецкими войсками. Сразу после начала оккупации супруги Вольские (Матрёна вышла замуж за учителя математики и физики Басинской школы Михаила Архиповича Вольского) стали активными членами подполья. С сентября по ноябрь 1941 года в доме Вольских находилась конспиративная квартира секретаря Духовщинского райкома ВКП(б) П. Ф. Цуранова, который руководил созданием подпольной сети в районе. Матрёна Вольская выполняла

его задания и поручения.

В конце ноября супруги Вольские вместе с другими членами подпольной группы ушли в партизанский отряд.

Подвиг Матрёны Исаевны Вольской — это одна из самых трогательных и героических страниц Великой Отечественной войны, сочетающая в себе мужество, самоотверженность и глубокую человечность.

Операция «Дети» — главный подвиг

В июле 1942 года, будучи всего 22 лет и на пятом месяце беременности, Матрёна Вольская возглавила уникальную и беспрецедентную по масштабам операцию по спасению детей с оккупированной Смоленщины. Это стало известно как операция «Дети» [1].

Немецкие оккупанты планировали массовый угон советских подростков в Германию в рамках карательной операции «Жёлтый слон» (нем. Spätlese — «Поздний сбор»), целью которой было «собрать человеческий материал» — в первую очередь детей и молодёжь — для принудительного труда. Партизанское соединение «Батя» под командованием Никифора Коляды узнало об этом и приняло решение срочно вывести детей в тыл Красной Армии.

Путь через смерть

23 июля 1942 года из деревни Елисеевичи вышла колонна из около 1500 детей. Матрёна Вольская возглавила переход, сопровождая их в сопровождении учительницы Варвары Поляковой и медсестры Екатерины Громовой.

Им предстояло пройти почти 200 километров по оккупированной территории — по болотам, лесам, в обход немецких патрулей и минных полей, часто ночью, в условиях голода, жажды и усталости.

Питьевая вода была отравлена: колодцы и родники фашисты забрасывали трупами людей и животных, а подходы к ним — минировали.

Дети изнемогали от голода, приходилось питаться ягодами, грибами и съедобными травами.

Немецкие самолёты вели воздушную разведку, выслеживая колонну.

Матрёна ходила в разведку вперёд на 20–25 км, чтобы проверить маршрут, броды и безопасность, а затем возвращалась и вела детей дальше.

Маршрут пришлось неоднократно менять из-за вражеских засад.

В пути к колонне присоединялись дети из других деревень, и к моменту прибытия на станцию Торопец (Калининская область, ныне Тверская) число спасённых достигло 3225 человек [3].

Железнодорожный эшелон и прибытие в Горький

Из Торопца детей погрузили в эшелон. Матрёна Вольская сопровождала их до Горьковской области (ныне Нижегородская), где и была организована их приёмка в интернаты и школы.

Это был первый и самый крупный массовый вывод детей с оккупированной территории за всю историю войны.

Орден Красного Знамени — Матрёна была награждена за храбрость в бою у деревни Закуп: поднявшись во весь рост под огнём, она восстановила боевой порядок отступающих партизан, вернув их на позиции, где они отразили атаку вражеской роты.

Работа в подполье — до перехода она была активной участницей антифашистского сопротивления: помогала секретарю райкома партии скрываться у себя дома, организовывала распространение листовок, слушала сводки Совинформбюро на самодельном радиоприёмнике.

Что делает подвиг особенным?

Она не считала себя героиней — говорила, что просто выполняла свой долг.

Она была беременна, но не отказалась от миссии.

Дети доверяли ей как матери — впоследствии многие называли её второй мамой.

Подвиг долгое время оставался неизвестным — о нём стало известно только в 1970-х благодаря воспоминаниям её однополчанина Леонида Новикова.

Послевоенная жизнь.

После окончания войны Матрёна Вольская получила направление на работу в Городецкий район. Сначала она год проработала в Артюхинской школе, а с 1 сентября 1943 года и до конца 1976 учебного года преподавала в начальных классах Смольковской средней школы. За педагогический труд была награждена значком «Отличник народного просвещения».

К Матрёне Исаевне после демобилизации приехал её муж, Михаил Архипович Вольский, который также был партизаном. У супругов родилось четверо детей. В Смольковской школе позже преподавал и Михаил Архипович, а их сыновья Валентин и Владимир учились там же.

Матрёна Вольская жила скромно и долгое время никому не рассказывала об участии в операции «Дети». Она не считала это подвигом, а лишь выполнением своего долга.

Умерла Матрёна Исаевна 23 декабря 1978 года в возрасте 59 лет. Была похоронена на кладбище села Смольки [2].

Память о Матрёне Вольской

Увековечение имени.

В апреле 1980 года одной из улиц села Смольки было присвоено имя Матрёны Исаевны Вольской.

В Смольковской школе был создан музей, посвящённый её подвигу. В музее хранится бюст партизанки, а также собраны материалы о ней и об операции «Дети».

В 1998 году Указом Постоянного Президиума Съезда народных депутатов СССР Матрёне Исаевне посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Однако к тому моменту Советский Союз уже распался, и это звание не являлось официальным.

Памятники.

1 сентября 2020 года в Городце на площади Пролетарской был открыт бронзовый памятник «Матрёна Вольская с детьми». Скульптура создана по проекту нижегородского скульптора Сергея Молькова.

В селе Смольки установлен бронзовый бюст Матрёны Исаевны.

Другие формы увековечения.

1977 году состоялась встреча Матрёны Вольской с некоторыми участниками перехода.

В 1986 году вышла книга Леонида Новикова и Натальи Дроздовой «Операция „Дети“», посвящённая подвигу Матрёны Вольской и её помощниц.

В 1987 году на Горьковском телевидении вышел документальный фильм о Матрёне Вольской.

В разные годы организовывались велопоходы по маршруту колонны с детьми [5].

Список литературы

1. Дроздова, Н. А. Операция „Дети“ : [книга-расследование] / Наталья Дроздова. — Москва : Политиздат, 1986. — 256 с.

2. Новиков, Л. П. Сквозь линию фронта: Воспоминания партизана / Л. П. Новиков. — Смоленск : Смоленская правда, 1990. — 184 с.

3. Петров, А. В. Женщины в тылу врага: Подвиги советских партизанок / А. В. Петров. — М. : Воениздат, 2005. — С. 112–125. — (Серия: Герои Отечества).

4. Иванова, Е. С. Матрёна Вольская: Учитель, партизан, герой // История школы. — 2020. — № 4. — С. 45–52.

5. Матрёна Исаевна Вольская: Жизнь, посвящённая детям [Электронный ресурс] // Официальный сайт администрации Городецкого района Нижегородской области.

Трудовой подвиг работников тыла в период войны

Миронов Николай Сергеевич,
студент

Михайлова Марианна Павловна,
преподаватель

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: Работа посвящена изучению трудового подвига тыла в годы Великой Отечественной войны. Исследуется вклад женщин, подростков и пожилых людей в обеспечение фронта всем необходимым. Анализируются ключевые аспекты тыловой работы: эвакуация предприятий, экономическая перестройка и сельскохозяйственное производство в условиях кадрового дефицита, а также героизм тружеников и вклад ученых в создание вооружений. Был сделан вывод о том, что трудовой подвиг тыла был решающим фак-

тором победы, обеспечив перестройку экономики, снабжение армии и превосходство в вооружении. Память о нем важна для патриотического воспитания и осознания цены Победы.

Ключевые слова: *Трудовой подвиг; труженики тыла; снабжение фронта; самоотверженный труд; Великая Отечественная война*

Великая Отечественная война стала испытанием не только для солдат на фронте, но и для миллионов советских граждан в тылу. Их самоотверженный труд обеспечил армию всем необходимым и внёс неоценимый вклад в достижение Победы.

С первых дней войны началась масштабная эвакуация промышленных предприятий из западных регионов СССР на восток. В кратчайшие сроки в Поволжье, на Урале, в Сибири и Средней Азии были развёрнуты сотни заводов [1, стр. 45]. Рабочие трудились по 12–14 часов в сутки, часто без выходных, чтобы как можно быстрее наладить выпуск военной продукции [2, стр. 78].

К концу 1941 года советская промышленность уже адаптировалась к условиям военного времени. Несмотря на потерю значительной части производственных мощностей в западных районах страны, к 1943 году СССР превзошёл Германию по объёму выпуска боевой техники [3, стр. 112]. Это стало возможным благодаря: максимальной концентрации ресурсов на ключевых направлениях; рационализации производства и внедрению новых технологий; самоотверженности рабочих, инженеров и руководителей.

Труд женщин, подростков и пожилых людей сменил ушедших на фронт мужчин. Пришли женщины, подростки и пожилые люди. Доля женщин среди рабочих промышленности достигла 53 %, а на некоторых производствах превышала 60 % [4, стр. 95]. Подростки 16–17 лет составляли около 20 % рабочих кадров, многие начинали трудиться и раньше установленного возраста [4, стр. 96].

Условия труда были крайне тяжёлыми: длительные смены без выходных; нехватка продовольствия и элементарных бытовых условий; работа на открытом воздухе при низких температурах зимой; использование ручного труда там, где раньше применялась механизация.

Несмотря на это, люди трудились с полной отдачей, понимая, что от их работы зависит исход войны.

Сельское хозяйство понесло огромные потери: значительная часть техники и лошадей была мобилизована на фронт, сократилась численность трудоспособного населения в деревне. Основную тяжесть сельскохозяйственных работ взяли на себя женщины, старики и подростки [5, стр. 134].

Они выполняли все виды полевых работ: пахали, сеяли, убирали урожай. При этом нормы поставок государству оставались высокими, а собственные потребности колхозников удовлетворялись по остаточному принципу. Тем не менее, сельское хозяйство обеспечивало армию и промышленность продовольствием и сырьём, что было критически важно для ведения войны.

Учёные и инженеры внесли огромный вклад в укрепление обороноспособности страны. Были разработаны новые виды вооружений и боеприпасов,

усовершенствованы существующие образцы. Конструкторы авиационной техники создали самолёты, превосходившие по характеристикам немецкие аналоги [3, стр. 120]. Танкостроители наладили массовое производство танков Т-34, признанных лучшими средними танками Второй мировой войны [3, с. 121].

Итоги и значение трудового подвига

Трудовой подвиг работников тыла стал одним из ключевых факторов победы в Великой Отечественной войне. Благодаря их самоотверженности: армия была обеспечена всем необходимым вооружением и боеприпасами; население городов и военнослужащих снабжалось продовольствием; экономика страны выдержала колоссальную нагрузку военного времени; был создан задел для послевоенного восстановления.

Память о подвиге тружеников тыла должна сохраняться как пример мужества, стойкости и патриотизма для будущих поколений.

С первых дней войны началась масштабная эвакуация промышленных предприятий из западных регионов СССР на восток. В кратчайшие сроки в Поволжье, на Урале, в Сибири и Средней Азии были развёрнуты сотни заводов [1, стр. 45]. Рабочие трудились по 12–14 часов в сутки, часто без выходных, чтобы как можно быстрее наладить выпуск военной продукции [2, стр. 78].

К концу 1941 года советская промышленность уже адаптировалась к условиям военного времени. Несмотря на потерю значительной части производственных мощностей в западных районах страны, к 1943 году СССР превзошёл Германию по объёму выпуска боевой техники [3, стр. 112]. Это стало возможным благодаря: максимальной концентрации ресурсов на ключевых направлениях; рационализации производства и внедрению новых технологий; самоотверженности рабочих, инженеров и руководителей.

