

**ИСТОРИЯ
ВАГОННОГО
УЧАСТКА
ТЮМЕНЬ**

До 1933 года вагонное хозяйство входило в состав службы тяги и подвижного состава. В Тюмени вагонные мастерские, как отдельный цех, были подчинены паровозному депо.

И вот выходит в свет историческое постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 3 июля 1933 года «О работе железнодорожного транспорта», этим постановлением вагонное хозяйство выделено в самостоятельную отрасль ж.д. транспорта.

На базе вагонных цехов, выделенных из состава паровозных депо, образованно вагонное депо.

Первым руководителем вагонного депо Тюмень
с июля 1933 года был назначен
КОЛПАКОВ Павел Филипович



С этого периода, т.е. с июля 1933 года, начинается история Тюменского вагонного депо, как самостоятельного предприятия.

В управлении дороги создана вагонная служба.

Вагонное хозяйство получило мощную, по тому времени, производственно – техническую базу для ремонта вагонов и их обслуживания.



Год 1934. Работники вагонного депо

В 1934 году в вагонном депо Тюмень введен в эксплуатацию пункт по пропитке и восстановлению подпиточных материалов. В 1936 году введены в строй автоконтрольный пункт, механический цех с кузнечным отделением, котельная и бытовые помещения.

Приказом № 68/Ц от 16 октября 1936 года должность поездных смазчиков вагонов упразднена. При вагонном депо на ст. Тюмень был создан резерв поездных вагонных мастеров.

Вагонное депо Тюмень с 1 октября 1961 года специализированно на текущем безоцепочном и текущем отцепочном ремонте вагонов, периодический ремонт вагонов вагонному депо с этого периода не планируется.

Основными задачами вагонного депо Тюмень является:

Обеспечение качественного технического осмотра и безотцепочного ремонта вагонов грузовых и пассажирских поездов, транзитных и местного формирования, а так же прицепных пассажирских вагонов приписного парка. Обеспечение безопасного движения поездов на гарантийных участках, участие в общем технологическом процессе перевозок на отделении.

Вагонное депо в своем составе имеет отделы производственно – технический, производственный, отдел кадров и бухгалтерию.

В состав депо входит:

Пункт технического обслуживания и текущего ремонта вагонов, размещенный на сортировочной ст. Тюмень с западным, восточным парками и пунктами подготовки вагонов под погрузку на ст. Тура и на грузовом дворе станции Тюмень.

Основной пункт технического обслуживания и укрепленного ремонта вагонов на ст. Войновка.

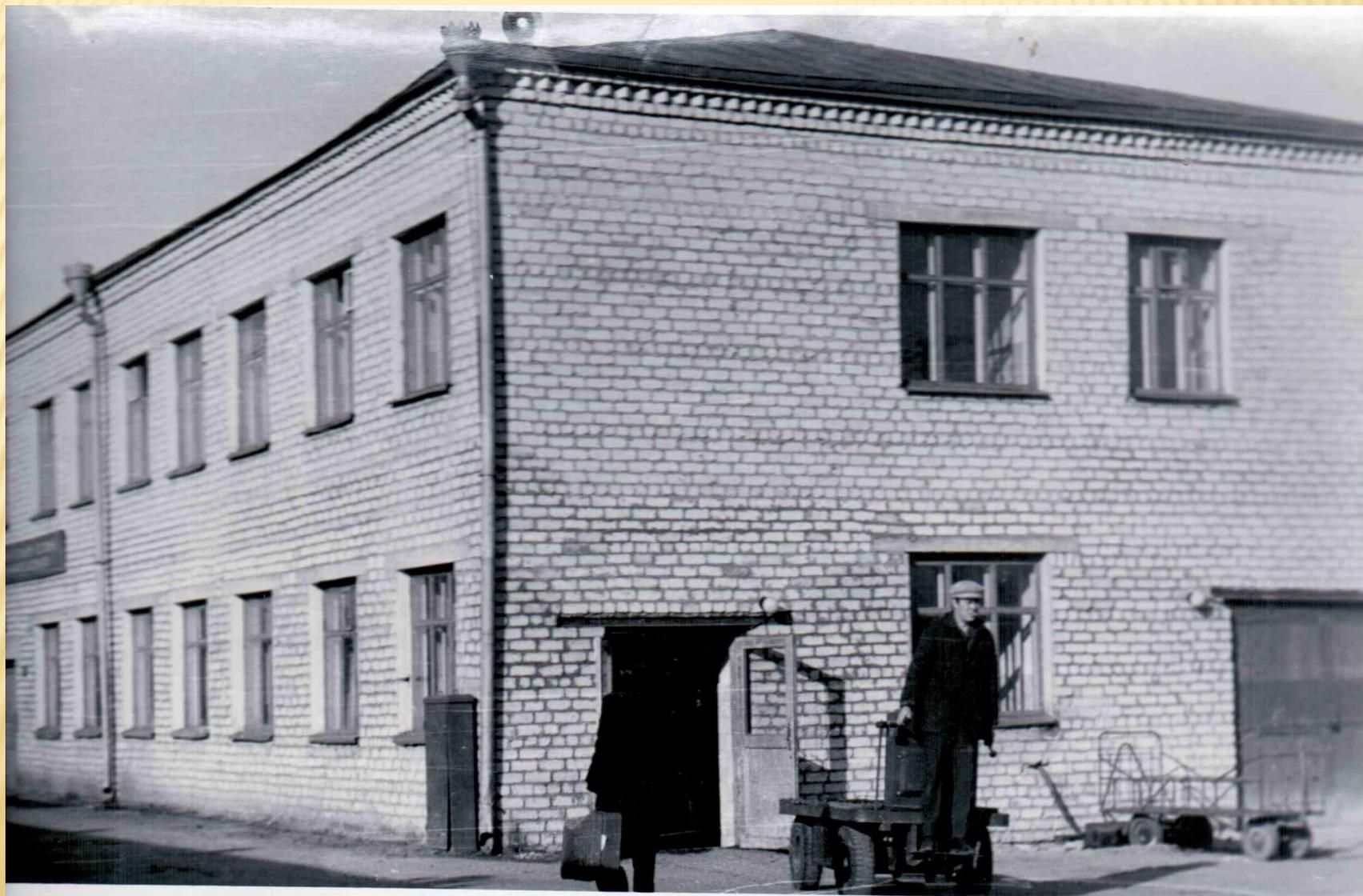
Пункт технического обслуживания и технического ремонта на ст. Тобольск.

