

РАЗРАБОТКА ТУРИСТИЧЕСКОГО МАРШРУТА «ПО МЕСТАМ ТРУДОВОГО ПОДВИГА ТЮМЕНСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ» (НА ПРИМЕРЕ ТРУЖЕНИКОВ ТЫЛА ТЮМЕНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)

Киева А. А., Зорина И. А. (zorina-ira@mail.ru)

ГАПОУ ТО «Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса», Россия,

Тюмень,

Статья посвящена разработке пешего туристического маршрута для пассажиров вокзального комплекса Тюмень. Тюмень — город трудовой славы и мы должны знать историю своего города и области, важного культурного центра России.

Ключевые слова: Тюмень, музей, паровоз,

DEVELOPMENT OF A TOURIST ROUTE "TO THE PLACES OF LABOR FEAT OF TYUMEN RAILWAY WORKERS" (ON THE EXAMPLE OF THE HOME FRONT WORKERS OF THE TYUMEN BRANCH OF THE SVERDLOVSK RAILWAY)

Kieva A. A., Zorina I. A. (zorina-ira@mail.ru)

GAPOU TO "Tyumen College of Transport Technologies and Service", Russia, Tyumen,

The article is devoted to the development of a hiking tourist route for passengers of the Tyumen railway station complex. Tyumen is a city of labor glory and we need to know the history of our city and region, an important cultural center of Russia.

Keywords: Tyumen, museum, steam locomotive,.

Введение

Малая Родина и семья — эти два понятия неотделимы. Что я знаю о моей семье, что я знаю о своей семье и ее истории? Пока очень мало...

Задаю множество вопросов моим родственникам и выясняю, что моя бабушка Якшина Варвара Гавриловна в годы в Великой Отечественной войны трудилась стрелочницей на Тюменском участке в то тяжелое героическое время. О ней практически нет сведений, поэтому опираясь редкие воспоминания моей бабушки, я составила пеший туристический маршрут «По местам трудовой подвига тюменских железнодорожников» посвящаю ее памяти.

Данный маршрут разработан не только для студентов нашего колледжа, но и для пассажиров, пребывающих на вокзальный комплекс Тюмень.

Актуальность работы заключается в том, что она связана с историческим прошлым моей малой Родины - города Тюмени, которому Указом № 304 Президента РФ Владимира Владимировича Путина 20 мая 2021 года моему городу Тюмени присвоено почетное звание с

почетным званием «Город трудовой доблести». что доказано и тем, что в годы Великой Отечественной войны в нечеловечески трудных условиях осуществлялись перевозки на Тюменском отделении Свердловской железной дороги, где и трудилась моя прабабушка.

Объект исследования –трудовой подвиг во время ВОВ тюменских железнодорожников.

Предмет исследования -разработка туристического маршрута «По местам трудовой подвига тюменских железнодорожников» (на примере тружеников тыла Тюменского отделения Свердловской железной дороги)»

Цель - разработка туристического маршрута «По местам трудовой подвига тюменских железнодорожников»

Для достижения цели, мною поставлены задачи:

- рассмотреть специальную литературу по данной теме, в том числе Интернет-ресурсы;
- проанализировать материалы музея истории Тюменского отделения, Музейного комплекса нашего колледжа, исторические памятники, связанные с железнодорожной тематикой;
- разработать на историческом материале туристический маршрут, связанный с трудовыми подвигами тюменских железнодорожников

Практическая значимость заключается в сохранении памяти о подвиге железнодорожников, тружеников тыла Тюменского отделения Свердловской железной дороги.

I. Виртуальный туристический маршрут «По местам трудового подвига тюменских железнодорожников» (на примере тружеников тыла Тюменского отделения Свердловской железной дороги)

1.1 Схема пешего туристического маршрута

Приглашаю на виртуальную экскурсию по пешему маршруту.