На смену ушедшим на фронт мужчинам пришли женщины, подростки и пожилые люди. Доля женщин среди рабочих промышленности достигла 53 %, а на некоторых производствах превышала 60 % [4, стр. 95]. Подростки 16–17 лет составляли около 20 % рабочих кадров, многие начинали трудиться и раньше установленного возраста [4, стр. 96].

Условия труда были крайне тяжёлыми: длительные смены без выходных; нехватка продовольствия и элементарных бытовых условий; работа на открытом воздухе при низких температурах зимой; использование ручного труда там, где раньше применялась механизация.

Несмотря на это, люди трудились с полной отдачей, понимая, что от их работы зависит исход.

Помимо промышленного и сельскохозяйственного труда, миллионы граждан участвовали в строительстве оборонительных рубежей вблизи фронтовых зон. Женщины, подростки и старики рыли противотанковые рвы, возводили доты, устанавливали заграждения. Эти работы часто велись под обстрелами и бомбёжками. Только вокруг Москвы осенью 1941 года было создано несколько линий обороны силами гражданского населения [1, стр. 52].

Шефство над госпиталями и помощь раненым.

Труженики тыла не ограничивались производством — они активно помогали раненым бойцам: организовывали концерты в госпиталях; писали письма за тяжелораненых; собирали посылки на фронт; сдавали кровь для переливания; вязали тёплые вещи (варежки, носки, шарфы).

Коллективы заводов и колхозов брали шефство над конкретными госпиталями, помогая с уборкой, ремонтом и обеспечением [2, стр. 83].

Работали дети, например, на Пермском моторостроительном заводе имени Я. М. Свердлова трудился 12-летний фрезеровщик, выполнявший взрослые нормы [4, стр. 103].

Некоторые регионы стали настоящими кузницами Победы:

Урал — здесь производили танки Т-34 (Уралвагонзавод выпустил более 25 тысяч машин), артиллерийские орудия, стрелковое оружие [3, стр. 160]; Поволжье — авиастроение (в Куйбышеве собирали самолёты Ил-2); Иваново — текстильная промышленность: меланжевый комбинат произвёл 100 миллионов метров ткани, одев 12 миллионов бойцов [3, стр. 162]; Сибирь и Средняя Азия — обеспечивали страну продовольствием и сырьём.

Трудовой подвиг опирался на высокий патриотический дух: лозунги «В труде — как в бою», «Всё для фронта, всё для победы» вдохновляли людей; соревнования между бригадами, цехами, колхозами повышали производительность; сбор средств на военную технику: на деньги граждан строились танковые колонны и авиаэскадрильи; письма на фронт и с фронта укрепляли связь тыла и фронта [5, стр. 140].

Огромную роль в успехе тыловой работы сыграла организация транспортировки и снабжения. Железнодорожники обеспечивали бесперебойную доставку сырья на заводы, эвакуацию населения и переброску военной продукции к фронту. В условиях войны пропускная способность железных дорог была увеличена за счёт удлинения путей, строительства разъездов и оптимизации графика движения. Особую ценность представляли эшелоны с уральской сталью, сибирским зерном и бакинской нефтью. Речной и морской транспорт также активно использовался для перевозки грузов, особенно на Волге, которая стала стратегической транспортной артерией. Порты Каспийского моря обеспечивали связь с союзниками по ленд-лизу, через них поступали техника, медикаменты и продовольствие.

На восток страны были перевезены не только предприятия, но и миллионы мирных жителей. Местные жители принимали их в своих домах, делились скудными запасами продовольствия, помогали обустроиваться. В школах и клубах разворачивались временные общежития, а на предприятиях создавались столовые для эвакуированных. Дети беженцев продолжали учиться, часто в две-три смены, а взрослые сразу включались в работу. Эта солидарность стала важным фактором сплочения общества: люди понимали, что только совместными усилиями можно выстоять в войне.

Несмотря на тяжелейшие условия, в тылу сохранялась культурная жизнь, которая помогала людям выстоять. Артисты театров и филармонии давали концерты на заводах, в госпиталях и воинских частях. Кинематографисты снимали патриотические фильмы, вдохновлявшие на труд и борьбу. Писатели и

поэты создавали произведения о героизме солдат и тружеников, которые печатались в газетах и распространялись листовками. Радиопередачи поддерживали связь между фронтом и тылом: бойцы слушали новости и письма, а труженики тыла узнавали о подвигах своих земляков. Эта культурная работа была не развлечением, а важным элементом мобилизации духа народа.

Список литературы

1. Данилов, А. А. История России. XX век. — М.: Просвещение, 2015. — 320 с.
- Ковальченко, И. Д. Великая Отечественная война: экономика и общество. — СПб.: Питер, 2017. — 288 с.
2. Соколов, Б. В. Цена победы. Великая Отечественная: неизвестное об известном. — М.: Вече, 2016. — 352 с.
3. Вишневский, А. Г. Демографические последствия Великой Отечественной войны // Демографическое обозрение. — 2018. — № 3. — С. 85–142.
4. Зима, В. Ф. Человек и власть в СССР в 1920–1930-е годы: политика и повседневность. — М.: Собрание, 2010. — 272 с.

Будни железнодорожников под прицелом врага

Слепова Валерия Александровна,
студентка

Кузнецова Ольга Анатольевна,
преподаватель

*Алатырский техникум железнодорожного транспорта- филиала ПривГУПС
г. Алатырь, Российская Федерация*

Аннотация. В статье на основе воспоминаний участника Великой Отечественной войны Л.Г. Якушенко, очерков Б. Саламбекова и исторических материалов анализируются будни и подвиги советских железнодорожников в 1941–1943 гг. Особое внимание уделено уникальному проекту ледовой железной дороги через Ладожское озеро, личности руководителя строительства И.Г. Зубкова, а также роли железнодорожного транспорта в прорыве блокады Ленинграда. Авторы показывают, как память о трудовом героизме железнодорожников формирует патриотическое сознание современного поколения.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, железнодорожники, блокада Ленинграда, Дорога жизни, ледовая железная дорога, И.Г. Зубков, патриотизм, трудовой подвиг.

«Как бы ни была ужасна война, все же она обнаруживает духовное вели-

чие человека, бросающего вызов своему сильнейшему врагу — наследственному — смерти» (Г. Гейне). В годы Великой Отечественной войны советские железнодорожники совершили подвиги, которые навсегда останутся в народной памяти. Железнодорожный транспорт стал главным материальным фактором, обеспечивающим военные операции, снабжение Красной армии боеприпасами, продовольствием и обмундированием. Актуальность темы обусловлена тем, что сегодня многие забывают суровые будни и героев войны — женщин и мужчин, которые, не щадя себя, работали на транспорте. Цель исследования — изучить будни железнодорожников, осветить историю их подвига для развития патриотизма у молодёжи. Задачи: выяснить быт и подвиги железнодорожников; осветить историю времени; осознать их вклад для Родины; формировать чувства гордости за предков. Методы: изучение литературы и интернет-источников, анализ текста, систематизация, обобщение.

Воспоминания Леонида Григорьевича Якушенко, учащегося Ленинградского железнодорожного училища № 1, позволяют увидеть войну глазами молодого железнодорожника. 22 июня 1941 года он ехал в училище, ожидая спортивные мероприятия и танцы, но у Нарвских ворот увидел застывшую толпу у репродуктора. Люди слышали выступление В.М. Молотова о вероломном нападении фашистской Германии. «Оглушенный сообщением, я бежал в училище... Ребята кричали: “Добровольцами на фронт!”» Ленинград готовился к обороне: устанавливались «ежи», проволочные заграждения, в домах пробивали амбразуры. Самым памятным событием для Якушенко стал последний бой: полк отступил, а пять дозорных приняли неравный бой с немцами. «Товарищи погибли, лишь я остался жив, был ранен». После госпиталя его направили в паровозное депо «Витебская-Пассажирская», где строили бронепаровозы «С.М. Киров» и «А.А. Жданов». Позже их группу отправили за линию фронта под Красное Село для строительства дзотов, где они оказались в тылу врага. С большими потерями, прорываясь к Ленинграду, они смогли выжить. Якушенко описывает ужас блокадного города: «С каждым днем заметно ухудшалось положение горожан — ни воды, ни тепла, перестали ходить трамваи. Голод начал уносить жизни моих товарищей... Ежедневно я видел, как люди, закутанные в ворохи одежды, тянули за собой саночки с поклажей — завернутого в белую простыню неживого человека». Лишь в марте 1942 года специальные команды стали подбирать умерших с улиц. 28 марта училище эвакуировали через Дорогу жизни. Из 56 человек, прибывших в Казань, остались работать на паровозах только четверо [1].

Многим известна Дорога жизни через Ладожское озеро, по которой летом на баржах, а зимой на автотранспорте переправляли продовольствие в осаждённый Ленинград. Однако во вторую зиму блокады решили реализовать уникальный проект — строительство железнодорожных путей прямо по льду, так как автомобильный транспорт не справлялся с возросшими потребностями. Строительство вели на сваях: прорубали лёд, опускали деревянные сваи на глубину около трёх метров, чтобы они не разъезжались, а лёд сковывал их сверху. На сваи устанавливали поперечины, продольные балки, затем шпалы и рельсы — принцип современных эстакад. Перед строительством водолазы

Краснознамённого Балтийского флота обследовали дно озера и выбрали самый короткий маршрут (около 35 км) от деревни Кобона через остров Зеленец к станции «Ладожское озеро» с глубиной не более пяти метров. Для обеспечения материалами разобрали пути близлежащих неработающих предприятий. На строительстве трудилось более 5 тысяч человек — в основном женщины и специалисты военно-строительных войск. Работа велась под постоянными авианалётами, техника и люди уходили под лёд, сильные ветра уносили льдины с людьми, но дорога продолжала строиться ударными темпами. Сооружение вели одновременно с двух берегов навстречу друг другу. Строили два типа путей: основную колею (1524 мм) и параллельную узкоколейку (южнее на 150–200 метров). Строительство прекратили 18 января 1943 года — в день прорыва блокады Ленинграда. К этому моменту было построено более 14,5 км узкоколейной ледовой магистрали и чуть более 9 км широкой колеи, что позволило переправлять дополнительно 6 тысяч тонн грузов [2].

Идейным вдохновителем и руководителем этого грандиозного строительства стал Иван Георгиевич Зубков. Проходя все трудности с огромным мужеством, он не останавливался несмотря ни на что. Зубков был с ленинградцами в самые чёрные дни блокады, его по праву считали спасителем города. За широкой спиной генерала инженеры и рабочие чувствовали себя защищёнными, ему доверяли как никому. Хоронили великого железнодорожника с воинскими почестями, с искренними слезами. Рыдал духовой оркестр. За гробом, который везли по Невскому проспекту на оружейном лафете, шли тысячи измождённых, израненных людей, которые не могли не прийти, чтобы отдать последний долг железнодорожному генералу, для которого не существовало невыполнимых задач.

Очерки Бориса Саламбекова дополняют картину трудового героизма железнодорожников. Уже 24–25 июня 1941 года на Октябрьской железной дороге ввели военный график. Более 29 тысяч железнодорожников Ленинградского узла рвались на фронт. Враг бомбил вокзалы, узлы, станции, мосты, но поезда шли безостановочно. Как вспоминал заместитель начальника Октябрьской дороги А. Беженаров, машинисты переходили на новые методы работы: ремонт паровозов силами самой локомотивной бригады, увеличение пробега между ремонтами. Старший машинист Елисеев, изобретатель «лунинского» метода обслуживания паровозов, добился увеличения межремонтного срока до полугода вместо полутора месяцев. Люди работали при холоде и голоде, соревновались за увеличение нагрузки и сокращение сроков формирования поездов. Путьцы, движенцы, связисты, паровозные бригады не жалели ни сил, ни самой жизни ради победы [2].

