

ВКЛАД ТЮМЕНСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ПОБЕДУ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945 ГОДОВ: СТРОИТЕЛЬСТВО ПОЕЗДА-БАНИ

Автор: Заякин Дмитрий Александрович ,

Научный руководитель: Зорина Ирина Александровна

Государственное автономное профессиональное образовательное учреждение Тюменской области «Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса», Тюмень, [e-mail zorina-ira@mail.ru](mailto:zorina-ira@mail.ru)

В работе рассказывается о трудовом подвиге тюменских железнодорожников депо Тюмень Свердловской железной дороги при создании поезда – бани во время Великой Отечественной войны.

CONTRIBUTION OF TYUMEN RAILWAYERS TO VICTORY IN THE GREAT DECISIONAL WAR OF 1941-1945: CONSTRUCTION OF A TRAIN-BATH

Author: Zayakin Dmitry Alexandrovich,

Scientific adviser: Zorina Irina Aleksandrovna

Tyumen Oblast State Autonomous Professional Educational Institution “Tyumen College of Transport Technologies and Service”, Tyumen, e-mail zorina-ira@mail.ru

The paper tells about the labor feat of the Tyumen railway workers of the Tyumen depot of the Sverdlovsk railway during the creation of the bath train during the Great Patriotic War.

Поколение победителей уходит в историю. Они уходят, но остаются их потомки, их наследники-это мы... И теперь от нас зависит, будет ли знать нынешнее поколение суровую правду о Великой Отечественной войне - о войне, которая начиналась тяжёлыми поражениями, а закончилась Великой Победой. Победой, которая ковалась в тылу. В данной исследовании представлен материал о работе железной дороги в годы Великой Отечественной войны: вкладе тюменских железнодорожников в Победу, которые в тяжелейших условиях военного времени построили чудо техники на колесах – поезд-баню.

Цель исследовательской работы: изучение деятельности тюменских железнодорожников во время Великой Отечественной войны при строительстве поезда-бани.

Задачи:

1. Изучить историческую литературу по данной теме, материалы музея истории Тюменского региона обслуживания Свердловской железной дороги и альбома музейного комплекса ГАПОУ ТО «Тюменский железнодорожный колледж».

2. Рассмотреть этапы строительства поезда-бани.

3. Показать трудовой подвиг тюменских железнодорожников, их вклад в Победу в Великой Отечественной войне.

Объект исследования: вклад тюменских железнодорожников в Победу в Великой Отечественной войне.

Предмет исследования: строительство тюменскими железнодорожниками поезда-бани
Лозунг «Все для фронта все для победы» уже в первые дни войны был главным лозунгом для всех работников тыла, в том числе и для тюменских железнодорожников. Уже в первые дни войны машинистам, руководящему составу было объявлено, что они мобилизации не подлежат.

Сложно переоценить их вклад в общее дело победы. Возросший во время войны объем перевозок, эшелоны с войсками, с эвакуированными предприятиями требовали исключительной слаженности в работе, машинисты сутками не покидали рабочих мест.

В цехах изготавливали мины для нужд фронта, в 1942 году был построен бронепоезд «Патриот», который прошел путь от Москвы до западных границ Советского Союза, участвовал в Курской битве.

В 1942 году был построен поезд-баня - инженерное чудо техники. Мы изучили уникальный материал музея истории Тюменского региона обслуживания Свердловской железной дороги и альбома музейного комплекса ГАПОУ ТО «Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса», который посвящается «Железнодорожникам, построившим в годы войны поезд-баню».

Железнодорожники обязались построить поезд-баню за 25 дней в свободное от основной работы время. Читаем вырезку из газеты «Красное знамя» от 8 января 1942 года: «Мы построим поезд-баню, мы оборудуем его всем необходимым для того, чтобы боец, командир, политработник мог со всеми удобствами помыться близко от передовых позиций, привести в порядок белье и одежду... Превратим строительство поезда-бани в дело нашей чести...».

«Деньги для финансирования зарабатывались, собирались и аккумулировались на воскресниках, субботниках - за счет добровольных вложений».

В поезде-бане 10 вагонов, вагон-цистерна на 50 тонн воды, покрытый трехсот миллиметровым изоляционным слоем. Он даст обильный поток горячей воды в душевую. Вместе с паровозом, который оборудован специальным устройством, цистерна представляет водяную и тепловую базы поезда, затем вагон-раздевальня. Как и весь поезд, вагон обставлен с расчетом на посещение около сотни человек в час, далее вагон-парильня, затем душевая, где 26 дождевых розеток к услугам моющихся.

Из вагона-душевой солдаты переходили в одевальню, куда приносили прошедшую дезинфекцию одежду, из склада – чистое белье. В вагоне-одевальне на стенах плакаты, громкоговоритель, вагон радиофицирован. Дальше -парикмахерская, потом вагон-клуб, где к

услугам бойцов шашки, шахматы, домино, журналы, книги, музыкальные инструменты: два баяна, пианино, гитары, балалайки, патефон.

