

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://stuservis.ru/otchet-po-praktike/345386>

Тип работы: Отчет по практике

Предмет: Строительство и проектирование путей, насыпей, станций, перегонов, линий железнодорожной автоматики, телемеханики и связи

-

История подразделения РЖД на примере ЮВЖД

Современная Юго-Восточная железная дорога занимает центральное положение в сети железных дорог. Здесь трудятся более 40 тысяч человек. На территории Воронежской области эксплуатационная длина железнодорожного полотна составляет 1149,4 км. Ежегодно вводятся в строй все новые важнейшие объекты инфраструктуры.

Пассажирские железнодорожные перевозки в Российской Федерации имеют полуторовековую историю. Десятилетиями данный вид передвижения играл одну из самых важных ролей в социальной жизни граждан, а также всей страны из-за ее огромных размеров, большой территории и уникального геополитического положения.

В современном мире пассажирские перевозки играют важнейшую роль в работе транспортной системы Российской Федерации. Прежде всего это обусловлено их высочайшей социально-экономической ролью в жизни общества, стремлением к надлежащему выполнению одной из важнейших и современных государственных гарантий - обеспечению свободы передвижения человека. Учитывая значимость пассажирских перевозок, можно с уверенностью сказать, что решение проблем, связанных с повышением эффективности организации перевозок пассажиров, является одной из приоритетных задач в работе перспективных транспортных компаний.

Годом основания Юго-Восточной железной дороги принято считать 1866 год, когда 4 сентября на станцию Козлов (ныне Мичуринск) прибыл первый поезд из Москвы. Инициаторами строительства линий ЮВЖД выступали Воронежское, Тамбовское, Борисоглебское, Кирсановское, Елецкое, Саратовское, Курское земства и войсковое начальство области войска Донского. Основными организаторами строительства были предприниматели П. Г. фон Дервиз, С. С. Поляков и П.И. Губонин. В протоколе, подписанном фон Дервизом, отмечалось: «Сего сентября 4 дня 1866 года в час по полудню прибыл из Рязани в Козлов (ныне Мичуринск) первый пассажирский поезд Рязано-Козловской железной дороги, которым и открыта эта дорога, согласно распоряжению, данному Правительством».

В феврале 1868 года было открыто движение на участке Козлов - Воронеж, в августе того же года - на участке Елец - Грязи. В декабре 1869 года поезда отправились от Козлова до Тамбова и от Грязей до Борисоглебска. Вскоре возникла необходимость продлить дорогу на юг, к донецким угольным месторождениям. Организацию строительных работ взяло на себя Воронежское земство.

28 ноября 1871 года было открыто регулярное движение поездов от Воронежа до Ростова. В том же году были введены в эксплуатацию участки Борисоглебск - Царицын, Отрожка - Шахтная.

В 1893 году было организовано акционерное общество Юго-Восточных железных дорог. Оно возникло в результате слияния двух крупных железнодорожных компаний Грязе-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской железных дорог. Вновь созданному укрупненному обществу были переданы в аренду казенные участки Донецкой и Орлово-Грязинской железных дорог. После организации общества, в состав которого вошло 1,8 тыс. верст эксплуатируемых линий, развернулось строительство трех магистралей, а именно Восточно-Донецкой, Харьковско-Балашовской и линии Елец - Валуйки, общей протяженностью 1,5 тыс. верст. Первая мировая и гражданская войны нанесли большой урон магистрали. На железной дороге царил разуха: только 30% паровозов было пригодно к работе, разрушено 78 из 98 крупных мостов, уничтожено 1225 служебных и жилых зданий, 67 депо и мастерских, 200 верст рельсов. Правительство Советской России делало все возможное для восстановления дороги как главной артерии, снабжавшей Москву и Петроград продовольствием, и обеспечивающей промышленность углем Донбасса и нефтью Закавказья. В суровые годы Великой Отечественной войны дорога стала сначала прифронтовой, а затем и фронтовой. С первого дня войны Юго-Восточная железная дорога начала работу в особых условиях мобилизации, а с

осени 1941 года начались почти непрерывные налеты вражеской авиации на железнодорожные станции. С началом военных действий перед Юго-Восточной железной дорогой были поставлены важные задачи по перевозкам людей, техники, боеприпасов, горючего, продовольствия, обмундирования, медикаментов – всего необходимого для войск, прикрывавших западные и юго-западные границы.

Работали в условиях светомаскировки, когда наружное освещение практически было выключено, а видимость сигнальных огней ограничена.