Саламбеков особо отмечает пассажирское движение. До прорыва блокады дальние перевозки ограничивались двумя вагонами от Кобоны до Москвы, а с введением линии Шлиссельбург – Поляны в 1943 году наладилось беспересадочное сообщение между Ленинградом и Москвой. 10 ноября пустили скорый поезд 21/22[5]. Число пригородных поездов увеличилось с 12 до 22 пар в год. К концу 1943 года из 19 дистанций пути 17 были аттестованы как

отличные, включая самую обстреливаемую — Междуреченскую. Для обеспечения операции «Искра» в декабре 1942 – январе 1943 года перевезли десятки воинских эшелонов с войсками и вооружением. На участке прорыва Ленинградского фронта было сосредоточено 1873 орудия и миномётов — 144 орудия на 1 км (вдвое больше, чем под Сталинградом). В ходе январского наступления пробили сухопутный коридор шириной 10 км, по которому в кратчайшие сроки проложили железную дорогу и возвели мосты. 7 февраля 1943 года в Ленинград пришёл первый поезд, а с середины февраля нормы снабжения города сравнялись с общесоюзными [4].

Работа над проектом была интересна и познавательна. Нам удалось узнать много нового о том непростом времени, которое пришлось пережить нашим предкам-железнодорожникам. Их воспоминания и рассказы оставляют большой отпечаток в памяти, появляется чувство гордости и благодарности. Своим проектом мы хотели донести до нынешнего поколения, как важно помнить историю Родины и тех людей, которые, несмотря на трудности, помогали и защищали страну. Тем самым мы достигли цели и задач — осветили историю того времени и способствовали развитию чувства патриотизма.

Список литературы

- 1.Островский А. Бессмертный подвиг [Электронный ресурс]: Сайт Гудок. Октябрьская магистраль: электронная газета. – Дата обращения: апрель 2026. – URL: https://gudok.ru/zdr/169/?page_print=Y&ID=1551021
- 2.Уникальная «Железная дорога жизни» через Ладогу [Электронный ресурс]: Сайт Железнодорожная документация. – Дата обращения: апрель 2026. – URL: <https://zddoc.ru/unikalnaya-zheleznaya-doroga-zhizni-cherez-ladogu/>
- 3.Я — ленинградец! [Электронный ресурс] // АиФ Санкт-Петербург. – Дата обращения: апрель 2026. – URL: <https://spb.aif.ru/society/ya - leningradec>
- 4.Ковалёв П.А. Железнодорожники в битве за Ленинград[Электронный ресурс]: Сайт – М.: Транспорт. - Дата обращения: апрель 2026. - URL:<https://prussia.online/books/zheleznodorozhniki-v-velikoy-otechestvennoy-voyne-1941-1945>
- 5.Манаков Н.Л. Октябрьская магистраль в годы войны[Электронный ресурс]: Сайт Вопросы истории транспорта. – Дата обращения: апрель 2026. - URL:<https://roit.ru/>
- 6.Соломин В.В. Подвиг стальных магистралей: Железнодорожный транспорт СССР в 1941–1945 гг[Электронный ресурс]: Сайт. – СПб.: Нева. –Дата обращения: апрель 2026. – URL:<https://web.archive.org/web/20210118113312/https://pobeda.mintrans.ru/history/29/>

Труженики тыла в годы войны

*Тамашина Алина Ринадовна,
студентка*

*Михайлова Марианна Павловна,
преподаватель*

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: статья посвящена подвигу тружеников тыла в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. В работе рассматривается вклад гражданского населения СССР в достижение Победы: производство вооружений и боеприпасов, обеспечение армии продовольствием и обмундированием, эвакуация предприятий и населения.

Особое внимание уделяется: условиям труда и жизни в тылу, роли женщин, подростков и пожилых людей, заменивших ушедших на фронт мужчин жители г. Горького, заводы, взаимодействию фронта и тыла под лозунгом «Всё для фронта, всё для Победы!»;

Ключевые слова: Великая Отечественная война, труженики тыла, «Всё для фронта, всё для Победы!», эвакуация предприятий, трудовой подвиг, женщины и подростки в тылу, производство вооружений, патриотизм, героический труд, тыловые регионы СССР, Горьковская область

Труженики тыла в 1941–1945 годах совершили беспримерный подвиг, обеспечив Красную Армию всем необходимым для Победы. Женщины, старики и дети, заменив ушедших на фронт мужчин, голодая и живя в тяжелейших условиях под лозунгом «Всё для фронта, всё для Победы!». Их самоотверженный труд позволил эвакуировать промышленность и создать мощную военную экономику.

Труженики тыла — это величайший пример самоотверженности и стойкости, их вклад в победу равен боевому подвигу. Не стояли в стороне и жители города Горького и Горьковской области, они совершили трудовой подвиг, обеспечивая фронт оружием, боеприпасами и техникой. Основную массу рабочих на заводах: ГАЗ, «Красное Сормово» и авиастроительный завод им. Орджоникидзе составляли женщины, подростки и пожилые люди. Память о них увековечена в мемориалах, включая памятник в Нижегородском кремле., о них складывали песни и стихи «...Станки стояли прямо на снегу. К морозной стали руки примерзали. И задыхалась выюга на бегу...Но мы твердили, нет, не чуждеса...Мы просто фронту честно помогали...» [1, стр.2].

Советский тыл был монолитным и прочным на протяжении всей войны. Люди, измученные и полуголодные сутками не отходили от станков, чтобы обеспечить армию вооружением. Жители города Горького внесли немалый

вклад для победы в Великой Отечественной Войне. На фронт ушли и сражались более 800 тысяч горьковчан, почти половина героев не вернулись домой... Вклад Горьковских работников тыла в Великую Победу остается очень значимым для каждого из нас. Одним из важных предприятий в годы войны стал Горьковский Автомобильный завод. Первый серийный автомобиль завода — ГАЗ-АА — копия американского грузовика марки Форд. Машина получила прозвище «Полуторка», из-за технических характеристик. Ее грузоподъемность составляла 1,5 тонны. Этот автомобиль помог многим военным подразделениям в ужасные годы войны. ГАЗ-АА - это символ Дороги Жизни блокадного Ленинграда [5, стр.34].

Превосходство танковой дивизии гитлеровской армии позволило с невероятной скоростью продвигаться вглубь России. Поэтому важной задачей ГАЗа стало производство танков Т-60. 20 июля 1941 года вышло постановление Госкомитета обороны СССР о налаживании производства легковых танков Т-60 на Горьковском автомобильном заводе. А уже 6 сентября, впервые в истории отечественного танкостроения, начала осуществляться конвейерная сборка танков. Шла битва за Москву, в которой решалась судьба страны. Завод получил телеграмму от Иосифа Сталина с просьбой увеличить выпуск Т-60 до 10 штук в сутки. К концу сентября завод выпускал уже 20 танков в сутки, в октябре их сошло с конвейеров 215, а в декабре для обороны страны работники автозавода выпустили 625 боевых машин. Благодаря трудовому подвигу автозаводцев удалось отстоять столицу. Танки Т-60 стали символом победы над Москвой и приняли участие в параде на Красной площади 7 ноября. Кроме танков в военные годы завод выпустил более 9 тысяч самоходных установок, 24 тысячи минометов, 30 тысяч снарядов для ракетной установки «Катюша» и более 230 тысяч автомобильных моторов. Труд работников ГАЗа вознаградили. Весной 1945 года автозаводцы получили благодарственное письмо от маршала Жукова. 16 сентября весь коллектив ГАЗа получил орден Отечественной войны I степени. В июле 1941 года вышло первое постановление ГКО о немедленной организации производства боеприпасов и танков Т-34, в том числе и на заводе «Красное Сормово». Работники предприятия совершили невозможное: за полтора месяца полностью изменили производство и уже через три месяца на фронт отправлены первые танки. На заводе почти не осталось опытных мастеров — мужчины ушли на фронт. В результате, к станку встали подростки и женщины, вернулись заслуженные ветераны. За 4 военных года на «Красном Сормово» выпустили более 13 тысяч танков. Это практически столько же, сколько всего танков произвела Германия за годы войны. Каждый третий танк Т-34 на фронте собрали на «Красном Сормово». Сормовичи выпустили около 3 миллионов снарядов для ствольной артиллерии и для «катюш». За героический труд работники «Красного Сормова» награждены орденом Ленина в 1943 году и орденом Великой Отечественной войны в 1945 году [3, стр. 56].

Внушительный вклад в победу советских летчиков за мирное небо внес горьковский авиастроительный завод им. Орджоникидзе (ныне завод «Со-

кол»). В 1940 году запустили в производство и усовершенствовали ЛаГГ-3, созданы истребители Ла-5, Ла-5ФН, Ла-7. Чтобы максимально обеспечить нужды военной авиации, завод работал круглосуточно. Смены длились по 12-14 часов, а кто-то не покидал рабочее место целыми сутками. В годы войны было собрано и отправлено на фронт 17 691 самолет. Это означает, что каждый четвертый истребитель изготовили горьковчане. Горьковская область, находясь в сотнях километров от линии фронта, стала одним из мощнейших арсеналов страны и настоящим примером массового героизма, трудолюбия и самоотверженности. На плечи тружеников села легли заготовка продовольствия, пополнение армии и промышленности рабочими руками. На фронт отправили 1000 тракторов и 80 тысяч лошадей, поэтому преобладал ручной труд. Несмотря на это, посевные площади даже увеличивались. Всего за годы войны область поставила для армии и флота почти 795 тысяч тонн муки и крупы, сдала государству 1,4 млн тонн хлеба, десятки тысяч тонн овощей и мяса. За эти подвиги девять тысяч сельских тружеников были награждены правительственными наградами. Горьковская область стала новым домом для 175 тысяч эвакуированных, 45 тысяч из которых были детьми. Для них организовали 135 детских домов. В блокадный Ленинград отправили 128 вагонов с продовольствием. (Рис.1) А в 1943 году 300 выпускников школ ФЗО из Горького одними из первых поехали на восстановление разрушенного Сталинграда.

Кроме оборонных заводов, продолжали свою ежедневную работу по производству сырья и готовой продукции, в том числе гражданской, и другие предприятия города. В тяжелые трудовые будни, находилось место состраданию и милосердию. За период войны в городе Горьком 50 тысяч трудящихся сдали для раненых бойцов РККА 130 тонн крови [4, стр.24].



Рис.1. Народная помощь горьковчан фронту.

Более 16 миллионов человек награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Открытие памятника Горьковчанам - доблестным труженикам тыла произошло 2 июля 2020 года. Данный памятник был приурочен к событию, которое присвоило Нижнему Новгороду почетное звание «Город трудовой доблести». Это высшее признание подвига тех, кто, не покладая рук, трудился в тылу, становясь настоящим арсеналом для Красной Армии. За этим званием – сотни тысяч подписей горожан и беспримерный трудовой подвиг, который навсегда вписан в историю Великой Победы. Трудовой подвиг тружеников тыла города Горького и области стал неотъемлемой частью общей победы над фашизмом, демонстрируя единство фронта и тыла в достижении общей цели. История Горьковской области времен войны, как и всего российского народа, навсегда сохранится в памяти миллионом людей. Она послужит примером в воспитании молодежи в духе патриотизма, любви к Родине. Я хочу лично поклониться всем ветеранам, труженикам тыла за их беззаветный труд. Среди них были и мои прабабушки и прадедушки. Наша задача нынешнего поколения -отдать дань уважения героизму и стойкости тем, кто ковал Победу 80 лет назад [1, стр.102].