Линейные контрольные посты безопасности на станциях Ялуторовск, Заводоуковск, Богандинская, Тугулым, Картымская, Усть – Тавда.

Пункт осмотра и ремонта контейнеров принятый от КТЭК 17/VII -56 года согласно приказа МПС № 48/Ц от 17.05.1956 года и № 417/Н от 26.06.1956 г.

Пункт очистки и промывки грузовых вагонов на веерных путях ст. Тюмень, принятый от ДС – Тюмень в 1964 году(закрыт в 1975г.)

Резерв проводников, цех ремонта и экипировки пассажирских вагонов с прачечной и электроцехом. Реконструирован своими силами в 1970 году



Автоконтрольный пункт с компрессорными установками и сетью воздухопроводов, построенный 1936 году. Концепропиточная с пристроен котельной и отделением по ремонту польстерных щеток с необходимой сетью смазкопроводов на ПТО западного парка. Концепропиточная построена в 1934 году.

Механический цех с кузнечным отделением введен в эксплуатацию в 1936 году.

Колесный цех с помещением обмывки колесных пар. Цех построен в 1940 году.

Цех заливки вагонных подшипников кальцевым баббитом, построен и сдан в эксплуатацию 1953 году. Контрольный пункт автосцепки, которому 10.12.1968 года выдано удостоверение № 298 на право осмотра и ремонта автосцепного устройства подвижного состава с постановкой присвоенного клейма № 589.

Цех единой технической ревизии ЦМВ, пущенный в эксплуатацию в 1972 году. МВРП на ст. Войновка с отделениями: деревоотделочным, механическим, эл. сварочным. Установлена ремонтная машина «Донбасс».

Цех главного механика, в составе которого отделения: слесарное, электромонтажное, подзарядное, химчистки и дезкамера.

В вагонном депо имеется складское и стеллажное хозяйство, в числе которого кладовые материалов, запасных частей и инструментов, смазкохранилище, расположенные на территории депо и на пунктах технического осмотра ст. Тюмень, восточный парк и на ПТО ст. Войновка.

В резерве проводников имелись склады для мягкого и жесткого инвентаря и обратная кладовая постельных принадлежностей для экипировки пассажирских вагонов.

При вагонном депо оборудован здравпункт, который обеспечен соответствующим оборудованием для процедурных и зубного кабинетов.

В 1942 году в вагонном депо Тюмень построен банно-дезинфекционный поезд, который был отправлен на фронт в феврале 1942 года.