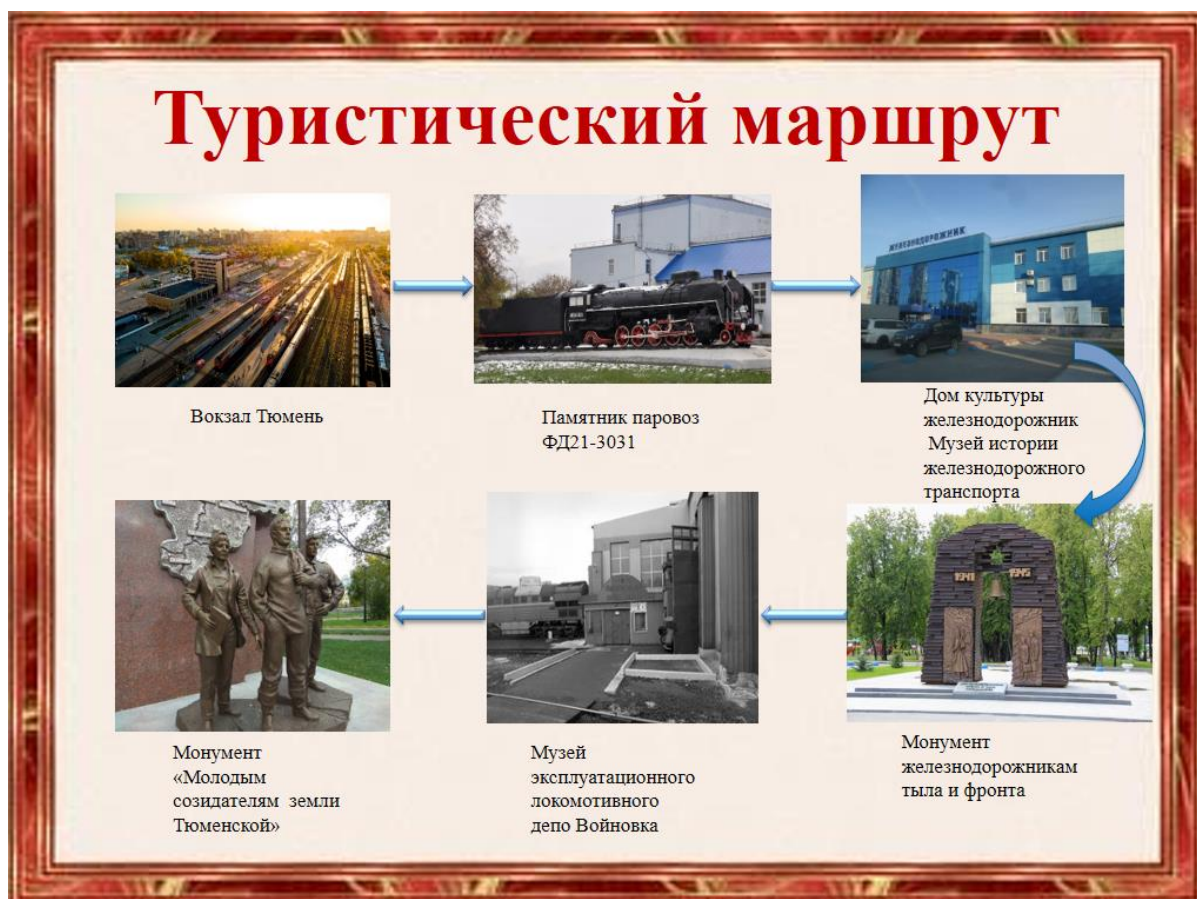


Рис 1 Схема виртуального туристического маршрута

1.2 История железнодорожного вокзала

Начнем с привокзальной площади, с главного здания, которым является железнодорожный вокзал. Станция образована в 1885 году при строительстве железнодорожной ветки [Екатеринбург](#) — Тюмень [Уральской горнозаводской железной дороги](#).

С 1909 года было начато строительство [Тюмень-Омской железной дороги](#), вошедшая после постройки в состав [Омской железной дороги](#) вместе с веткой Екатеринбург — Тюмень уже [Пермской железной дороги](#)

[Железнодорожный вокзал](#) появился в Тюмени в 1885 году. Современное здание комплекса железнодорожного вокзала открыто 7 октября 1974 года. В вокзальный комплекс

входят кассовый зал, зал ожидания, багажное отделение и 9-этажное административно-гостиничное здание.

