

БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ГОДЫ ВОВ И ПОСЛЕВОЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ХОЗЯЙСТВА

Ни один минчанин не сможет представить жизнь без железнодорожного транспорта. Железные дороги – один из ключевых факторов, влияющих на становление экономики государства, незаменимый вид транспорта, функционал которого позволяют перевозить внушительное количество грузов и пассажиров.

Железная дорога стала одним из ключей, который привел весь народ СССР к победе над фашистскими захватчиками. Большая часть железных дорог Беларуси были разрушены на конец войны. Потребовались огромные усилия, чтобы восстановить и усовершенствовать железные дороги. Актуальность данной работы заключается в том, чтобы привлечь внимание людей к истории железных дорог Беларуси и об их вкладе во времена ВОВ. Одной из важнейших задач на начало войны перед железнодорожниками стала эвакуация населения, обслуживающего персонала железной дороги, частично удалось провести эвакуацию подвижного состава. Но из более 10 тысяч вагонов удалось вывезти лишь 5675. Эвакуация проводилась в условиях бомбежек и авиационных обстрелов. Но даже в этих условиях в первый дни войны со станции Белосток и Гродно сумели отправить в тыл 30 поездов. Успешнее дела обстояли с эвакуацией в восточных районах, т.к. у работников было больше времени для четкой ее организации. Успешно была проведена эвакуация Гомельского вагонного депо. В общей сложности железнодорожниками БССР было эвакуировано 1,5 млн человек, не считая рабочих и служащих, которые эвакуировались вместе с предприятиями. Было эвакуировано 109 крупных предприятий, ценности, более 5 тыс. вагонов готовой продукции, сырья. Срочная эвакуация предприятий, фабрик и заводов на Урал и Сибирь позволила не только сохранить производственную базу страны, но и в кратчайшие сроки мобилизовать их работу. Сразу же после эвакуации заводы начали работу по

выпуску военного оборудования, оружия и бронетехники. Это стало еще одним ключевым фактором, которые сделали борьбу против Германских войск продуктивной и успешной, что привело Советский народ к победе. Активно на протяжении всего периода оккупации велась перешивка полотна с советской колеи (1520мм) на западноевропейскую (1435мм). Были созданы особые отряды жд полиции. Велось восстановление жд объектов. Жд как на оккупированной территории, так и в самом рейхе являлись основным потребителем рабочей силы, и при наличии подходящих условий довольно большое количество жителей Беларуси были готовы работать. Однако этих условий оккупационные власти чаще всего не предоставляли. Работники жд и сотрудники жд полиции время от времени получали не только з/п, но и определённые продуктовые пайки. Все это говорит о том, что работа жд Беларуси в годы оккупации не была парализована, а продолжалась достаточно активно. Это можно обусловить тем, что жд Беларуси являлись очень важными в стратегическом плане. Одна из крупнейших диверсий в годы Великой Отечественной войны была совершена в ночь с 29 на 30 июля 1943 г. руководителем Осиповичского подполья комсомольцем Ф. А. Крыловичем. Он подложил две магнитные мины под цистерны с горючим на станции Осиповичи. В это время на железнодорожном узле находились еще два эшелона с боеприпасами и эшелон с танками «Тигр». В результате взрыва все четыре эшелона были уничтожены. Эта диверсия, совершенная во время Курской битвы, получила резонанс даже в Берлине.

Соколова Елизавета Сергеевна, студентка ИЭФ БГУИР, kafgumd@bsuir.by
Семилетова Евгения Вячеславовна, студентка ИЭФ БГУИР, kafgumd@bsuir.by
Научный руководитель: Мякинская Анна Владимировна, преподаватель БГУИР.