Список литературы

- 1.Белоус В.И., Кулаков А.А. Нижегородский регион в Великой отечественной войне // Великая война и Великая Победа народа. К 65-летию победы в Великой Отечественной войне. - М: ИКЦ Академкнига,2010.- Кн. 2.- С. 99–103;
- 2.Гордин А.А. «Мы у станка стоим, как у орудий. Мы в цехе как на линии огня!» : Горьковский автозавод в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Великая война и Великая Победа народа. К 65-летию победы в Великой Отечественной войне. - М.: ИКЦ Академкнига,2010.-Кн.2.-С. 104–150;
- 3.Горьковская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: материалы межрегион. науч.-практ. Конф., посвящ. 60-летию Победы в Великой Отечеств. войне: 6–7 апр. 2005 г.: [в 2 ч.]. - Н. Новгород: Комитет по делам архивов Нижегород. обл., 2005;
- 4.Серебрянская Г. В. Трудовой подвиг нижегородцев в годы Великой Отечественной войны // Нижегород.альманах.-Вып.1.-Н.Новгород,1995.-С. 31–36;
5. Трудовой подвиг горьковчан в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: Суровые будни тыла. — Н. Новгород: ФГУИПП «Нижполиграф», 2004. — 192 с.;

Секция 4. Нет в России семьи такой, где б не памятен был свой герой

Живая память: история прапрадеда — героя Великой Отечественной войны

*Воронцов Никита Вадимович,
студент*

*Завьялова Светлана Владимировна,
канд. истор. н.*

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

В каждой семье есть свои герои, чьи истории передаются из поколения в поколение, вдохновляют, наполняют гордостью. Для меня таким героем является мой прапрадедушка, участник Великой Отечественной войны. Его жизнь — это не просто страница истории, а пример мужества, стойкости и самоотверженности, проявленных в борьбе за свободу и независимость нашей Родины.

Великая Отечественная война была самым жестоким и трагическим испытанием для нашего народа. Она унесла миллионы жизней, оставила глубокие раны в душах людей и изменила судьбы целых поколений. Мой прапрадедушка был одним из тех, кто прошёл через этот ад, видел своими глазами ужасы войны и пережил то, что многим даже сложно представить.

Рыбаков Александр Петрович (дедушка моего дедушки) родился в 1911 г. в деревне Большой Красногор Уренского района Горьковской области. До войны он работал в колхозе “Родина” кузнецом, вместе со своей женой Ксенией Алексеевной занимался хозяйством.

На фронт прапрадедушка ушел добровольцем 20 октября 1942 г. и воевал вплоть до взятия Берлина. За свои заслуги, героический характер он был удостоен таких наград, как: медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», которую он получил в 1945 г.; медаль “За боевые заслуги” (дважды), одну из которых он получил 9 сентября 1944 г.

Прапрадедушка попал в 121 отдельный мостостроительный батальон, 2-ого Белорусского фронта плотником рядовым. Из наградного листа: «Все боевые задания командования по строительству и восстановлению разрушенных немцами мостов на р. Проня, Днепр и др. на маршруте Дрыбинь-Шклов и Тетерино показал исключительный трудовой героизм: дневные нормы боевых заданий систематически выполнены до 350%. Своим самоотверженным трудом обеспечивал выполнение боевого задания, чем способствовал быстрому продвижению боевых машин, транспорту с боеприпасами и продовольствием

передовым наступающим частям» [1].

В конце войны Александр Петрович служил в 139 отдельном дорожно-строительном батальоне и 121 медико-санитарном батальоне, откуда 12 октября 1945 г. был переведен в 152 армейский запасной стрелковый полк [1].

За время войны погибли два брата моего прапрадеда, которые ушли в один день с ним на фронт, и имя которых, к сожалению, утеряно. Его же ни разу не ранило, несмотря на такой большой боевой путь. Это даже упомянуто в наградном листе 5 июля 1944 г.

В послевоенное время вместе со своей женой занимался воспитанием детей: Нины, Лиды (мамы моего дедушки) и Александра. Имел свое хозяйство-скотину: свиней, кур, коров, овец. Жили они все в том же селе Большой Красногор. К сожалению, прапрадед умер в 1974 г. Мой дедушка с радостью вспоминал о том, как вырос в той деревне, как они хорошо проводили время с его бабушкой и дедушкой, ходили на рыбалку, ездили в лес. Так сложилась судьба, что прапрадед не рассказывал внуку (моему деду) о том, где он служил, но так получилось, что мой дед, будучи сварщиком часто отправлялся в командировки, где строил мосты. Сам того не зная, он продолжил дело своего деда и был награжден за примерный труд и дисциплину. Надеюсь, что и я стану достойным внуком, праправнуком, человеком, который также принесет вклад в развитие нашей страны. Если честно, для меня большая честь быть праправнуком такого Человека, который внес огромный вклад в победу. Благодаря таким героям из наших семей сейчас мы с Вами живем. Все те медали, которые принес прапрадедушка были потеряны, потому что с ними играли как с обычными игрушками. А прапрадед и не был против, они ему были не нужны. Ему были дороги не “железяки”, а его семья...

Мой прапрадедушка – герой!

Список литературы

1. Память народа: Подлинные документы о Второй Мировой... [Электронный ресурс]. – URL: pamyat-naroda.ru (дата обращения: 03.03.2025 г.).

Имя моего дедушки, Ладущкина Ивана Мартыновича – героя Советского Союза

Кадыров Денис Евгеньевич,
студент

Титкова Наталья Павловна,
преподаватель
Новосибирский техникум железнодорожного транспорта,
г. Новосибирск, Российская Федерация

Аннотация: в настоящее время, в условиях резкого обострения идеологической борьбы, обусловленной попытками фальсификации событий Великой

Отечественной войны, среди нас, молодого поколения, возрос интерес к изучению истории Великой Отечественной войны, её героев, что позволяет формировать у студентов патриотические чувства к подвигу всего нашего народа и наших родственников, в частности.

Ключевые слова: семья, День Победы, многонациональная Родина, Герои Советского Союза в Великой Отечественной войны.

День Победы - это праздник, объединяющий поколения, самый дорогой праздник в моей семье.



Задача моего поколения сохранить память о подвиге народа, который своим единством и сплочённостью, трудолюбием и самоотверженностью, невероятной любовью к Родине обеспечил нам мир, свободу и независимость. Мы помним свою историю и гордимся ею!

В моей семье свято чтят память о моем дедушке по отцовской линии, Ладушкине Иване Мартыновиче, Герое Советского Союза, воевавшего в Белоруссии и Восточной Пруссии и отдавшего свою жизнь на фронтах Великой Отечественной войны.

Воспоминания родственников, книга Белевитнева Романа Андреевича «Иван Мартынович Ладушкин», 1966 г. издания, архивные материалы Центрального Архива Министерства Обороны (ЦАМО), выложенные на сайтах Объединенного банка данных (ОБД) «Мемориал» и «Подвиг народа», памятник Боевой славы, Мемориальный комплекс на братской могиле советских воинов, погибших в Великой Отечественной войне в городе Ладушкин, Калининградской области.



Новизна моей исследовательской работы считаю в том, что она позволит по-новому взглянуть на жизнь и подвиг простого человека, обыкновенного парня, нашего родственника, нашего земляка, ставшего Героем, чье имя в благодарность увековечено в названии города.

Довоенная биография Ладушкина И.М. В своей исследовательской работе, используя факты, представленные в книге Белевитнева Романа Андреевича «Иван Мартынович Ладушкин», 1966 г. издания, а также воспоминания родственников, я изучил факты детской биографии Ивана Ладушкина и сделал вывод, что Иван Мартынович еще с ранних лет формировал морально-волевые качества своего характера. Он был увлекающимся и разносторонним подростком. Занимался как моделированием и конструированием (считаю, что эти навыки помогли ему при обучении в авиационном и танковом училищах), так и художественной литературой, пением и музыкой. С одной стороны, он был романтиком, любил природу. С другой стороны, еще с детства он начал формировать свои командирские навыки (организует детские игры в «Чапаева» и пр.) [1, стр. 58]. Я думаю, что именно эти навыки очень помогли ему на фронте. Я считаю, что именно в детстве и юношестве у Ивана Ладушкина была сфор-

мирована его любовь к своей многонациональной Родине и готовность к подвигу.

Военные годы в судьбе Ладушкина И.М. Рассматривая военные годы Ивана Ладушкина, я узнал, что 19-летний Иван, не смотря на противопоказания по здоровью, не мог спокойно работать в тылу, он рвался на фронт защищать Родину. Он написал три заявления в военкомат с просьбой направить его на фронт добровольцем. Сначала его направили в город Балашов, в авиационное училище [2, стр. 739]. Правда, его несколько огорчало, что направляют не на фронт. Но все-таки он надеялся, что станет летчиком, будет участвовать в воздушных боях. В начале 1942 г. часть курсантов училища направляли на фронт младшими авиаспециалистами. Несколько месяцев он работал на фронтовом аэродроме, готовил самолеты к боевым полетам. Трудился день и ночь, но не был удовлетворен. Он считал, что все летчики, танкисты, артиллеристы, стрелки бьют врага, участвуют в смертельных схватках с фашистами. А он, Ладушкин, молодой крепкий парень, находится не на переднем крае.

Иван Ладушкин продолжал рваться на фронт, поэтому в августе 1943 г. освоил еще одну специальность – танкиста (прошел обучение в Тамбовском военном танковом училище). Свой боевой путь танкиста Иван начал в Белоруссии. В работе я описал его подвиг по спасению боевого товарища, когда младший лейтенант Иван Ладушкин в бою под Витебском, рискуя собственной жизнью спас своего механика Кенжетая Бекбосынова.

Иван Ладушкин участвовал в освобождении Минска, Прибалтики. Был тяжело ранен, и я узнал, что он, не дожидаясь окончательного выздоровления в госпитале, сбежал на фронт. С марта 1944 г. гвардии лейтенант Иван Ладушкин командовал ротой 2-й отдельной Витебской Краснознаменной ордена Кутузова гвардейской танковой бригадой 31-й армии 3-го Белорусского фронта [5, л. 117]. Из воспоминаний командиров и сослуживцев я узнал, что в первых же боях, при прорыве вражеской обороны в Восточной Пруссии в январе 1945 г., Ладушкин отличился как волевой командир. Мужеством, отличным знанием своего дела, личным примером в бою и умением организовать выполнение поставленных задач Иван Ладушкин очень быстро завоевал прочный авторитет в батальоне. 14 января 1945 г. лейтенанту Ладушкину было приказано принять командование ротой. С этой задачей он блестяще справился, умело нанося врагу внезапные сокрушительные удары, взламывая его мощную оборону. Командиры отмечали в Иване не по годам мудрую рассудительность, смелость и находчивость. Эти его качества неизменно проявлялись в боях. В работе я привел многочисленные примеры его героизма и смелости. Узнал я также, что Ладушкин за свою храбрость и находчивость, военную смекалку и безоговорочную готовность за товарища голову положить «обрастал» легендами.