Кроме того перевозить грузы в этом районе пришлось по слаборазвитой сети железных дорог: линии в основном были однопутные, с малым развитием станций, не приспособленных к выгрузке танков, артиллерии и другой тяжёлой военной техники. Пришлось проявлять смекалку и создавать примитивные приспособления из шпал и рельсов. Немного позже к этим трудностям добавились новые: начались бомбёжки.

На направлении Поворино - Сталинград впервые железнодорожные бригады размещались в окопах вдоль всей железнодорожной линии. Это позволило отправлять поезда вслед друг за другом, с интервалом в 10-15 минут, повысив тем самым пропускную способность в несколько раз. Роль «живых светофоров» выполняли железнодорожники и офицеры военных сообщений. Люди становились в укрытых от врага местах вдоль пути с ручными сигнальными фонарями и регулировали движение по нему, что давало возможность вести по каждому перегону сразу несколько эшелонов.

Были случаи, когда поезда к Сталинграду двигались сплошным потоком в одном направлении по обоим путям.

Построенная в короткие сроки линия Иловля - Саратов также помогла более чем в 2 раза повысить подачу поездов к Сталинграду со стороны Поворино. А везти было что: на полную мощь заработали заводы, эвакуированные год назад на восток страны. Именно на нашу дорогу в этот период легла значительная тяжесть перевозок для Сталинградского и Донского фронтов.

Позднее немецкое командование признавалось, что их разведка прооргала сосредоточение такого количества войск, вооружения и техники под Сталинградом на среднем и верхнем Дону. Они и предположить не могли, что их смогут перебросить по столь не развитой сети дорог.

На протяжении войны границы Юго-Восточной часто менялись по разным причинам, в частности из-за необходимости обеспечения большей манёвренности в управлении перевозчиками. Таким образом, в 1942 году в состав Юго-Восточной вошли: Сталинградская железная дорога полностью от Филонова до Сталинграда и от Сталинграда до Лихой; от расформированной Пензенской дороги были присоединены участки Ртищево-Таловая, Обловка-Камышин и т.д. Дорога, эксплуатационная длина которой для того времени была очень большой – 3286 км, обслуживала территорию в 400 000 квадратных километров. Во второй половине 1942 эксплуатационная длина составляла 1652 км. Она обслуживала Воронежский, Юго-Западный, Донской и Сталинградский фронты, выполняла многочисленные сложные и срочные задания по воинским перевозкам.

Летом и осенью 1942 многие участки Юго-Восточной оказались в зоне боевых действий. Станции и перегоны подвергались налётам немецкой авиации или находились в зоне обстрела.

Интересным фактом является то, что всего на дорогу в 1942 году было сброшено 85 тысяч бомб. В среднем в сутки – 232 бомбы, на 1 километр пути – 40 бомб. Несмотря на эти трудности и частые налёты авиации противника, в июле только соединениям Сталинградского фронта было доставлено 556 эшелонов, или 27 830 вагонов с оперативными и снабженческими грузами. В трудных условиях незаметно для немцев был построен обходной путь, и поезда в перерывах между бомбежками станций шли в обход.

Во время Сталинградской битвы юго-восточники стойко несли трудовую вахту. Их мужество не могли поколебать ни авиация, ни артиллерия врага, ни трудности в работе. Коллектив не жалел сил и жизни во имя победы над врагом. Бесстрашно водил поезда к Сталинграду машинист депо Лихая Маслов. Однажды, следуя с воинским эшелонном по участку южнее Филонова, он остановился на перегоне: путь был загромождён разбитыми вагонами. С помощью бойцов Маслов освободил путь. Вражеские самолёты 7 раз бомбили состав, обстреливали его из пулемётов и пушек. Был ранен напарник Маслова машинист Астафьев, в тендере появились две пробоины, несколько пуль попало в котёл. Маслов оказал помощь раненому, исправил паровоз и ещё несколько суток бесценно доставлял грузы к линии фронта.

Молодой машинист депо Лиски Иван Носков создал паровозную колонну «За Сталинград». В самое горячее время из каждых 10 поездов 7 вели к фронту паровозы этой колонны. Передовой была бригада Носкова. Исключительную выдержку и мужество проявил он при своём пятидесятом фронтовом рейсе. По локомотиву был открыт ураганный огонь из миномётов, но машинист не растерялся и прошёл по опасному перегону без потерь.

-

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://stuservis.ru/otchet-po-praktike/345386>