**Из воспоминаний Овсянниковой Надежды
Лукиничны 18.09.1912 – 20.12.2014**
Ветеран вагонного депо Тюмень

В феврале 1942 года я уехала на фронт в банно-дезинфекционном поезде на фронт. Приехали мы в Москву вечером, в Москве был большой налет фашистских самолетов и шел воздушный бой. Мы в первый раз увидели в Москве воздушный бой и бомбежку и очень испугались. Из Москвы мы поехали ближе к фронту, находились в семнадцати километрах от линии огня. В дальнейшем были бомбежки, были и вечером и днем. И наш поезд подвергался бомбежке, горели вагоны. Мы привыкли к боевой обстановке и нам уже не страшно было. Мы проводили санобработку советских войск на Северном фронте, потом под Сталинградом, на первом Белорусском. Я была дезинфектором. Банно-дезинфекционный поезд был хорошо оборудован, в вагонах было светло, тепло. Очень много было написано в книге благодарностей за хорошую баню и санобработку. В банно-дезинфекционном поезде № 38 я находилась по июль 1944 г., в это время поезд поставили в Москве на капитальный ремонт.

В 1974 году, в канун празднования 57-ой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, в Тюмени был сдан в эксплуатацию новый железнодорожный вокзал. Государственная комиссия дала ему оценку "отлично". Это современное красивое здание, облицованное гранитом, мрамором, травертином, рассчитано на одновременный прием 1 500 пассажиров...

Замыкает площадь выстроенный в 1976 году прекрасный Дворец культуры железнодорожников."

Может, и казался он тогда прекрасным, пусть и не всем, не тем, кто предпочитал выверенность и изящество старинной архитектуры монотонным бетонным коробам новой эры. И уж неоспоримо, что и ДКЖ, и другие, ему подобные, в самом деле стали тогда районными и общегородскими центрами культуры... И вокзал, побольше, посовременнее, тоже был, безусловно, нужен, но...

Началом... вернее, одним из начал проекта "Тюмень. Сквозь глубину веков" стал найденный в государственном историческом архиве в Санкт-Петербурге проект старинного тюменского вокзала, построенного к октябрю 1885 года, когда в Тюмень прибыл первый, пробный, поезд "с санитарной комиссией и инженерами". Новый железнодорожный путь на Ишим, Ялуторовск и Омск провели через Тюмень, помимо прочего, просто потому что он был "кратчайшим из трех проектируемых линий". И сразу же, к первому поезду - вокзал, двухэтажный, красного кирпича, и вроде бы не такой уж маленький, хотя за пятнадцать лет до его открытия, в 1860 году, в Тюмени числилось всего-то двенадцать с половиной тысяч душ.



Тогда пятнадцать лет был не срок, за такое время города не прирастали... А место около вокзала потихоньку обихаживали. В 1902 году на привокзальной площади появилось электрическое освещение, через одиннадцать лет проложили каменную мостовую от вокзала до площади у гостиного двора, что для Тюмени с ее неблагоустроенными улицами было большим достижением...

Старый вокзал простоял без малого сто лет. Не верится, что новый выдюжит столько... И как бы ни нуждался разросшийся город в "новых площадях", разве нельзя было построить их, не уничтожая старое, историческое здание, которое могло бы, отреставрированное и ухоженное, стать визитной карточкой, лицом Тюмени для каждого проезжающего мимо - вот город, где дорожат прошлым, город, который любят... Теперь это вопрос сугубо риторический. А старый вокзал стал лишь пунктом в списке ушедшего, невозможного.

Его теперь увидишь только на старом чертеже: "Сооружение Екатеринбургско-Тюменской железной дороги. Исполнительный проект пассажирского здания станции II класса. На станции Камышловъ и Тюмень. Главный фасад"... Копии найденных в Петербурге материалов были переданы в музей истории дома Теперь не пропадут...

Реконструкция железнодорожного вокзала в Тюмени

Одним из важных объектов для Уралжелдорпроекта в настоящее время является реконструкция железнодорожного вокзала в Тюмени. Вокзал был построен более четверти века назад. За прошедшие годы значительно возросли пассажиропотоки, что поставило вопрос об увеличении пропускной способности вокзала, совершенствовании его технической оснащённости и соответствии современному облику и статусу Тюмени.

Расчетная вместимость вокзала 1200-1500 человек - это достаточно крупный объект, который требует определенного набора помещений и услуг для пассажиров - информационное обслуживание, сервисный центр, медицинская помощь, питание, комфортный зал ожидания. Также необходимо рационально распределить пассажирские потоки, что требует дополнительных площадей. И такие решения были найдены специалистами института. В частности, было предложено передвинуть одну из осей зала ожидания в сторону привокзальной площади на 10 метров, что и было осуществлено в проекте. Общая площадь здания вокзала после реконструкции составила более 7800 кв. метров.



Резерв проводников до 1958 года был подчинен пассажирскому отделу отделения дороги, затем станции Тюмень, а на основании приказов № 352/Н 1958 года и № 452/НОД резерв проводников передан вагонному отделу НОД – 3, а в 1961 году, при объединении Тюменского и Ишимского отделений резерв проводников передан вагонному депо Тюмень.