В 2003—2010 годах здание вокзала подверглось капитальной реконструкции и ремонту, в ходе которой были демонтированы старые коммуникации, а восточная часть вокзала (со стороны привокзальной площади) стала шире на 10 метров. В результате перепланировки в залах ожидания могут находиться порядка 1,5 тыс. человек в сутки (до реконструкции вместимость залов была в два раза меньше). С зала ожидания на вторую платформу можно попасть по подземному пешеходному переходу, к остальным платформам ведёт переход через железнодорожные пути.

Поток пассажиров рос, расписание поездов г. Тюмень становилось всё более разнообразным, поэтому необходима была модернизация. С 2003 по февраль 2010 года вокзал реконструировался. Реконструкция восточной части вокзального комплекса осуществлялась в течение четырёх лет. Старые инженерные коммуникации демонтировались, реконструировался [пешеходный переход](#) к платформам. В результате восточная часть вокзала увеличилась, здание на 10 метров продлили в сторону привокзальной площади. Площадь залов ожидания существенно увеличилась. По контуру здания установлены витражи и стеклопакеты. Была выполнена отделка фасадов залов ожидания и девятиэтажного здания администрации.

Основная часть работ была выполнена внутри здания вокзала: обновлены инженерные сети, была установлена комплексная система автоматизации, включающая информационное обеспечение, системы вентиляции, связь, электропитание. В залах ожидания одновременно могут находиться 1,5 тысячи человек.

1.3 Привокзальная площадь

Если мы повернемся лицом к привокзальной площади, то увидим герб моего родного города - символ гордости каждого тюменца.



Рис 2 Герб средний с короной - полная версия без щитодержателей, подножия и девизной ленты.

Геральдическое описание герба: в лазоревом поле на серебряном пониженном волнообразном поясе золотое, плывущее влево судно (дощаник) с мачтой без парусов, рулем и флюгерами с двумя косицами - один на мачте, другой на носу судна. Щит увенчан золотой башенной короной о пяти зубцах, дополненной внизу золотым лавровым венком.

II. По местам трудового подвига тюменских железнодорожников»

2.1 Героический памятник паровозу ФД 21–3031

Переходим привокзальную площадь и через сквер Железнодорожников выходим к ДК Железнодорожник с левой стороны, которого, установлен на вечную стоянку героической памятник паровозу ФД 21–3031 в память о самоотверженном труде железнодорожников во имя Великой Победы, а также в честь 100-летия локомотивного депо.

*Сорок первый, начало войны ,
Никогда жизнь не будет как прежде.
Увозили печаль вглубь страны, а оттуда везли надежду.
Сорок третий, четвертый, любой...
Через рельсы и шпал перекрестье
Мы с фронтов увозили боль,
Привозили на фронт возмездье.
В сорок каждом военном году
От заката и до рассвета
Мы с востока врагам на беду
Доставали на запад Победу!*

Не случайно в День Победы многие тюменцы несут цветы не только к Вечному огню, но и преподносят их к паровозу.

Именно здесь важно рассказать гостям нашего города о трудовом подвиге тюменцев, ковавших победу в тылу.

Исторические материалы переплетаются с воспоминаниями моей прабабушки, и перед нами оживает история...!

Из истории железнодорожного транспорта мы знаем, что с первого дня Великой Отечественной войны наркомом путей сообщения Лазарем Кагановичем была установлена...железная дисциплина,

В первые месяцы войны из тюменского депо ушли добровольцами на фронт 200 рабочих, На смену опытным пришли новички — женщины, подростки, которые постигали азы профессий машинистов паровозов, токарей и слесарей прямо у станков, установленных в подъемочных, механических цехах депо.

