



УДК 93/94:629.47
ГРНТИ 03.29

ЗАПАДНОСИБИРСКИЕ ДЕПО В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945 гг.)

И.И. Резник

*Омский государственный университет путей сообщения
Россия, 644046, г. Омск, пр. Маркса, 35*

Статья о работе западносибирских депо, их техническом перевооружении в годы Великой Отечественной войны, о вкладе железнодорожников в победу над фашистской Германией.

Ключевые слова: Сибирь, Великая Отечественная война, Омская и Томская железные дороги, локомотивное депо

WESTERN SIBERIAN DEPOTS DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR (1941–1945)

I.I. Reznik

*Omsk State Transport University
Russia, 644046, Omsk, pr. Marksa, 35*

The article is about the work of the Western Siberian depots, their technical re-equipment during the Great Patriotic War, and the contribution of railway workers to the victory over Nazi Germany.

Keywords: Siberia, the Great Patriotic War, the Omsk and Tomsk Railways, locomotive depot

85 лет назад в жизнь сибиряков, как и всего народа Советского Союза, ворвалась Великая Отечественная война. На всех предприятиях, в том числе и железнодорожных, проходили стихийные митинги, на которых работники обсуждали вероломное вторжение фашистской Германии на территорию нашей страны, клялись дружно встать на её защиту, не покладая рук работать над укреплением её обороноспособности. В газете «Советская Сибирь» от 23 июня 1941 года была опубликована статья, описывающая реакцию железнодорожников на объявление войны:

«С чувством высокого долга и ответственности перед страной встретил правительственное сообщение об объявлении войны многотысячный коллектив Томской железной дороги. На крупных узлах, на маленьких линейных станциях и разъездах — всюду с утроенной энергией исполняют транспортники свои трудовые обязанности, обеспечивают бесперебойное движение поездов. На многочисленных митингах, состоявшихся вчера днём и вечером, железнодорожники продемонстрировали своё единство и сплочённость, заявляли свою готовность выполнить любое задание партии и правительства, помочь

доблестной Красной армии вдребезги разбить зарвавшегося агрессора, посягнувшего на священные рубежи советской земли» [1].

Состоялись митинги и на станциях Белово, Тайга, Барабинск. В газете «Железнодорожник Кузбасса» было отмечено, что 23 июня 1941 года прямо на митинге коллектива паровозного депо Инская 300 рабочих написали заявления о приёме их добровольцами в Красную армию. От мужчин не отставали и женщины. Они писали:

«Просим принять нас в ряды действующей Красной армии, которая призвана уничтожить фашистских поджигателей войны.... Пусть знают фашистские собаки, что великий советский народ сумеет отстоять свою национальную независимость, разгромить врага».

«Машинисты депо Новосибирск <...> призвали всех машинистов проявить максимум дисциплины и ответственности, приходиться к машине за несколько часов до поездки, чтобы приготовить всё необходимое, сэкономить каждый грамм угля. Сами они только за одну поездку сэкономили более тонны угля» [Цит. по: 3, с. 192].





В НКПС были рассмотрены неотложные вопросы по организации работы в военных условиях. В 18 часов 24 июня на железных дорогах ввели воинский график движения поездов, по которому предусматривалось первоочередное продвижение воинских эшелонов, максимальное использование пропускной способности линий и обеспечение быстрой и четкой работы станций. В отличие от нормального графика, применяемого в мирное время, воинский был параллельным, что позволяло пропускать максимальное количество поездов. Производилось сдваивание составов, применялась принудительная выгрузка несрочных грузов [4, с. 317].

С самого начала войны началась массовая эвакуация населения и предприятий из западных районов страны на Урал, в Сибирь, Поволжье, Среднюю Азию, на Дальний Восток. Только за два первых месяца 1941 года было передислоцировано около 350 крупных оборонных заводов [4, с. 319]. Огромная нагрузка по совершению эвакуационных перевозок на восток легла на Омскую и Томскую железные дороги. Узлы и станции работали с большим напряжением: выгрузка на Омском и Новосибирском узлах в сентябре-октябре 1941 года возросла в три раза, на Кемеровском, Томском, Барнаульском, Рубцовском, Новокузнецком — в 1,5–2 раза. В отдельные дни станция Чулымская пропускала в 2–3 раза больше поездов, чем в мае 1941 года [3, с. 195].

Из Омска под Ленинград

Ещё до начала Великой Отечественной войны мобилизационным планом по Омской железной дороге было определено создание военно-эксплуатационного отделения (ВЭО-10). 21 июня 1941 года Борис Хачевский, начальник Петропавловского отделения движения, получил приказ срочно явиться в управление Омской железной дороги. На следующий день, 22 июня, он был назначен начальником ВЭО-10.