За отвагу и мужество, проявленные в этих боях, гвардии лейтенант Ладушкин был награжден орденом Отечественной войны I степени. В феврале, когда его батальон вел бои на подступах к городу Кройцбург, рота Ладушкина отличилась вновь. Ивана Мартыновича ранило, но он, сделав себе перевязку и

не вылезая из танка, командовал ротой до конца сражения. За этот бой Ладушкин получил второй орден Отечественной войны I степени.



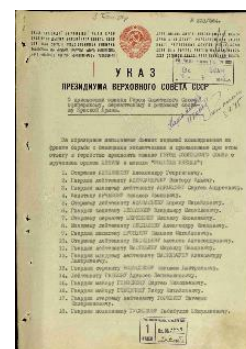
Таким образом, изучив боевой путь И.М. Ладушкина, я сделал вывод, что мой дедушка не жалел своей жизни, стремился всеми своими силами приблизить день Победы.

Имя героя в названии города и заставы. 7 сентября 1946 г. в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР об административном делении Калининградской области, город Людвигсорт переименован в город Ладушкин, в память о Герое Советского Союза Иване Мартыновиче Ладушкине [4, стр. 23]. Районный центр был перенесён в Ладушкин, Хайлигенбайльский район был объявлен Ладушкинским. В центре города, в зеленом сквере на возвышенности, установлен памятник герою. На могиле выросли уже первые цветы, когда город Ладушкин начал новую жизнь. Герой Советского Союза, гвардии лейтенант И.М. Ладушкин, был навечно зачислен в списки одной из воинских частей Советской (ныне Российской) Армии (Приказ Министра обороны СССР № 107, от 30 Мая 1958 г. (г. Москва).

Рассматривая вопрос о героическом подвиге **Ивана Ладушкина**, я узнал, что танковая рота под командованием гвардии лейтенанта Ивана Ладушкина в составе 2-й отдельной гвардейской танковой бригады 31-й армии 3-го Белорусского фронта готовилась к прорыву сильно укрепленной обороны фашистов в районе населенного пункта Дейч-Тирау в Восточной Пруссии. 16 марта 1945 г. Иван Мартынович Ладушкин погиб смертью храбрых, до конца выполнив свой долг перед Родиной. Воодушевленный храбростью и отвагой своего командира, личный состав роты выполнил до конца поставленную задачу.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июня 1945 г. за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом отвагу и героизм, гвардии лейтенанту Ладушкину Ивану Мартыновичу, посмертно, присвоено звание Героя Советского Союза.

Имя героя в названии города и заставы. 7 сентября 1946 г. в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР об административном делении Калининградской области, город Людвигсорт переименован в город Ладушкин, в память о Герое Советского Союза Иване Мартыновиче Ладушкине [4, стр. 23].



Герой Советского Союза, гвардии лейтенант И.М. Ладушкин, был навечно зачислен в списки одной из воинских частей Советской (ныне Российской) Армии (Приказ Министра обороны СССР № 107, от 30 Мая 1958 г. (г. Москва). По ходатайству командования 95-го пограничного Кенигсбергского ордена Ленина и Красной Звезды отряда, Приказом директора Федеральной пограничной службы России № 407 от 26 июля 1999 г., заставе «Новоселово» Калининградского регионального управления ФПС России, на территории которой отважный лейтенант-танкист погиб в бою в марте 1945 г., присвоено имя Героя Советского Союза лейтенанта И.М. Ладушкина [1, С. 44]. Мемориальный комплекс на братской могиле советских воинов, погибших в Великой Отечественной войне, был создан в 1981 г. Его авторами стали архитекторы А.И. Гаранина, А.В. Марков и скульптор В.Ф. Боровской.



Мемориальный комплекс — это двухуровневая терраса, на которой расположена братская могила с широкой лестницей. В братской могиле покоятся 862 воина, в том числе Герой Советского Союза гвардии лейтенант И.М. Ладушкин. В центре мемориала установлена чаша Вечного огня, за которой расположился бетонный барельеф и мемориальные доски с именами всех горожан, павших во время войны.

Что бы сформировать подлинный интерес к истории Великой Отечественной войны я намеренно подробно, простыми, а не сухими, казенными словами описал военные подвиги Ивана Ладушкина (используя воспоминания его сослуживцев и командиров).

Описывая многочисленные подвиги этого совсем молодого парня, я определил вклад И.М.Ладушкина в освобождение Белоруссии, Восточной Пруссии и в целом в Великую Победу. Я сделал вывод, что благодаря мужеству и героизму всего нашего народа, и в частности таких простых, молодых ребят, наша многонациональная Родина отстояла свою независимость от немецко-фашистских захватчиков. И.М.Ладушкин стал не просто Героем Советского Союза, но и, в благодарность, имя его увековечено в названии города. Он прожил очень короткую жизнь, но память о нем жива и будет жить!



Список литературы

1. Белевитнёв Р.А. «Именами героев. Иван Мартынович Ладушкин», 1966;
2. Книга Памяти Алтайского края — т. 3, С 739;
3. Книга Памяти Тамбовской области — т. 10, С 387;
4. Книга Памяти Калининградской области — т. 5, С 23;
5. ЦАМО: ф. 33, оп. 686196, д. 2679, л. 117; д. 6319, лл. 1 и 3.

Подвиг и традиции: история ветерана Анатолия Николаевича Коротина

*Коротин Михаил Александрович,
студент*

*Завьялова Светлана Владимировна,
канд. истор. н.*

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*



Официальные данные:

Место рождения: деревня Филиппово, Семеновский район, Горьковская область

Звание: сержант, ст. сержант, красноармеец

Место призыва: Семеновский РВК, Семеновский район, Горьковская область

Боевое подразделение: 67 стрелковый полк 20 стрелковой дивизии, 3 Белорусский фронт, 50 учебный стрелковый полк 30 учебной стрелковой дивизии, 202 запасной стрелковый полк, ВК, 365 запасной стрелковый полк 13 запасной стрелковой дивизии, 197 армейский запасной стрелковый полк

Награды: медаль «За отвагу», орден Отечественной войны I степени, орден Красной Звезды, медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», медаль «За отвагу»

Мой прадедущка, **Коротин Анатолий Николаевич**, родился 25 мая 1906 г. в деревне Филиппово в крестьянской семье, Семеновского района, Горьковской области. Семья была большая. Отец занимался ложкарным делом, то есть производством деревянных ложек, мать работала в колхозе. Ложкарное дело – в крови у жителей Семенова! Сам Анатолий до войны работал продавцом в магазине.

Как и многие его современники прадед сражался на фронтах Великой Отечественной войны.

Четырнадцатого марта 1942 г. Семеновским РВК Горьковской области Анатолий Николаевич был призван на фронт. Он воевал в составе 3-го Белорусского фронта в 67 СП 20 СД в должности командира отделения и помощника командира взвода в звании старшего сержанта. За бои в Восточной Пруссии и освобождение города Кенигсберг награжден медалью «За отвагу», орденами Красной Звезды и Отечественной войны I степени. Трижды ранен.

В наградном документе сообщается: *«Сержанта Коротина Анатолия Николаевича – помощника командира взвода 4 стрелковой роты, за то, что он в бою 25 октября 1944 г. в районе населенного пункта Маттишкемен – Восточная Пруссия, заменив вышедшего из строя командира взвода и приняв на себя командование обеспечил выполнение поставленной задачи перед взводом по захвату населенного пункта Маттишкемен. Кроме того, товарищ Коротин из своего оружия лично уничтожил в этом бою 5 вражеских солдат. Ранен 30 марта 1944 г.»* [1].

Захват населенного пункта Маттишкемен происходил во время Первого штурма Восточной Пруссии. Бои в районе Маттишкемена в Восточной Пруссии во время Великой Отечественной войны шли в последних числах октября 1944 г.

Немецкая группировка в этом районе оказывала мощное сопротивление, бои были яростными, фашистам даже удалось прорваться в район Маттишкемена, но дальше их не пропустили наши войска. Советская авиация пришла на помощь и нанесла мощные, массированные бомбовые и штурмовые удары по скоплениям немецкой техники, танков и пехоты. При поддержке авиации битва за Маттишкемен была успешно завершена.

Взятие Кенигсберга стало одной из самых ярких страниц в завершающем этапе Великой Отечественной войны. Гитлеровцы спешно укрепляли город, стремясь сделать из него неприступную крепость, реконструировали старые крепости, форты, но Красная Армия все сильнее прижимала фашистов к Балтийскому морю, ликвидируя одну немецкую группировку за другой.

Мой прадедушка награжден орденом Красной Звезды за следующий свой подвиг: *«Коротин, работая командиром отделения провел большую работу по сколачиванию отделения. Войдя в город Кенигсберг со своими бойцами и боевым подразделением, участвовал при ликвидации окруженной группы немцев на заводе. Лично показал активное участие, храбрость и умение воевать. Участник Отечественной войны, трижды ранен»* [1].

Прадедушка внес свой достойный вклад в право мирно трудиться в независимой стране. Он вернулся с войны живым и с наградами, занимался жилищным делом, как и его отец. Ложки у него получались ровные, красивые, точные по размерам и пропорциям. У Анатолия Николаевича была многодетная семья – 8 детей, которых они с женой воспитали достойными людьми.

Сегодня, в условиях современного мира, важно помнить уроки Великой Отечественной войны. Она показала, насколько значимы единство и сплоченность народа перед лицом опасности. Каждый год в нашей стране проходят торжественные мероприятия, посвященные этому дню, и мы должны передавать память о подвиге предков следующим поколениям.

Список литературы

1. Память народа: Подлинные документы о Второй Мировой... [Электронный ресурс]. – URL: pamyat-naroda.ru (дата обращения: 01.02.2025 г.).

«О войне не все еще рассказано...»

Снегова Дарья Николаевна,
студентка

Михайлова Марианна Павловна,
Преподаватель

*НИПС-филиал ПривГУПС,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: В статье раскрыта тема войны в моей семье для сохранения в сердцах воспоминания тех, кто прошел дорогами войны, не по страницам учебников, а из уст очевидцев, о мужестве и героизме, о буднях войны обыкновенных солдат

Ключевые слова: Великая Отечественная война, несломленность духа, связистка

Война – это горе, слезы. Она постучалась в каждый дом, принесла беду: матери потеряли своих сыновей, жены – мужей, дети остались без отцов. Тысячи людей прошли сквозь тяготы войны, испытали ужасные мучения, но они выстояли и победили. Победили в самой тяжелой из всех войн, перенесенных до сих пор человечеством. И живы еще те люди, которые в тяжелейших боях защищали Родину. Война в их памяти всплывает самым страшным горестным воспоминанием. Но она же напоминает им о стойкости, мужестве, несломленности духа, дружбе и верности.

Каждый день слышим по многу раз: «в войне», «о войне», «на войне». Странно: пропускаем мимо ушей, не вздрагиваем, даже не останавливаемся. Потому что некогда? Или потому, что «все» зная о войне, мы не знаем только одного – что это такое? А ведь война – прежде всего смерть. Не вообще смерть, а смерть конкретного человека. Необходимо остановиться и подумать: такого же человека, как я. А я всегда спешу, мне некогда. Но все-таки в последнее время все чаще и чаще иду с букетом цветов к Вечному огню. Для меня в его трепете – признание живых мертвым. Светом скорби людской озарены имена павших.

Война – страшное событие, которое никого не оставила незамеченным. В жестоких боях пало множество воинов. К сожалению, многие солдаты и офицеры так и остались неизвестными и неопознанными. В их память соорудили много памятников и обелисков. В нашей стране нет ни одной семьи, где бы ни чтили память героев Великой Отечественной войны, унесшей жизни миллионов советских людей. Эта война оставила незаживающий след в истории каждой семьи и сделала настоящими героями, достойными любви и подражания многих простых людей.