Из воспоминаний прабабушки, спали по 3 часа в сутки, надо было вовремя переводить стрелки , ведь задержка даже одного вагона на сутки в то время грозила тем, что фронт «не получит своевременно 700 тысяч патронов, или 500 снарядов, или 20 тонн муки».

Осенью 1941 года в Тюменское локомотивное депо с Ленинградского фронта своим ходом прибыл паровоз серии ФД 21 («Феликс Дзержинский») № 3031. После артобстрелов и бомбежек на его ржавом, грязном корпусе виднелись вмятины, котел в нескольких местах пробит, изоляция почти разрушена. Слесари-ремонтники постарались и подарили ему «вторую молодость», потому что эти модели были более мощными и, главное, быстроходными по сравнению с другими представителями данного класса. Среди железнодорожников ходила молва, что когда ФД 21 на ходу, то он непобедим – может пойти на таран и даже вывести из строя вражеский бронепоезд.



Рис3 Памятник паровозу серии ФД 21 («Феликс Дзержинский») № 3031

Специально для него была скомплектована комсомольская бригада во главе со старшим машинистом Михаилом Николаевичем Ковязиным. Эта бригада всю войну — «водила тяжеловес — сдвоенные составы весом до 5600 тонн, в 2,5 раза превышающие нормальные нагрузки, установленные на паровоз этой серии». 20 В 1944-м за боевую работу в условиях военного времени бригада Ковязина была удостоена чести украсить свой паровоз эмблемой прославившейся в Курской битве, Белорусской операции 73-й Новозыбковской орденов Ленина, Суворова Краснознамённой стрелковой дивизии

Легендарный паровоз... Легендарны люди, что героически трудились на нем.

Михаил Николаевич Ковязин, дважды почетный железнодорожник, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, работал машинистом в депо Тюмень с 1938 по 1968 год.

Перед вами краткая биография легендарного старшего машиниста: Родился в 1913 г. в Кировской области д. Новыкинск в семье крестьянина.

В 1931 г. поступил в школу РЗУ станции Киров, после окончания в 1933 г. работал кочегаром и помощником машиниста в депо Мураш до 1935 г.

С 1935-1938 гг. служил в Р.К.К.А, после службы в 1938 г. работал в депо Тюмень помощником машиниста.

В 1939 г- машинист, работал в комсомольской бригаде, в годы войны был старшим машинистом паровоза ФД-20-3031

Работал машинистом в депо Тюмень с 1938 по 1968 год.

Награжден:

- орденом Трудового Красного Знамени;
- медалью За Трудовую Доблесть;
- медалью За Доблестный труд;
- знаком Почетный железнодорожник (дважды);
- знаком Отличный паровозник;
- занесением в списки областной Доски почета;
- 81 благодарностью.

Водить тяжеловесные поезда стало нормой бригады братьев Жебутинских, машинистов Рябова, Тимкина, Ковязина. В Вагае они брали сдвоенные по весу поезда ишимских машинистов, работавших на более слабых паровозах типа «Э», «Е», «СО»...

Наравне с мужчинами поезда с ответственными грузами водили Анна Задираченко, Екатерина Баянова, Мария Сулова... В годы войны трудно было найти экипаж, в котором работу помощника машиниста и кочегара выполняли бы мужчины. Не женских рук это дело. Но пришлось..., как говорила прабабушка,- «двужилые были люди».

В 1944-м машинисты депо станции «Тюмень» провели более пятисот тяжеловесных поездов, перевыполнили техническую скорость на 4,5 км/час и добились экономии четырехсот тонн топлива. «Машинист комсомольского паровоза Виктор Соснин провёл 25 тяжеловесных поездов и сэкономил 50 тонн угля».

«Машинист комсомольского паровоза Виктор Соснин провёл 25 тяжеловесных поездов и сэкономил 50 тонн угля». Его лично знала моя прабабушка и гордилась знакомством с ним, так как в послевоенные годы он стал Министром путей сообщения.

Знамя в 1946 году за самоотверженный труд в Великую Отечественную войну передано на вечное хранение коллективу отделения. И не будет преувеличением сказать, что несли его к победе машинисты и их помощники, кочегары и слесари, мастера и женщины-подсобницы, все те, кто на пять лет подчинил свою жизнь единому закону: «Все для фронта, все для победы».