Формирование отделения происходило в Омске в два эшелона. Первый эшелон состоял из 40 двухосных теплушек, предназначенных для жилья работников ВЭО, и одного классного штабного вагона. В вагонах второго эшелона размещались несложное станочное оборудование, запчасти и материалы для ремонта подвижного состава, пути, устройств связи и сигнализации. На платформах везли машины, дрезину, трактор, тягач.

25 июня 1941 года со станции Омск-пассажирский оба эшелона двинулись на запад, к северной столице. Их повели паровозные бригады депо Омск.

Во время блокады Ленинграда работники военно-эксплуатационного отделения трудились на прифронтовых участках железной дороги по линии Тихвин – Будогощь – Бологое. Часть локомотивных и кондукторских бригад работала в Ленинграде, обеспечивая движение поездов в город от берегов Ладожского озера и обратно. Слесари по ремонту подвижного состава подменяли ослабевших и обессиленных рабочих Ленинградского депо имени Андреева, помогали ремонтировать паровозы.

Новокузнецкое отделение дороги справлялось с планами перевозки грузов и в 1943 году, и в 1944-м, когда план погрузки угля был выполнен на 104,1 %, а железной руды — на 101,9 %.

Чётко и бесперебойно работала углепозвучная станция Прокопьевск, крупнейшая не только в Кузбассе, но и в стране. Она обслуживала 13 шахт Прокопьевского рудника. Здесь ежедневно формировались и отправлялись металлургическим предприятиям Урала и Сибири десятки эшелонов высококачественных углей — около 40 % всех гружёных составов, отправляемых Новокузнецким отделением.

Большой объём работы выполнялся на станции Чулымская Новосибирского отделения, начальником которой являлся И.Ф. Дудинцев. Это был очень ответственный участок магистрали на стыке Омской и Томской дорог, от четкой работы которого зависел успех всей дороги. Диспетчеры Новосибирского отделения и железнодорожники Чулымской стремились к тому, чтобы станция работала ритмично, беспрепятственно пропуская запланированное количество поездов. Железнодорожники Чулымской, соревнуясь с соседями Омской дороги, вели скоростную обработку поездов и обеспечивали их бесперебойный приём и сдачу. Важнейшие участки станции: пункт осмотра вагонов, составительские бригады, диспетчерская — работали в едином слаженном ритме.

Важным резервом для увеличения перевозок в 1943–1945 годах явилась борьба за максимальное использование подвижного состава, в частности, полное использование грузоподъёмности вагонов и ускорение их оборота. Улучшение использования ёмкости вагонов позволяло железнодорожникам увеличить грузоперевозки на десятки тысяч тонн. Это было особенно важно в 1944 году, когда фронт



продвинулся далеко на запад и перешагнул государственную границу СССР. Коммуникации Красной армии были сильно растянуты, и требовалось большое напряжение железнодорожников и других транспортных рабочих, чтобы обеспечить фронт всем необходимым [3, с. 226].

Осенью 1941 года коллективы паровозного и вагонного депо станции Белово получили специальное задание Государственного комитета обороны (ГКО) построить бронепоезд: вагонное депо оборудует на платформах три бронеплощадки, паровозное депо — бронепаровоз серии Ов5278. Жителями города Белово было проведено несколько воскресников, а средства, заработанные на них, перечислялись в фонд строительства бронепоезда, которому дали имя «Сибиряк» [2, с. 38]. Построили бронепоезд за четыре месяца, затем отправили в город Сталинск (Новокузнецк) для оборудования бронелистами и вооружением. Броневизиион из двух бронепоездов — «Сибиряк» и «Металлург Кузбасса» — успешно защищал подступы к городу Туапсе летом 1942 года [3, с. 39–40].

Электровазы к началу войны уже имели большой пробег, техническое состояние их ухудшалось. Поэтому было принято единственно правильное решение — проводить все виды ремонта электровазов, оборудования и запчастей в электродепо Белово: производили капитальный ремонт тяговых двигателей ДПЭ-340 со сменой обмотки якорей и перепрессовкой их валов. Возникла необходимость перестроения неисправных колёсных пар, а пресса для распрессовки и запрессовки колёсных и зубчатых центров в депо не было. Пресс для формирования колёсных пар имелся в вагонном депо Белово. И выход был найден.