Я родилась в счастливое, мирное время, но я много слышала о войне,

ведь горе и беда не обошли стороной и моих родных и близких. Если говорить только о моих предках по материнской линии, то можно уже назвать несколько участников войны. Например, прадед Шабуров Василий Иванович (1898-1901гг.) родился в д. Шалдеж Семеновского района Нижегородской области. Был на фронте стрелком в звании рядового [3]. Другой мой прадед - Круглов Евгений Аполлоныч родился 7 ноября 1921 года. Был военным офицером и дослужил до полковника [5]. А также имел много боевых наград. Умер он 27 февраля 1975 года. Еще один мой прадед - Голиков Анатолий Михайлович родился 7 июня 1925 года. Он тоже имел награды, получил ранения, умер 4 мая 1995 года, не дожив несколько дней до 50-летия победы в Великой Отечественной войне. И, наконец, еще один мой прадед - Васильев Алексей Петрович (1905-1941) родился в Вачинском районе, д. Чеванино, похоронен в братской могиле г. Великие Луки [4]. Но, к сожалению, воевал он очень мало, так как был убит в первые месяцы войны.

Но в моём роду не только деды воевали, но и бабушки. Например, прабабушка Круглова Антонина Михайловна (1922-2014), на войне была связисткой. Родилась в д. Безводное, Семеновского района, Нижегородской области. Еще одна прабабушка - Шабурова Екатерина Васильевна. Именно на ее военной биографии я бы хотела остановиться.

Екатерина Васильевна родилась 23 ноября 1923 года в деревне Шалдеж Семёновского района. Там окончила три класса сельской школы, а с четвертого по восьмой училась в первой городской школе. В 1939 году окончила семилетку в школе №3. Как же она попала на войну еще совсем девчонкой? Вот как она сама об этом рассказывала. «Нас тогда три подружки было – не разлей вода: Сима Пострелко, Нина Чистопольская и я. Отчаянные были, сговорились в Куйбышев после школы ехать, в фармацевтический техникум. Уж и не помню, откуда мы про него узнали. В сорок первом перешли на второй курс, вот тут нас и война застала. Помню, пришёл в техникум человек в форме из военкомата и сказал: «Нам нужны люди, ребята и девушки, в военную школу – учиться на радистов, разведчиков, снайперов и полевых работников (раненных собирать после боя). Я сразу же вызвалась, очень хотелось узнать, что же это такое – война. Мне очень хотелось снайпером стать, чтобы фашиста бить, но пришлось учиться на радиста».

В августе 1941 ее, комсомолку, направили в школу связи в Пензенскую область в город Сердобск (Книга памяти Семеновский городской округ) [1, стр. 502], где на специальных курсах готовили телефонистов, связистов, разведчиков. Во время войны Пенза и область были местом, где формировалось много разных воинских подразделений, в том числе специальный поезд связи и два батальона связи. Подвиг связистов на войне – особый подвиг. Труд связиста самый необходимый, от него часто зависит успех любого боя и всей операции. Сразу после обучения на курсах ее направили под Сталинград. Вот как она сама об этом рассказывала: «От Совнаркома пришёл приказ о пополнении в Сталинград, и выбрали нас – отличников учёбы: Сашку Хрусталёву, Нину Дворянинову, Полинку Петрову и меня. Ну и ещё шесть мальчишек-разведчи-

ков и двух снайперов. Повезли под Сталинград. В Ленинске – переформировка, потом – Средняя Ахтуба, где нас посадили в полуторку и повезли через Волгу. Шофёр в годах был, опытный, переживал за нас. Когда до берега оставалось совсем немного, наткнулись на пробойну во льду, машина прямо носом клюнула в воду. Шофёр так крепко заорал: если жить хотите – прыгайте в воду и плывите. Велел снять шинели, а шапки-ушанки покрепче ремнями на голове перетянуть, чтобы вода в уши не попала. Сашка, подружка моя, спортсменкой по плаванию была, говорит мне: «Не бойся, я первая прыгну, а ты держись левой рукой за мой сапог, а правой помогай льдины раздвигать, как-нибудь выплывем» (Книга памяти Семеновский городской округ) [1, стр. 503]. А по берегу люди в маскхалатах ходят, с овчарками. Шофёр наш кричит им, чтобы помогли, вытащили девчонок на берег, это, кричит, я вам связистов везу. Вещмешки наши он в реку выбросил, не велел подбирать. У меня в мешке и было-то всего котелок да ложка, вот он и долетел до берега. Ребята кинули нам с берега верёвку и вытянули нас. Велели в первую очередь сапоги снять, чтобы не примёрзнуть – мороз-то хороший был. Повели нас в землянку и посадили греться. Потом пришёл старшина, белорус Войтукевич – хороший дядька, повёл нас на разбитый тракторный завод. «Снимайте, – говорит, – свои тоненькие шинельки» – и дал нам ватные штаны, валенки, телогрейки. Майор, начальник связи, тоже вполне серьёзно к нам отнёсся: говорит, давайте знакомиться со службой». Большую часть войны прабабушка служила в отдельном полку связи (91ОПС), 62 Армии генерала Василия Ивановича Чуйкова [6]. Прабабушка, Екатерина Васильевна принимала шифровки для командира части. Потом я уже узнала, что русские шифровальщики в годы Великой Отечественной войны проявляли себя как настоящие герои. Известен такой исторический факт, что в августе 1942 года был издан приказ Адольфа Гитлера по вермахту: «...Кто возьмет в плен русского шифровальщика, либо захватит в плен русскую шифровальную технику, будет награжден Железным крестом, отпуском на родину и обеспечен работой в Берлине, а после окончания войны – помещением в Крыму» [7]. Такие беспрецедентные меры стимулирования личного состава были вынужденной мерой – гитлеровские дешифровальщики не могли читать русские радиogramмы, закодированные машинными шифрами. А с тысячи девятьсот сорок второго года они вообще бросили эту затею и перестали перехватывать шифrogramмы Красной Армии. Решили зайти с другой стороны и около Херсона организовали разведывательно-диверсионную школу с целью подготовки специалистов для добычи шифровальных аппаратов за линией фронта. Какой-то подробной и достоверной информации о деятельности самой школы и её «выпускников» до сих пор очень мало. Шифровальщики Советского Союза в годы войны были, пожалуй, одними из самым важных боевых единиц на фронте и за ними гитлеровцы вели настоящую охоту.

После Сталинграда была Украина, Польша. Победу моя прабабушка встретила под Берлином. Она имела ранение в правую ногу. Интересный факт: врач, который доставал пулю напророчил ей долгую жизнь и действительно так случилось. Она прожила 96 лет. Прабабушка была награждена орденом

Отечественной войны, медалью «За оборону Сталинграда» [2] и многими юбилейными наградами.

После войны жила и трудилась в Москве, а в 2007 году переехала жить в город Семенов. Умерла она 28 марта 2019 года. Я её хорошо знала, часто к ней ездила. Это всё о себе она рассказывала нам сама. Еще я бы хотела рассказать об одной истории из жизни моей прабабушки уже в послевоенное время. Эта история была записана ее внучкой Юлей. После войны, прабабушку перевели в подмосковный город Люберцы. И там, в общежитии, – обокрали. «Нас тогда несколько девчонок заселили в комнату, и одна оказалась воровкой. Мне совсем было не жаль своей нехитрой одежки, да и денег-то было немного. Но вот зачем она мои медали украла и фотографии? Ведь точно где-нибудь выбросила. До сих пор не могу без боли вспоминать. Медаль «За оборону Сталинграда» – это моя самая главная награда и гордость и самая обидная потеря. Потом, конечно, восстановили удостоверение, а медали-то так у меня и нет. А ещё были фотографии... На одной я рядом с маршалом Чуйковым стою. Василий Иванович во время обороны Сталинграда командовал полком связи, и вот мне посчастливилось... Так жаль, что не удалось сберечь память!» Вот такая не очень хорошая история с ней произошла... Я поднимаю голову, и лицо моей прабабушки– Екатерины Васильевны– улыбочиво смотрит на меня с таблички «Бессмертного полка». В этот момент меня переполняет чувство необыкновенной гордости, любви и преданности тем, кто спас нас от врагов.

Нам нельзя забывать минувшее. Их дело не забыто. Теперь у нас есть уверенность, что память о войне и о героях не растворится как майский туман, а будет жить вечно. Однако есть в этой идее горькая закономерность: чем плотнее и многочисленнее становятся ряды Бессмертного полка, тем меньше остаётся в живых участников войны и тружеников тыла. Я очень благодарна тем, кто придумал и воплотил в жизнь идею с «Бессмертным полком»

Список литературы

1. Книга памяти Семеновский городской округ «Время, к которому можно прикоснуться к 70-летию Великой Победы» С: Изд.Семвест, 2015 с.607
2. Портал документов Второй мировой войны «Память народа» [электронный ресурс]. <https://podvignaroda.ru/?ysclid=mohbtbenmx410495906>
3. Память народа Подлинный документы о Второй мировой войне [электронный ресурс]. <https://pamyat-naroda.ru/?static>
4. Банк данных «Мемориал» - банк данных о защитниках Отечества, погибших, умерших и пропавших без вести в период Великой Отечественной войны и послевоенный период. [электронный ресурс]. <https://obd-memorial.ru/html/>
5. Галерея памяти участников ВОВ «Память народа» [электронный ресурс]. <https://1418museum.ru/heroes/71417173/?ysclid=mohbwq9pbz732180469>
6. Бессмертный полк Люберцы Шабурова Екатерина Васильевна [электронный ресурс]. <https://www.moypolk.ru/soldier/shaburova-ekaterina->

7. Подписка Семеновский вестник –онлайн [электронный ресурс].
<http://semvestnikru.semvest4.cp.regruhosting.ru/public/10890-20230201-stalingrad.html>

Виктор Григорьевич Шашков

Ухова Ольга Юрьевна,
студентка

Михайлова Марианна Павловна,
Преподаватель

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Аннотация: *Статья посвящена жизни и боевому подвигу Героя Советского Союза, генерал-майора танковых войск Виктора Григорьевича Шашкова. Описан подвиг, совершенный 14 декабря 1943 года в районе деревни Якушенки Витебской области, где взвод под его командованием уничтожил 5 вражеских танков и удержал стратегический рубеж, обеспечив успех наступательной операции. Рассказывается о послевоенной службе В.Г. Шашкова, его учеба в Военной академии бронетанковых войск и вклад в укрепление Вооруженных Сил СССР.*

Ключевые слова: *Виктор Григорьевич Шашков, Герой Советского Союза, Великая Отечественная война, танковый взвод, подвиг, письма маме, Ковернинцы.*

Великая Отечественная война 1941-1945 годов одно из самых трагических событий в истории нашего народа. В ночь на 22 июня 1941 года фашистская Германия и её союзники обрушили всю свою мощь на границы нашей многонациональной Родины. Упорством, проявляя невиданный героизм, ценою миллионов жизней была одержана победа в той войне. Все эти люди - величайшие герои, а их имена останутся в веках. Их жертва научила нас побеждать зло и ценить мир.

Из каждой семьи уходили на фронт сыновья, отцы и мужья, дедушки и бабушки, сестры, в каждую дверь постучалась эта страшная беда. Война показала судьбу и жизнь каждого человека. Она не пожалела ни детей, ни стариков, ни взрослое трудоспособное поколение. Все встали на защиту нашей Родины. Тысячи жителей нашего Ковернинского района ушли на фронт.

