

- Вроде бы да.

- А почему «вроде»?

- После проведения салюта к ответственности никого не привлекали, — улыбнулся генерал Спиридонов, но тут же, смахнув улыбку, уже серьезно добавил: — А точнее скажет Даниил Арсентьевич. Его после салюта Верховный Главнокомандующий вызывал к себе.

- Да, вызывал, — кивнул головой генерал Журавлев. — Замечаний особых не сделал. Как и было приказано, залпы давались с промежутками в 30 секунд. Последний, двенадцатый, грянул ровно через шесть минут после первого. Эти шесть минут заставили меня поволноваться. Стоя на вышке командного пункта с секундомером в одной руке и телефонной трубкой — в другой, я подавал команду: «Огонь». Признаюсь, после каждой команды с трепетом в душе ждал ее выполнения. Проходили секунды, и в темноте ночи в разных концах Москвы вспыхивали багровые всполохи, слышался гул залпов. Наша созданная на скорую руку система управления сработала надежно. Не подкачали и оружейные расчеты, а боеприпасы сохранили свои качества за годы хранения: осечек не было. Во время «разбора полетов» в Кремле Сталин высказал пожелание в последующем сократить интервал между залпами с 30 до 20 секунд.

И не только этим отличались последующие салюты. В ознаменование освобождения Харькова 23 августа 1943 года Москва салютовала уже двадцатью залпами из 224 орудий. Шумовой эффект пушек стали усиливать сначала стрельбой из пулеметов трассирующими пулями, лучами прожекторов, а потом ракетным фейерверком.

Ставка утвердила три категории салютов. Первая — 24 залпа из 324 орудий. Такие салюты производились в случае освобождения столицы союзной республики, при овладении столичными городами других государств и в честь некоторых других особо выдающихся событий. Всего за время войны было 23 таких салюта.

Салюты второй категории — 20 залпов из 224 орудий — звучали 210 раз, а третьей — 12 залпов из 124 орудий — 122 раза, главным образом при овладении узлами железнодорожных и шоссе-ных дорог, крупными населенными пунктами, имевшими оперативное значение. Всего же за годы Великой Отечественной войны в Москве было произведено 355 салютов.

Столица салютовала нашим победам иногда по два, три, четыре и даже пять раз за вечер. Наибольшее количество салютов пришлось на долю тех фронтов, войска которых победоносно завершали войну на территории гитлеровской Германии или на подступах к ней. Войскам 1-го Украинского фронта Москва салютовала 68 раз, 1-го Белорусского — 46, 2-го Украинского — 45, 2-го Белорусского — 44, 3-го Украинского — 36, 3-го Белорусского — 29, 4-го Украинского — 25.

В День Победы над фашистской Германией, 9 Мая 1945 года, был дан салют 30 залпами из 1.000 орудий. Впечатляющими выглядели и фейерверк, сопровождавший эти залпы, и световой ша-тер над центром Москвы, образованный лучами 160 прожекторов.

Источник

1. Режим доступа: <http://d-pankratov.ru/archives/2357>

### **Транссибирская магистраль в военное время в XX веке**

С.В. Мартиросян, студ. гр. 17Б00

Научный руководитель: Бубин М.Н., к.г.н., доц. каф. ЭиАСУ

Юргинский технологический институт (филиал)

Национального исследовательского Томского политехнического университета

652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26, тел. (38451)-6-44-32

E-mail: Martirosyan0906@mail.ru

Транссибирская магистраль – это железнодорожный путь, соединяющий европейскую часть России с Сибирью и Дальним Востоком. Протяженность Транссибирской магистрали от Москвы до Владивостока составляет 9288,2 километра. Она является самой длинной на планете и проходит по территории двух частей света: на Европу приходится около 19%, на Азию – 81%. Исторически Трансисибом является восточная часть магистрали, от Челябинска (Южный Урал) до Владивостока. Её длина – около 7 тыс. км, этот участок был построен с 1891 по 1916 годы [2].