Кузнецкий металлургический комбинат поставлял стальные поковки осей, а в депо была организована их обточка, а также расточка колёсных и зубчатых центров. Подготовленные элементы колёсной пары погружались на специальную тележку, вручную 4–5 человек катили её в вагонное депо. После формирования колёсную пару перекачивали в депо также вручную. Очень часто можно было видеть, как в ночное время, зимой, впереди тележки шёл с ручным фонарём начальник депо А.А. Шепелев и переводил стрелки на тракционных путях. Люди работали по 12–18 часов. После окончания тяжёлой смены А.А. Шепелев приходил в цех и давал рабочим талоны на дополнительное питание и на 100 граммов водки каждому.

Проблема обеспечения населения страны в условиях карточной системы продовольствием, одеждой, обувью, особенно в городах, в военные годы была остра. С этой целью правительством всячески поощрялось индивидуальное огородничество, предприятия организовывали подсобные хозяйства, задачей которых было обеспечение дополнительными продуктами питания рабочих и служащих. Такие хозяйства были у паровозного и электровагонного депо. Оба коллектива в этой работе помогали друг другу. За паровозным депо числились конный двор и около десятка лошадей. Электродепо имело трактор и грузовую автомашину. Массовым транспортным средством для семейных перевозок грузов стала двухколёсная ручная тележка. А имеющие коров запрягали их в специальные телеги.

Основной продовольственной культурой стал картофель, много сеяли в подсобных хозяйствах проса, овса. Производимая в подсобных хозяйствах продукция в основном поступала в столовые и буфеты предприятий. Был открыт специальный «наркомовский магазин», в котором дополнительно к норме по карточкам выдавались продукты питания локомотивным бригадам перед поездкой, ударникам труда из числа рабочих и служащих. Оказывалась помощь особо нуждающимся семьям. За самоотверженный труд и героические подвиги в годы войны 423 работника депо были награждены орденами и медалями Советского Союза [2, с. 44–45].

В Барабинском локомотивном депо более полусотни паровозных бригад приняли решение кооперироваться для выполнения промышленного ремонта. Эти бригады отличались воинской дисциплиной, паровозы считались боевыми агрегатами. Ни при каких условиях локомотив, закреплённый за бригадой, никому не передавали. Опытные машинисты обучали молодых, в техническом кабинете регулярно читались лекции «О лунинском уходе за паровозом», «Как экономить топливо». Практиковалось проведение поездов на низкосортном угле. Барабинские локомотивщики первыми на Омской железной дороге начали целиком выполнять ремонт паровозов (за исключением ремонта котла и других ответственных узлов).

Широко практиковалась и так называемая кольцевая езда: работа паровозов и бригад без захода в основное депо. Приём и сдачу локомотива бригады производили на станционных путях без отцепки паровоза от поезда. Кольцевую езду применяли ещё до войны, но



сейчас, когда нужна была срочная помощь фронту, это движение стало массовым.

Широкий размах в годы войны получило соревнование машинистов-тяжеловесников.

Одна за другой заполнялись Книги производственных подарков фронту. Не было недостатка в самоотверженности, трудовом героизме. Железнодорожники хорошо понимали, что каждая минута вагона в пути, досрочно выпущенный из ремонта паровоз — это снаряд по гитлеровской кровожадной своре.

Газета «Советская Сибирь» в 1944 году писала о барабинских деповчанах: «...Коллектив депо стремился выйти победителем в соревновании железнодорожников по Омской дороге и дорогам Союза ССР, завоевать своим трудом Знамя НКПС и вышел победителем». Ушедших на фронт мужчин заменили женщины — в кабинах паровозов, у станков и слесарных верстаков, ещё больше девчат работало в ремонтных цехах [6, с. 47–53].

В 1942 году домохозяйки Барабинского отделения Омской дороги вызвались вскопать и засеять дополнительные огороды, а выращенные на них овощи отправить населению только что освобождённых районов Московской, Калужской и других областей. К посевной следующего 1943 года тысячи сибирячек подхватили этот почин. Для людей, недавно избавленных от гитлеровской оккупации, братская помощь из Западной Сибири оказалась не только моральной поддержкой, но и существенным продовольственным подспорьем [3, с. 249].

23 апреля 1944 года наркоматом путей сообщения был издан приказ, в котором говорилось: «На станции Московка Омской железной дороги закончить строительство паровозного депо на 3 стойла с мастерскими к 1 августа 1944 года». Приказом НКПС от 14 июля 1944 года начальнику центрального управления паровозного хозяйства и начальнику Омской железной дороги поручено открыть основное депо до 1 сентября 1944 года.