В 1987 году, в преддверии 100-летия основания локомотивного депо Тюмень, машинисты-ветераны предложили поставить памятник трудовому и боевому подвигу тюменских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. Руководство Свердловской магистрали поддержало патриотическую инициативу, и с тех пор паровоз-герой ФД 21-3031 возвышается на постаменте около Тюменского Дома культуры железнодорожников – в честь тех, кто когда-то водил поезда, спасая сотни тысяч жизней раненых бойцов и эвакуированных людей, доставляя без задержек миллионы тонн стратегических грузов.

III. «Мы этой памяти верны...»

3.1 Музей истории Тюменского региона обслуживания Свердловской железной дороги

Наша экскурсия продолжится на 3 этаже ДК Железнодорожник, в музее истории Тюменского региона обслуживания Свердловской железной дороги, который был открыт для посещений 55 лет назад - 3 ноября 1967. Слайд Экскурсовод Иванова Наталья Николаевна, с которой мы тесно сотрудничаем представит уникальные экспонаты, документы и воспоминания о том тяжелом периоде истории нашей страны, одной из страниц которой является трудовой подвиг железнодорожников Тюменского отделения.

В первые месяцы войны из тюменского депо ушли на фронт много мужчин. Без них за годы войны фронту доставлено более 443 тысяч поездов. Для воинских перевозок потребовалось около 20 миллионов вагонов.

Из воспоминаний прабабушки: «Очень тяжёлое было время, жили впроголодь, а работа была не из лёгких. Рельсовое хозяйство было изношенным. Иногда за ночь бригаду по 2-3 раза вызывали для ремонта на путях, а утром — снова на работу».

В Музее представлен материал, как в 1942 году за 25 дней в свободное от основной работы время был построен поезд-баня - инженерное чудо техники, о нем и о других интересных событиях того времени экскурсанты узнают в музее. Свой вклад в строительство внесла и моя прабабушка, ее бригада собирала по крупицам средства на обустройство душевой.

Санитар-поезд обслуживал советских воинов под Москвой, под Сталинградом не только наших бойцов, но и военнопленных армии Паулюса, обоживленных больных. 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.

3.2 Монумент железнодорожникам тыла и фронта

Следуем дальше... Выходя из музея сразу обращаем внимание на скорее всего единственный в России уникальный памятник, Монумент железнодорожникам тыла и фронта, установленный в 2015 году. Его особенностью является материал, из которого он сделан. Монумент целиком сложен из железнодорожных рельс времен Великой Отечественной Войны. В народе его ещё называют "Мост Победы"

На глазах экскурсантов история словно оживает...



Рис.3 Монумент железнодорожникам тыла и фронта

Композиция представляет собой арку, сложенную из рельсов времен Великой Отечественной Войны. Левый, западный пилон арки сооружен из фронтовых рельсов, привезенных из мест, где проходили крупные сражения. Правая часть памятника выполнена из тыловых рельсов восточных областей нашей страны.

Арка украшена четырьмя рельефами, в каждом из них скрыта своя история. На первом изображены подросток и его мать, которые провожают отъезжающий из тюменского депо поезд с военнослужащими. С уходом отца на войну школьник стал главой семьи. Женщина еще не осознала всей трагедии отъезда мужа, она не знает, вернется ли он. На втором барельефе изображена колонна солдат, один из них смотрит назад, как будто хочет попрощаться с домом, сказать теплые слова близким. С другой стороны арки на третьем рельефе можно увидеть, как работница минометного завода бережно несет один из снарядов. На последнем изображено наше время, ветеран подходит к вечному огню и как будто вспоминает прошлое.