Транссибирская магистраль уже в первый период эксплуатации выявила свое большое значение для развития экономики, способствовала ускорению и росту оборота товаров. Однако пропускная способность дороги оказалась недостаточной. Крайне напряженным стало движение по Сибирской и Забайкальской железным дорогам во время русско-японской войны (1904-1905 гг.). Сибирская железная дорога пропускала только 13 поездов в сутки, поэтому было принято решение о сокращении перевозок гражданских грузов. Кроме того, переброска войск на восток осложнялась тем, что был не достроен участок Кругобайкальской железной дороги и до 1905 г. связь между западным и восточным берегами Байкала осуществлялась с помощью паромной переправы. Паром-ледокол «Байкал» водоизмещением 3470 т перевозил за один рейс 25 груженых вагонов. В зимний период от станции Байкал до Танхой был проложен по льду озера рельсовый путь, по которому «перекатывали» паровозы и вагоны, таким способом переправляли до 220 вагонов [3].

Крайне напряженным стало движение по Сибирской и Забайкальской железным дорогам во время русско-японской войны, когда с запада хлынули войска. Магистраль не справлялась с передвижением войск и с доставкой воинских грузов. После окончания русско-японской войны российское правительство приняло ряд мер по увеличению пропускной способности Транссибирской магистрали. Для рассмотрения всего комплекса вопросов, связанных с этой проблемой, была создана специальная комиссия, которая пришла к выводу о необходимости увеличить скорость движения поездов. С этой целью было решено: увеличить количество шпал на 1 км пути и ширину земляного полотна; заменить облегченные рельсы на рельсы более тяжелых типов и укладывать их на металлические подкладки; вместо временных деревянных мостов строить капитальные, а также увеличить количество паровозов и вагонов на линии. Осуществление важных мероприятий по увеличению пропускной способности Транссибирской магистрали сопровождалось строительством новых ее участков или ответвлений.

Не мало важную роль Транссибирская магистраль сыграла в годы Первой мировой войны (1914-1918 гг.). Самые громадные разрушения дороги были совершены в этот период: была уничтожена большая часть паровозов и вагонов, подорваны и сожжены мосты. Например, через Иртыш и крупнейший мост через реку Амур, а также устройства водоснабжения, пассажирские и станционные сооружения. Когда техническое состояние дороги резко ухудшилось, начались восстановительные работы [4].

В октябре 1916 года мост через Амур был восстановлен. На протяжении всего Великого Сибирского пути поезда шли по территории Российской империи. Сквозное железнодорожное сообщение от Челябинска до берегов Тихого океана было открыто в 1916 году, когда Транссибирская магистраль была разделена в административном отношении на четыре дороги: Сибирскую, Забайкальскую, Амурскую и Уссурийскую.

В период Великой Отечественной войны Транссибирская магистраль выполняла задачи эвакуации населения и предприятий из оккупированных районов, бесперебойной доставки грузов и воинских контингентов на фронт. Сибирская железная дорога в период войны пропускала только 13 поездов в сутки, поэтому было принято решение о сокращении перевозок гражданских грузов.

Основные задачи, стоявшие перед железными дорогами в военное время:

- увеличение пропускной способности магистралей;
- введение военного графика перевозок;
- обеспечение оперативных людских, снабженческих, медицинских и эвакуационных перевозок,
- строительство новых дорог из тыла к фронту, а также рокад.

В 1941 г. был введен воинский график движения поездов, который предусматривал сокращение до минимума пассажирского сообщения, унификацию весовых норм воинских эшелонов и транспорта и т.д. Были приняты меры по усилению охраны объектов, сохранению в тайне перевозочных документов и других сведений. Из-за мобилизации железнодорожников количество рабочих и служащих на Дальневосточной железной дороге в период с 1 января 1941 г. по 1 января 1943 г. сократилось на 12,5%, на Амурской железной дороге – на 14,5%. В первые месяцы войны железнодорожники приняли самое широкое участие в патриотическом движении, в создании фонда обороны и в проведении массовых воскресников, когда в выходные дни рабочими коллективами выполняли общественно-полезные работы.