Наши земляки самоотверженно доказывали свою любовь и преданность родине. Ковернинцы героически сражались под Москвой, защищали Ленинград, стояли насмерть под Курском и Сталинградом, освобождали Украину, Белоруссию, Прибалтику. Они участвовали в наступательных операциях в Польше и Чехословакии, Венгрии и Австрии, штурмом брали Берлин. Более

четырёх тысяч ковернинцев были награждены орденами и медалями, а трое – В.Г. Шашков, А.Н. Медведев, Г.С. Лебедев – в годы войны были удостоены высокого звания Героя Советского Союза. И сколько бы лет ни прошло, нам не забыть подвига земляков, подаривших нам победный май [1, стр. 98].

В своей статье я хочу рассказать об одном из наших земляков : Шашков Виктор Григорьевич – командир танкового взвода 198-го танкового полка 6-й гвардейской кавалерийской дивизии 3-го гвардейского кавалерийского корпуса 1-го Прибалтийского фронта, лейтенант (Рис.1.).

Родился Виктор Григорьевич 20 декабря 1922 года в деревне Анисимово Ковернинского района Нижегородской области в крестьянской семье. Русский, член КПСС с 1943 года. Окончил 7 классов, а в 1940 году – политпросветшколу в городе Горьком (Нижний Новгород). Работал счетоводом пункта «Заготзерно» в городе Семёнов, заведующим избой - читальней в деревне Протазаново Горьковской ныне Нижегородской области, инспектором политпросветработы района. В Красной Армии с июля 1941 года.

В 1943 году окончил Горьковское танковое училище. В действующей армии с августа 1943 года. Воевал на Западном, 2-м Прибалтийском, 2-м и 3-м Белорусских фронтах.

Командир танкового взвода 198-го танкового полка (6-я гвардейская кавалерийская дивизия, 3-й гвардейский кавалерийский корпус, 1-й Прибалтийский фронт) лейтенант Виктор Шашков со вверенным ему взводом 14 декабря 1943 года у деревни Якушенки Городокского района Витебской области Белоруссии при отражении контратаки уничтожил пять танков противника, овладел рубежом южнее деревни Малашенка и удержал его до подхода подкрепления, чем содействовал завершению окружения и уничтожения группировки вражеских войск в районе Езерище-Бычиха.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 июня 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий командирования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм лейтенанту Виктору Григорьевичу Шашкову присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№3659) [3, стр. 3].

«...Победа близка, она скоро будет. Но добить врага можно только общими усилиями-фронта и тыла. От вас, мои земляки, требуется напрячь все силы и быстрее справиться со всеми сельскохозяйственными работами. Выполнить досрочно государственные обязательства по сдаче хлеба, мяса, других продуктов, выйти в число передовых районов области. Это будет лучшим подарком матери –Родине, Красной Армии для окончательного разгрома врага» [1, стр. 5].

Так писал Виктор Григорьевич сентябре 1944года в своих письмах с фронта своим землякам. Писал он письма и своей маме, маленькие треугольнички, которые она бережно хранила (Рис.2).

День Победы капитан В.Г.Шашков встретил на Эльбе. Участвовал в историческом Параде Победы на Красной площади в Москве 24 июня 1945 года.

После войны отважный офицер-танкист продолжал службу в Вооружённых Силах СССР. В 1948 году он окончил Ленинградскую высшую офицерскую бронетанковую школу, а в 1955 году – Военную академию бронетанковых войск (с золотой медалью).

Служил Виктор Григорьевич на командных и командно-штабных должностях. Командовал полком, служил начальником штаба танковой дивизии, заместителем начальника штаба Центральной группы войск, в Генеральном штабе, с 1975 года – заместитель начальника управления Главного штаба Сухопутных войск. В феврале 1978 года постановлением Совета Министров СССР полковнику В.Г. Шашкову присвоено воинское звание «генерал-майор».

С 1982 года генерал-майор В.Г. Шашков – в отставке. Занимался общественной работой, возглавляя Совет ветеранов 3-го гвардейского кавалерийского корпуса. Жил в городе-герое Москве. Скончался 8 июля 1991 года. Похоронен на Кузьминском кладбище в Москве. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Отечественной войны 2-й степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени, 25-ю медалями СССР и иностранных государств [4, стр. 305].

Памятник Герою установлен в областном колледже культуры в городе Бор Нижегородской области. Виктор Григорьевич – Почётный гражданин города Витебск. В 1982 году ушел в отставку в звании «генерал-майор». Своих земляков Виктор Григорьевич не забывал и после войны. В 1985 году он переписывался и встречался с учащимся Анисимовской школы. Не забывают своего Героя до сих пор на нашей анисимовской земле. В музее, школе и библиотеке созданы стенды и альбомы, посвященные Шашкову В.Г. Районная газета на кануне празднования дня Победы публиковала и публикует статьи о нашем герое (Рис.3).

5 мая 2022 года у обелиска погибшим воинам в деревне Анисимово установлен мемориал Герою Советского Союза Шашкову Виктору Григорьевичу, куда постоянно приносят цветы благодарные земляки.

События 2025 года на Специальной Военной Операции и в тылу наполнены многочисленными примерами преемственности поколений, единства подвигов героев Великой Отечественной войны и героев СВО.

В настоящее время участники Военной Операции отстаивают сегодняшние позиции с таким же трудом, что и их предки 80 лет назад. Каждый из нас должен понимать, что, те герои, которые сегодня стоят на защите нашей Родины достойны тех же почестей, мы должны их чтить и помнить».

В заключение хочется сказать, что Шашков В.Г.-настоящий герой. Его отвага и бесстрашие навсегда останутся в наших сердцах. Благодаря таким людям, мы сегодня живем под мирным небом. Наш долг- знать и помнить историю своей страны, своей малой Родины и имена тех, кто ее защищал. Я горжусь тем, что живу в деревне Анисимово - там\, где жил такой человек как Виктор Григорьевич.



Шашков
Виктор Григорьевич
(20.12.1922 – 08.07.1991)
Герой Советского Союза

Рис.2 Письмо маме от будущего героя.

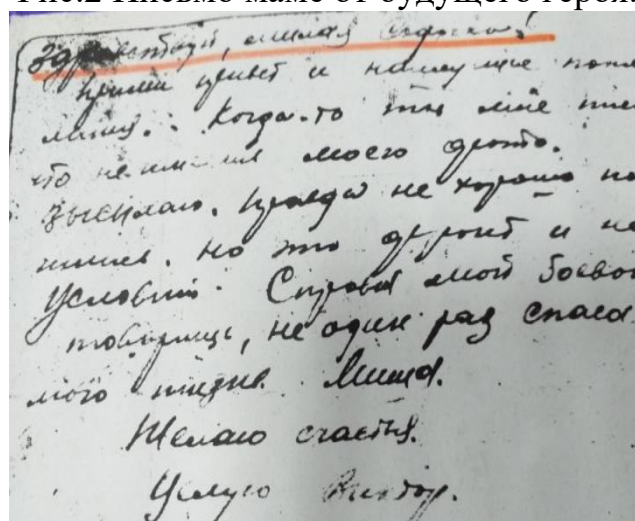


Рис.3.Вырезки из газет прошлых лет.





Список литературы

1. Нижегородцы-горьковчане в годы Великой Отечественной войны: указ. лит. / Нижегород. гос. обл. универс. науч. б-ка; Отдел краевед. лит.; сост. О.А. Кузнецова, О.Н. Лисятникова, И.Г. Горностаева. — Н.Новгород: РИО НГО-УНБ, 2015
2. Онлайн-архивы: «Подвиг народа»
3. Статьи из газет «Ковернинские новости» 2021-11 июня- С.3
4. Тюльников Л.К., Басович Я.И. «Герои Советского Союза-горьковчане» (2-е изд., Горький, 1981), стр.305
5. Фотографии и письма. Местный музей д. Анисимово.

Сохранение исторической памяти как основа патриотического воспитания

Широкова Карина Максимовна,
Малютин Данила Игоревич,
 студенты

Гаврилова Ольга Ивановна,
 преподаватель

НИПС филиал ПривГУПС
 г. Нижний Новгород, Российская Федерация

Аннотация: В статье рассматривается проблема сохранения исторической памяти о Великой Отечественной войне в условиях современного информационного общества. Анализируются основные механизмы передачи исторического опыта, роль образовательных учреждений, семьи и цифровой среды. Представлены результаты мини-исследования отношения молодежи

к исторической памяти. Сделан вывод о необходимости комплексного подхода к патриотическому воспитанию и формированию гражданской идентичности.

Ключевые слова: историческая память; Великая Отечественная война; молодежь; патриотизм; гражданская идентичность.

Фраза «Никто не забыт, ничто не забыто» является символом уважения к подвигу народа в годы Великой Отечественной войны. Она отражает не только память о погибших, но и ответственность современных поколений за сохранение исторической правды.

В условиях цифровизации и глобализации возрастает риск искажения исторических фактов. Информационная среда формирует у молодежи представления о прошлом, часто основанные на непроверенных источниках. Это делает проблему сохранения исторической памяти особенно актуальной [1].

Историческая память представляет собой совокупность знаний, представлений и оценок прошлого, закрепленных в общественном сознании [2]. Она формируется через систему образования, культуру, семейные традиции и средства массовой информации.

С точки зрения современных исследователей, историческая память является важным элементом гражданской идентичности и социальной стабильности [3]. Особое место занимает память о Великой Отечественной войне, которая выступает символом национального единства и героизма народа.

Историческая память выполняет не только культурную, но и важную социально-политическую функцию. Она способствует укреплению национальной безопасности, формируя устойчивую систему ценностей и представлений о прошлом.

Искажение исторических фактов может привести к снижению уровня общественного доверия и ослаблению единства общества. В этой связи особую роль играет сохранение объективного взгляда на события Великой Отечественной войны.

Государственные и общественные институты реализуют программы патриотического воспитания, направленные на сохранение исторической правды. Среди них — образовательные проекты, музейная деятельность, цифровые архивы и памятные акции [4].

Основными формами сохранения исторической памяти являются:

- образовательная деятельность;
- культурно-мемориальные практики;
- семейная передача историй;
- цифровые технологии и интернет-ресурсы.

Современные цифровые платформы значительно расширяют доступ к исторической информации, однако одновременно создают риски распространения недостоверных данных. Это требует развития критического мышления у молодежи и навыков работы с источниками информации [5].

Результаты мини-исследования

В рамках работы было проведено мини-исследование среди студентов

(выборка — 30 человек), целью которого было изучение отношения молодежи к исторической памяти.

Таблица 1 - Результаты опроса

Вопрос	Ответ	Доля(%)
Важно ли сохранять память о ВОВ?	Да	90
	Нет	10
Интерес к истории ВОВ	Да	60
	Нет	10
	Иногда	30
Основной источник информации	Интернет	70
	Учеба	20
	Семья	10

Результаты показывают высокий уровень признания важности исторической памяти, однако недостаточную глубину знаний. Основным источником информации выступает интернет, что усиливает влияние непроверенных данных.

Анализ данных показывает противоречие: молодежь осознает значимость исторической памяти, но не проявляет достаточной активности в ее изучении.

Это связано с:

- недостаточной мотивацией к изучению истории;
- преобладанием развлекательного контента в цифровой среде;
- формальным подходом к образовательному процессу.