Неоценимый вклад в дело Победы внесли железнодорожники Тюмени. Они не только круглосуточно обеспечивали пропуск эшелонов с войсками, техникой и эвакуированными грузами, справлялись с осмотром и ремонтом вагонов, но и создавали оружие для фронта. Тюменские железнодорожники в вагонном депо делали миномёты, отливали мины и собирали знаменитый ППШ (пистолет-пулемёт Шпагина). Из своих зарплат железнодорожники собрали и передали 107000 (в номинале 1940-х гг.) рублей на строительство эскадрильи самолётов.

Десятки тысяч железнодорожников Тюмени и других регионов Свердловской железной дороги были призваны в Красную Армию. 14 железнодорожникам присвоено высокое звание Героя Советского Союза (троим – посмертно), двое стали кавалерами орденов Славы всех трех степеней. Многие защитники Отечества награждены орденами и медалями.

3.2 Музей эксплуатационного локомотивного депо Тюмень

В 1936 году был построен и запущен в эксплуатацию цех тёплой промывки тепловозов и положено начало строительства нового прямоугольного депо.

В 1958 году Свердловским проектным институтом «Уралгипротранс» был разработан двухлетний план реконструкции депо с учётом его полного перехода на обслуживание и ремонт тепловозов, а в 1960 году реконструкцию завершили с возведением электромашинного, буксово-роликового и дизель-агрегатного цехов и цеха реостатных испытаний.

3.4 Монумент «Молодым созидателям земли Тюменской»

Связь поколений в пешем маршруте реализуется в монументе «Молодым созидателям земли Тюменской»

Три молодых основателя Севера: девушка с журналом «Юность» в руках и двое юношей – с курткой на плече и геодезической линейкой. На заднем плане – рельефная карта нефтяного региона с объектами строительства и освоения Западносибирского нефтегазового комплекса, сам монумент – устремлённая ввысь стела. Именно так выглядит новый памятник молодым созидателям моей малой Родины, который открылся в Тюмени к 100-летию комсомола.

Ключевой точкой маршрута станет минута молчания в память о героическом подвиге нашего народа.

IV. Реализация маршрута

Идея создания маршрута началась после научно-практической конференции « Юный исследователь-развитию региона».

Начались расспросы всех родственников о своих предках. Узнала, что моя прабабушка работала стрелочником на станции Тюмень. Я не застала ее в живых, и мои родственники, к сожалению, мало что знают о ней. По крупицам собирались материалы...

Разработка маршрута началась в начале мая 2022года, посвящена Дню Великой Победы. Первый пеший маршрут проведен с группой СТ-1-20.

Ребятам он всем очень понравился, и мы с Арсением решили его доработать и реализовывать дальше. В конце мая мы проводили экскурсию для 6 пассажиров вокзального комплекса Тюмень.

Сегодня мы охватили еще 4 группы по специальности «Сервис на транспорте». Планируем охватить все первые курсы колледжа, когда будем на практике.

Хотелось бы не только пеший маршрут реализовать, но и передать его , чтобы по нему шагали другие студенты-экскурсоводы. – сделать его платным. Для привлечения экскурсантов нам понадобится реклама- информационное табло-это выйдет 6000 рублей.

Примерно на экскурсии будет 15 человек, для этого нужен 1 экскурсовод, поэтому экскурсия платная-100 руб.

В планах взять в аренду комнату с проектором, чтобы демонстрировать фильм о поезде –бане, созданным студентами нашего колледжа.

Заключение

В будущем мы видим себя работниками ОАО «РЖД», что позволит ближе познакомиться с историческими достопримечательностями, касающихся железнодорожной тематики, в истории не только моей семьи и меня, но и моей малой Родины-города Тюмени.

Список используемых источников

1. Альбом «Воинские железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны».

2. Альбом «Работа депо Тюмень в годы Великой Отечественной войны».

3. За перегоном перегон. История Тюменского локомотивного депо: Тюмень 1967г.

Интернет –ресурсы:

4. [Монумент славы желез Тюмень адрес — Яндекс: нашлось 2 млн результатов \(yandex.ru\)](#)

5. ["Молодым созидателям земли Тюменской" - лучший памятник Комсомолу » РУТИ-shestvuy \(safe-rgs.ru\)](#)