За это время в несколько раз увеличился штат проводников и приписной парк пассажирских вагонов. Первым руководителем резерва проводников вагонного депо работал **Владимир Федорович Коваленко**.

В 1962 году введен поезд маршрутом **Талица – Называевская**.

С июня 1963 начал курсировать поезд **Тюмень – Москва**.

В график 1972 года заложено курсирование поездов **Тюмень – Талица**, и **Тюмень – Называевская**.

В связи с приемом в начале 1973 года в постоянную эксплуатацию участка дороги (СевСиб) до Тобольска. В этом же году начинает курсировать поезд **Тюмень – Тобольск – Москва**.



А пассажирский поезд **Тюмень – Тобольск** передан на обслуживание Тюменскому резерву проводников еще в марте 1971 года.
В 1965 году от Тюмени берет свое начало гигантская трасса железной дороги **Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск**

ПУСК		ПЛАНИРУЕМЫЙ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ		ДО 1986 г.
1977	год	Тюмень	- Сургут	
1979	год	Тюмень	- Москва /скорый, круглогодичный	
1980	год	Тюмень	- Нижневартовск	
1981	год	Сургут	- Нижневартовск	
1982	год	Сургут	- Москва	
1984	год	Тюмень	- Уренгой	
1984	год	Сургут	- Уренгой	
1986	год	Тюмень	- Сочи	
		Тюмень	- Симферополь	

Рождение фирменного поезда «Тюмень»

21.10.1978 года Тюменским Облисполкомом по согласованию МПС/письмо № 278/ принято решение № 428 о создании фирменного поезда сообщением «Тюмень-Москва» и его названии «Тюмень». Для организации фирменного поезда «Тюмень» в 1978 году была создана комиссия, под руководством заместителя НОД-3 Макарова И.С. Установлены еженедельные разборы хода подготовки фирменного поезда с отчетом индивидуальной группы на заседании комиссии. Совместно с Тюменским отделением художественных фондов РСФСР решается вопрос по наружному и внутреннему оформлению пассажирских вагонов. Совместно с домом моды «Тюменоблшвейбыт» разработаны модели одежды для проводников пассажирских вагонов фирменного поезда. Фарфоровым заводом города Богдановича изготовлены чайные сервизы.



Для набора проводников организовывается выступление по Тюменскому радио и периодически публикуется в газете «Тюменская правда» объявление. Проведено совещание с ВВП, ПЭМ, проводниками о создании фирменного поезда.

Вагонное депо Тюмень объявляет набор на курсы проводников фирменного поезда Тюмень — Москва. Срок обучения один месяц. Выплачивается стипендия — 56 рублей. Обращаться по адресу: Тюмень, Приоктябрьная, 28, отдел кадров.

14/10-78

Проводники пассажирского вагона, обслуживающие фирменный поезд
№ 59/60 сообщением «Тюмень – Москва»



*Одни из первых проводников фирменного поезда "Тюмень"
(Сатушева З., Боровой Н., Халилов А., Компан З.)*

Летом 1979 года на основании свидетельства, выданного Министерством путей сообщения поезду 59/60 сообщением «Тюмень – Москва» присвоена категория «ФИРМЕННЫЙ» с названием «ТЮМЕНЬ»

Виноградова М Я



Железнякова Р А



Первые начальники поезда
59/60

Фирменный поезд «Югра» курсировал по маршруту «Нижневартовск — Москва» двумя составами. Первый состав начал свою работу с 2001 года. Второй состав был запущен в 2006 году. Одновременно один состав мог перевезти более 600 пассажиров. Все вагоны были оснащены СВЧ —печами и холодильниками, а также информационными табло, информирующими пассажиров о температуре воздуха и скорости движения поезда. В вагонах повышенной комфортности, в каждом купе, были установлены телевизоры. Вагоны для поезда «Югра» приобретены по программе Правительства Тюменской области и Ханты —Мансийского автономного округа «Сотрудничество».









Мы активны







Мы спортивные



Мы учимся





08.02.2013 11:22



- пассажирские вагоны 3↑ 6↑
- Отсутствие регулярных поставок фирменной одежды поезда для пассажирских поездов 3↑ 6↑
- 4. Совершенствование норм выдачи материалов и средств в вагоны
- 5. ЗАМЕНА
- 6. введение документов
- 7. внедрение систем / ЕК



Не квалификация персонала (кадров) /

Не собираются мотивации наставников

Внос по составу

Но контроль с ответственностью

совершились в доверии (с...

28.06.2013 10:33

**Мы живем с лозунгом:
«МЫ МЕНЯЕМСЯ ДЛЯ ВАС»**





Мы дружны



30.05.2013 15:59

**Спасибо
за
внимание**