Для решения проблемы необходимо внедрение интерактивных методов обучения, использование мультимедийных технологий и развитие исследовательской деятельности студентов.

На основе анализа можно выделить следующие направления совершенствования работы:

- развитие проектной и исследовательской деятельности;
- создание цифровых архивов и баз данных;
- использование интерактивных образовательных технологий;
- участие студентов в волонтерских патриотических проектах;
- изучение семейной истории и локальных архивов.

Реализация данных мер способствует формированию устойчивого интереса к истории и укреплению гражданской идентичности.

Таким образом, сохранение исторической памяти о Великой Отечественной войне является важнейшей задачей современного общества. Она обеспечивает преемственность поколений и формирует основы гражданской идентичности.

Принцип «Никто не забыт, ничто не забыто» должен оставаться не только символом, но и практическим ориентиром общественного развития.

Особая роль в этом процессе принадлежит молодежи, от которой зависит сохранение исторической правды и формирование будущего общества.

Список литературы

1. Государственная программа «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации». – <https://edu.gov.ru> (дата обращения: 25.04.2026).
2. Асмолов А.Г. Психология современного образования. – М.: Просвещение, 2019.
3. Кузнецов И.Н. Историческая память и идентичность молодежи // Социологические исследования. – 2020. – № 5. – С. 45–52.
4. Смирнова Е.В. Патриотическое воспитание молодежи // Педагогика. – 2021. – № 3. – С. 78–84.
5. Федоров А.В. Медиаобразование и информационная безопасность. – М.: Академия, 2018.
6. Официальный сайт Министерства обороны РФ. – <https://mil.ru> (дата обращения: 25.04.2026).

Герой в моей семье

*Шмелёва Ангелина Викторовна,
студентка*

*Завьялова Светлана Владимировна,
канд. истор. н.*

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

9 мая! День Победы! В этот день мы чтим тех, кому обязаны своей жизнью, мирным небом над головой. И нет, по-моему, таких слов, какими можно выразить свою благодарность. Я родилась в счастливое время, без войны. Но я много слышала о войне, о том горе, которое не обошло стороной ни одну семью, о подвигах больших и малых, из которых сложилась наша общая Победа.

Я хочу рассказать о своей двоюродной прабабушке, **Барановой Анне Ивановна**. О ней я знаю по рассказам бабушки и дедушки и архивным документам.

Анна Ивановна родилась 1921 г.

И когда началась Великая Отечественная война, она прошла специальные курсы медсестер и сразу попросилась на фронт. Место призыва: Мытищенский РВК, Московская область, Мытищенский район. Место службы: эвакуационный пункт номер 39 3 Украинского фронта [1].

Работать в госпитале приходилось сутками, но она не жалела своих сил ради спасения Родины. Бесперывные бомбежки, тяжелораненые с черепно-мозговыми травмами — вот через что пришлось пройти Анне Ивановне. Благодарность - сотни спасенных жизней и наша вечная память!

Работать в госпитале приходилось сутками, но она не жалела своих сил ради спасения Родины. Бесперывные бомбежки, тяжелораненые с черепно-мозговыми травмами — вот через что пришлось пройти Анне Ивановне. Благодарность - сотни спасенных жизней и наша вечная память!



Анна Ивановна Баранова
(? 1921 г. – ?)

Официальные данные:

Место рождения: ?

Звание: мл. лейтенант медслужбы

Место призыва: Мытищинский РВК,
Московская область, Мытищинский район

Боевое подразделение: местный эвакуационный пункт 39, 3 Украинский фронт

Награды: медаль «За боевые заслуги» (2)

Летом 1942 г., когда началось наступление немцев, прабабушке вместе с другими работниками госпиталя пришлось отступать. День и ночь они отходили через горящие деревни, их одолевала страшная усталость и желание спать. Немцы были уже на подходе - люди бежали в леса, где приходилось есть траву и пить воду из луж, чтобы выжить. Через несколько дней пошли на прорыв, почти с голыми руками, безоружные. Многие, с тяжелыми ранениями, так и не были спасены.

Анна Ивановна выжила и была награждена медалью "За боевые заслуги". На сайте «Память народа» есть наградной лист с описанием подвига: *«Младший лейтенант медсестра Баранова работает в течение двух лет в госпитале. Проявила себя незаурядным организатором, ухода за черепно-мозговыми ранеными и ранеными в позвоночник.*

На попечении старшей медсестры Барановой было в течении всего времени от 300 до 700 человек и сколько бы не находилось в отделении раненых - они всегда бывают обслужены необходимыми постельными принадлежностями, окружены заботой, уютом и лаской медицинских сестер и санитарок.

Учет и отчетность в отделении ведет хорошо. Кроме того, способствовала накоплению большого материала по черепно-мозговой травме.

Товарищ Баранова достойно считается лучшей, отзывчивой старшей медсестрой, заслуживает уважение и любовь раненых и пользуется непрерываемым авторитетом у сестер и санитарок» [1].

Анна Ивановна награждена медалью «За боевые заслуги» (приказ подразделения №114/н от 27.04.1945 г.).

Медсестры в годы Великой Отечественной войны поистине совершали подвиги: они оказывали помощь раненым на поле боя, разыскивали раненых, оказывали им первую помощь, собирали и эвакуировали в тыл на медицинские

пункты; работали в госпиталях, разворачивали эвакогоспитали, обустроивали палаты, сутками помогали врачам в операционных, ухаживали за больными, перевязывали им раны, кормили, занимались лечебной гимнастикой. Помимо этого, сестры морально поддерживали раненых бойцов: помогали писать письма, искали родственников. Медсестры, в их числе и Анна Ивановна, спасали человеческие жизни! Медсёстры разгружали эшелоны с ранеными, перемещали на себе беспомощных людей на перевязки и процедуры, топили печи, стирали и сушили бинты, простыни, солдатское бельё, готовили пищу. Кроме того, медицинские сёстры нередко становились донорами, сдавали по 500 граммов крови по 10–20 раз.

Юные, красивые девушки, чья сущность – милосердие, надели солдатские шинели во имя во имя добра и любви, во имя спасения жизней многих и многих солдат, бойцов фронта. Сколько испытаний выпало на их долю, сколько горя и страданий. Но война не сломила их мужества.

После войны Анна Ивановна прожила долгую достойную жизнь, совершая трудовые подвиги в мирное время.

Наша семья трепетно хранит военные реликвии прабабушки. И я горжусь ее доблестью и мужеством. Главное, чтобы сделанное нашими прабабушками и прадедушками не пропало даром, не забылось, потому что есть Память, которой не будет конца!

Список литературы

1. Память народа: Подлинные документы о Второй Мировой... [Электронный ресурс]. – URL: pamyat-naroda.ru (дата обращения: 03.03.2025 г.).

Живые в памяти: история семьи в годы Великой Отечественной войны

*Щеренков Егор Александрович,
студент*

*Завьялова Светлана Владимировна,
канд. истор. н.*

*НИПС филиал ПривГУПС
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Долгие четыре года на всех фронтах Великой Отечественной войны и в тылу наши прапрадедушки и прапрабабушки каждый день сражались и трудились для будущей Победы. Сегодня мы отдаем дань памяти и уважения нашим родственникам участникам Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.. В каждой семье нашей страны есть родные и близкие, которые участвовали в борьбе с немецкими захватчиками. В моем роду это Зуев Австафий Егорович 1906 года рождения, Пряников Василий Андреевич 1923 года рождения, Щеренков Иван Иванович 1913 года рождения.



Зуев Австафий Егорович, 1906 года рождения проживал в Горьковской области, Кулебакском районе, селе Салавирь. До войны прапрадедушка работал и трудился в колхозе. Он был женат на Зинаиде Федоровне. У них в семье было 5 детей: Нина, Фаина, Павел, Валентин, но одна девочка умерла, когда была маленькой.

Зуев Австафий Егорович на войну был призван Кулебакским РВК Горьковской области Кулебакского района 1 февраля 1942 г. В октябре 1943 г. он пропал без вести [1].

К сожалению, у нас не осталось информации по родителям, братьям, сестрам А.Е. Зуева. Меня родители называли Егором в честь прапрадедушки.



Прапрадедушка **Пряников Василий Андреевич**, 12 июня 1923 года рождения, проживал тоже в Горьковской области, Гагинском районе, в населенном пункте Сурки. Родители прапрадедушки Андрей и Наталья, отчество их не знаем, семья была многодетная. Его родные братья Владимир и Иван, а также сестра Мария. Семья Пряниковых работала в колхозе. Владимир работал на заводе в городе Горьком. Прапрадедушка был женат на Анне Ивановне. У них в семье было двое детей: Мария и Владимир.

Пряников Василий Андреевич на войну был призван 20 октября 1941 г. Гагинским РВК Горьковской области Гагинского района [1]. Во время войны Василий Андреевич был ранен в левую ногу и правую руку.

Воинское звание Василия Андреевича: красноармеец; рядовой. Василий Андреевич служил в воинских частях:

- 129 гвардейский стрелковый полк 45 гвардейской стрелковой дивизии;
- 129 стрелковый полк 93 стрелковой дивизии (II);
- 414 стрелковый полк 18 стрелковой дивизии (III);
- 78 запасной стрелковый полк;
- 267 запасной стрелковый полк;
- 78 запасной стрелковый полк 36 запасной стрелковой дивизии;
- 45 ГСКОЛКД;
- 36 запасная стрелковая бригада [1].

Пряников Василий Андреевич после войны работал в колхозе на тракторе, развозил зерно, а так же вёл его подсчёт. Про войну прапрадедушка не рассказывал, только слезы текли у него из глаз, как только речь заходила об этом событии.

Прапрадедушка награжден Орденом Великой Отечественной Войны, медалью «За победу над Германией».



Щеренков Иван Иванович, 1913 года рождения. Он был женат на Ольге Ивановне. У них в семье было 7 детей, 6 мальчиков и одна девочка (Маргарита, Геннадий, Евгений, Владимир, Валерий, Александр, Николай). Иван Иванович до войны работал машинистом экскаватора.

Он был призван на Великую Отечественную войну Сергачским РВК Горьковской области Сергачского района. Воинское звание Ивана Ивановича: ст. сержант, служил в воинской части Западного фронта. В приказе 132 по пограничному полку войск НКВД по охране тыла Западного фронта от 23 февраля 1944 г. от имени Президиума Верховного Совета Союза ССР сообщается о награждении медалью «За отвагу» Ивана Ивановича. В приказе описание подвига: «снайпера 12 заставы – старшего сержанта Щеренкова Ивана Ивановича наградить за то, что он, находясь на боевой стажировке снайперов в боевых порядках 325 од, 62 ск за 10 дней уничтожил 16 немецких солдат и офицеров. В бою показал высокую боевую выучку, настойчивость в достижении цели и умение наблюдать и определять вероятные места появления противника» [1].

После войны Щеренков Иван Иванович продолжил работать машинистом экскаватора и проживал в городе Горьком Горьковской области (сейчас Нижегородская область).

Я горжусь своими прапрадедушками, они совершили большой подвиг, без них не было бы спокойной мирной жизни на Земле. Благодаря их самоотверженности, героическим подвигам и преодолению страха голода, благодаря их исполненному долгу перед Отечеством наш народ выстоял в этой поистине нечеловеческой и жестокой войне, отстоял свободу и независимость Родины.

Список литературы

1. Память народа: Подлинные документы о Второй Мировой... [Электронный ресурс]. – URL: pamyat-naroda.ru (дата обращения: 07.10.2024 г.).