Строительство поезда началось 6 января 1942 года. Участвовали две бригады: одна товарища Анкудинова, вторая - Бочерикова. Ответственным за строительство поезда-бани был назначен мастер ремонта вагонов Молчанов (при чтении заметок поражает тот факт, что имена и отчества героев отсутствуют).

«Дня три-четыре со строительством не ладилось. Не было необходимых чертежей, не хватало рабочей силы. Но воля организаторов преодолела все эти препятствия. Подошли плотники с других предприятий - с завода «Механик», из промартели «Бытовик». Появились чертежи, появился рабочий порядок и работа закипела...».

14 января первая группа вагонов была практически закончена. 17 января работники паровозного депо приступили к монтажу цистерны, установке насоса для подачи воды, оборудованию душевой. На смену готовым вагонам в депо приводят новые: вагон-одевальня, дезокамера, вагон-клуб, вагон-парильня.

По городу идет сбор средств, проходят воскресники. Внушительную сумму – 177тысяч 644 рубля в фонд строительства поезда-бани собирают трудящиеся и железнодорожники Тюмени. Коллектив школы № 52 - банные пакеты, где в каждом кусок мыла, вехотка, полотенце и художественную литературу для оборудования поезда-бани.

Вот выдержки из газетной заметки от 8 февраля 1942года:

- Учениками школ города было собрано более 600 пакетов.
- Красивые дубовые столы и стулья -деревообделочный комбинат Наркомлеса.
- Шкафы для книг и музыкальных инструментов-деревоотделочный комбинат им. Ленина.

- Мясокомбинат заготовил одну тонну мыла.
- Завод, где директором тов. Блинов, прислал плотников, помог материалами.
- Артель «Бытовик» произвели оборудование парикмахерской.
- Завод имени Кирова соорудили теплые переходы из вагона в вагон.
- Музыкальная школа передала поезду пианино.
- Домохозяйки станции Вагай - 1800 рублей и купили бойцам баян.

Организаторы работы: руководитель городского комитета партии Купцов, его секретарь Осипов, зам. председателя горисполкома Перминов, зав. отделом агитации и пропаганды Слуцкер собирали директоров предприятий, заслушивали информацию железнодорожников о ходе строительства, намечали пути мобилизации внутренних ресурсов по городу в помощь строительству поезда-бани.

В это же время в вагонном депо продолжалась работа... «23 января по плотничьим работам были закончены последние вагоны. Плотников сменили кровельщики. На строительстве поезда-бани каждый день приносил примеры трудового героизма, патриотические дела стахановского труда. Рабочие в течение двух суббот не уходили домой с производства, пока не закончили своей работы. Слова «нет» не было на строительстве поезда-бани. В стройку по-боевому включились паровозники, монтируя отопление, водопровод и все необходимые устройства, слесари: Орешкин, Злобин, Шляков, Обласов, Бруев, Бесов, Палкин, Михеев, Владимиров, Ищенко... работали, не покладая рук. Над самим паровозом немало потрудились комплексная бригада во главе с Обуховым. Душой строительства все эти дни были непосредственный руководитель стройки Кочетков и комиссар строительства, заместитель начальника политотдела отделения Пацко». Связист Кузнецов установил первый телефон.

В тяжелейших условиях военного времени была выполнена достаточно сложная инженерная задача - за короткое время построено инженерное чудо на колесах.

Наконец, 14 февраля, после короткого митинга поезд-баня, опробованный десятки раз, укомплектованный обслуживающим персоналом, отправился на фронт.

Первым машинистом был Шкуренко Дмитрий Гаврилович. Санитар-поезд обслуживал советских воинов под Москвой, под Сталинградом не только наших бойцов, но и военнопленных армии Паулюса, обоживленных больных. Многие переболели тифом: парикмахер Лопухин, машинист Путилин, медсестра Сафонова, умерла поездной вагонный мастер. Далее с наступающей Красной армией поезд-баня побывал на Курской битве в Минске, Бресте, в Варшаве, Берлине. Попадал и под бомбежки, лишь в ноябре 45-го года вернулся он в Москву, где был расформирован.

Значение строительства поезда-бани было велико. Тюменское отделение в годы войны считалось одним из лучших на Свердловской железной дороге, завоеванное дважды переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны отдано на вечное хранение коллективу отделения, тем, кто в военное время подчинил свою жизнь единому закону: «Все для фронта, все для победы».

Список литературы:

- 1.Альбом «Железнодорожникам, построившим в годы войны поезд-баню» музейного комплекса ГАПОУ ТО «Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса».
- 2.Альбом «Воинские железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны» музея истории Тюменского региона обслуживания Свердловской железной дороги.