В 1942 г. введен в постоянную эксплуатацию электрифицированный участок около станции Екатеринбург, длина участка составила три километра. В этом же году Государственный Комитет Оборона принял решение прекратить призыв железнодорожников в Красную Армию и откомандировать из армии на транспорт наиболее опытных специалистов, из-за потребности в железнодорожных кадрах непосредственно на производстве.

Помимо решения военных задач в 1943 году, железным дорогам необходимо было продолжать непрерывное снабжение промышленности сырьем, топливом, металлом и другими важными грузами, а также осуществлять пассажирские перевозки. До начала великого перелома в 1943 году, после которого стал ясен исход войны, железнодорожники принимали участие в боевых действиях, поэтому произошло кадровое оголение железной дороги. На места машинистов, кочегаров и других специалистов пришли подростки. В 1943 году вышел приказ И. В. Сталина о возвращении всех работников железных дорог на прежние места работы [1].

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

Создание Транссиба было великим достижением русского народа, который строил ее на своих костях и крови, но всё-таки справился с этим невероятно тяжёлым трудом. Эта дорога позволила России перевозить огромное количество пассажиров и грузов. Если бы Транссибирскую магистраль не построили в свое время, то Россия вряд ли удержала бы за собой Дальний Восток и побережье Тихого океана, как не смогла она удержать Аляску, никак не связанную с Российской империей устойчивыми путями сообщения. Транссиб – это также дорога, давшая толчок освоению восточных районов и вовлекшая их в экономическую жизнь остальной части громадной страны.

#### Источники и литература.

1. Железные дороги в годы войны (1941-1945). [Электронный ресурс]. Электрон. дан. – Режим доступа: [http://history.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5130](http://history.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130)
2. История строительства Транссибирской магистрали. [Электронный ресурс]. Электрон. дан – Режим доступа: <http://ria.ru/spravka/20130714/949077561.html>
3. Транссибирская магистраль. [Электронный ресурс]. Электрон. дан. - Режим доступа: [http://www.2fj.ru/istoriya/transsibirskaya\\_magistral.php](http://www.2fj.ru/istoriya/transsibirskaya_magistral.php)
4. Транссибирская магистраль в военное время. [Электронный ресурс]. Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.transsib.ru/history-review.html>

### **Боевые подвиги жителей Горного Алтая на фронтах Великой Отечественной войны**

А.А. Некрасова, студ. гр. 10В10

Научный руководитель: Федосеев С.Н., асс. каф. МЧМ  
Юргинский технологический институт (филиал)

Национального исследовательского Томского политехнического университета  
652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26  
E-mail: [fedoseevsn@list.ru](mailto:fedoseevsn@list.ru)

Осень 1941 года была неблагоприятна для нашей страны. Буквально в первые дни войны Красная Армия понесла большие потери, но благодаря героизму бойцов и командиров план немецкого командования о молниеносной войне не был осуществлен.

В июле-августе 1941 года советские войска сражались на дальних подступах к Москве. 30 сентября 1941 года немецко-фашистские войска предприняли первое генеральное наступление на Москву. 12 октября 1941 года Государственный комитет обороны принял решение о создании Московской зоны обороны, главной задачей которого была защита ближайших подступов к Москве. 19 октября 1941 года Москва была объявлена на осадном положении.

7 ноября 1941 года на Красной площади состоялся парад войск Красной Армии, с которого воины уходили прямо на фронт. Участником парада был наш земляк Побегаяев Михаил Георгиевич, который в сводном батальоне выполнял обязанности политрука. Затем участник наступления войск Красной Армии под Москвой, после тяжелого ранения был демобилизован. Награжден орденом Красной Звезды, медалью «За оборону Москвы», нагрудным знаком чекиста, орденом Отечественной войны 1 ст.