В музее депо Московка есть воспоминания его первого начальника и строителя А.Я. Червякова:

«В связи с увеличением движения поездов в период Великой Отечественной войны Омское паровозное депо не справлялось с ремонтом паровозов. Тормозилось движение поездов, особенно когда везли грузы для разгрома фашистской Германии. Парк паровозов в депо только в поездном был 150 паровозов плюс около ста маневровых паровозов. Не хватало помещений для ремонта, станционных

путей. Было принято решение строить новое депо Московка. Я в это время работал заместителем начальника Омского депо, начальником был Голиков Константин Николаевич. Приказом начальника дороги меня назначили начальником депо Московка, с тем чтобы я как можно скорее продвинул строительство и монтаж депо. О ходе его я каждые сутки докладывал начальнику дороги. В короткий срок благодаря принятым мерам строительство депо и монтаж были закончены. Установлено пять станков, необходимых для ремонта паровозов, организовали комплексную бригаду. Мастером был назначен Ермишин Григорий Никифорович. После этого весь маневровый паровозный парк вместе с паровозными бригадами были переданы нам из депо Омск. После освоения ремонта маневрового парка нам также были переданы ещё 24 паровоза серии СО, чтобы мы делали промывочный ремонт. Так и началась жизнь депо Московка».

Между тем стройка шла не в таких темпах, как требовал приказ НКПС. Строительство депо разбивалось на две очереди. Первая, по рассказу А.Я. Червякова, состояла из шести стойл и подсобных цехов. По разным причинам дело тормозилось. К началу ноября было закончено только три стойла. Так и решено было пускать, отгородив остальные три строящиеся глухой временной стенкой. Вместо котельной установили на улице паровоз, пар которого шёл на обогрев помещений и технические нужды. В специальной пристройке находился локомотив, на первых порах питавший депо электроэнергией. В большую проблему вылилась доставка воды. Её привозили в цистернах из Омска. Она быстро замерзала, и люди брали в руки ломы и пешни, чтобы долбить лёд, плавать его в воду и затем уж пускать в работу.

Кадрами новое депо укомплектовалось ещё до сдачи в эксплуатацию. Костяк коллектива составили опытные ремонтники и паровозники из депо Омск. Пополнение поступало и с других предприятий железнодорожного транспорта, в том числе из вагоноремонтного поезда № 6, прибывшего в Омск из прифронтовой полосы.

Ремонтники ежемесячно выпускали 2 паровоза серии ОБ с подъёмного ремонта, 100–110 паровозов с промывочного ремонта и восстанавливали 3–4 грузоподъёмных крана. Помимо маневровых работ паровозные бригады перевозили народно-хозяйственные грузы и пассажиров пригородными поездами. Среди бригад, обеспечивающих грузовые перевозки,



развернулось соревнование за среднесуточный пробег паровозов в пятьсот километров и за увеличение их пробегов между подъёмными ремонтами. В это время распорядительные станции получили радиосвязь с маневровым парком паровозов, а затем надёжную связь с дежурными по станциям поездными диспетчерами получили и машинисты. Всё это способствовало улучшению производственных показателей как депо Москвка, так и Омской дороги [5].

В декабре 1943 года Советская армия освободила Мелитополь. Город и железнодорожный узел были сильно разрушены. Железнодорожники Мелитопольского узла обратились за помощью к коллективу Барнаульского узла. Железнодорожники-алтайцы живо откликнулись на обращение мелитопольцев. На митингах и собраниях, состоявшихся в начале февраля 1944 года, было решено взять шефство над Мелитопольским узлом и помочь восстановить станционное и путевое хозяйство, паровозное и вагонное депо. За короткое время алтайцы собрали для Мелитополя большое количество запчастей, различного оборудования, инструментов и стройматериалов, а также продовольствия и одежды.

В конце 1943 и начале 1944 годов из железнодорожников Барнаула, Томска, Рубцовки, Юрги и других станций было сформировано военно-эксплуатационное отделение и отправлено в Ленинградскую область. В тяжёлых материально-бытовых условиях, работая по две смены, часто без отдыха и сна, под бомбёжкой вражеской авиации железнодорожники-сибиряки метр за метром восстанавливали повреждённые пути, депо, станции, мосты и обеспечивали движение поездов к линии фронта.

Работники ВЭО восстановили и пустили в эксплуатацию часть Октябрьской дороги, участвовали в возрождении Ленинградского

и Выборгского узлов, отремонтировали участок Луга – Псков и отдельные перегоны на железной дороге Карельского перешейка.

Коллектив Омской дороги шефствовал над Северо-Донецкой дорогой. Только в 1943–1944 годах туда было направлено большое количество стройматериалов, инструмента, станков, оборудования и продовольствия, командировано 2804 железнодорожника различных специальностей. Одна из делегаций Омской дороги после возвращения из Донбасса привезла письмо от начальника Северо-Донецкой дороги П. Кривоноса, в котором коллектив возрождающейся магистрали Донбасса благодарил сибиряков за дружескую помощь и обязался в кратчайший срок возродить транспорт Донбасса.

В результате всенародной помощи и героического труда железнодорожников хозяйство освобождённых магистралей быстро восстанавливалось. Уже к 1 января 1944 года были сданы в эксплуатацию 122 станционных здания, 1399 путевых казарм, 588 900 кв. метров жилой площади.

К июлю 1944 года было восстановлено более 35 тыс. км железнодорожных линий; 2,5 тыс. станций и разъездов; 5,5 тыс. мостов и труб, сотни паровозных и вагонных депо. Железнодорожники Томской и Омской магистралей оказали братскую помощь в восстановлении промышленности и сельского хозяйства населению Воронежской, Харьковской и Донецкой областей, героического Сталинграда и других городов [3, с. 246–248].

Транспортное обеспечение важнейших военных операций, строительство бронепоездов, помощь в восстановлении всего, что было разрушено, продовольственная и моральная поддержка стали делом чести военных и гражданских железнодорожников во время суровых военных испытаний 1941–1945 годов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Советская Сибирь. 1941, 23 июня // Отечественная периодика в коллекции Президентской библиотеки. URL: <https://www.prilib.ru/item/449476> (дата обращения: 29.06.2026 г.).
2. Баулин В.А. Локомотивное депо Белово. Новосибирск : ИД «Сибирская горница». 2003, 144 с.
3. Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги. Новосибирск : ИД «Сибирская горница», 2001. 504 с.
4. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза : в 2 т. Т. 2. 1917–1945 гг. СПб., 1997. 416 с.

REFERENCES

1. Sovetskaya Sibir'. 1941, 23 iyunya // Otechestvennaya periodika v kollekcii Prezidentskoj biblioteki. URL: <https://www.prilib.ru/item/449476> (data obrashcheniya: 29.06.2026 g.).
2. Baulin V.A. Lokomotivnoe depo Belovo. Novosibirsk : ID «Sibirskaya gornica». 2003, 144 s.
3. Vekovoj put' na sluzhbe Otechestvu. Stranicy istorii Zapadno-Sibirskoj zheleznoj dorogi. Novosibirsk : ID «Sibirskaya gornica», 2001. 504 s.
4. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuza : v 2 t. T. 2. 1917–1945 gg. SPB., 1997. 416 s.



5. Материалы Музея омского депо Москва.

6. Шабуневич С.И. На главном ходу. Страницы истории Барабинского локомотивного депо. Новосибирск : ИД «Сибирская горница», 2002. 192 с.

5. Materialy Muzeya omskogo depo Moskova.

6. Shabunevich S.I. Na glavnom hodu. Stranicy istorii Barabinskogo lokomotivnogo depo. Novosibirsk : ID «Sibirskaya gornica», 2002. 192 s.

Ирина Ивановна Резник — кандидат философских наук, руководитель учебно-исторического культурного центра ОмГУПСа; reznik-ii@mail.ru.

Irina Ivanovna Reznik — Cand. Sc. Philosophy, Head of the Educational and Historical Cultural Center at OSTU; reznik-ii@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 05.08.2026 г.

Календарь научных мероприятий

Научно-практический семинар «Источники по истории Донбасса и Новороссии: проблемы выявления, изучения и публикации»

Санкт-Петербург, 9–10 декабря 2026 г.

Организаторы: Российская национальная библиотека, Санкт-Петербургский институт истории Российской академии наук.

На семинаре будут обсуждаться различные археографические, источниковедческие и библиографические вопросы, связанные с выявлением, изучением и публикацией разнотипных и разновременных документальных источников по истории указанного региона — как рукописных, так и печатных. Хронология рассматриваемых в докладах источников — с древнейших времен до наших дней, географические рамки ограничены территориями Екатеринославской, Херсонской и Таврической губерний Российской империи, входивших в XIX в. в состав Новороссийского генерал-губернаторства.

Участие в семинаре возможно как в очном формате, так и онлайн.

Командировочные расходы для иногородних очных участников производятся за счёт направляющей стороны.

Заявки на участие принимаются **до 10 ноября 2026 г.**

Адрес электронной почты: atdros@mail.ru. (В поле «Тема» электронного письма, содержащего заявку и тезисы, обязательно указать: Новороссия – источники).

В заявке должны присутствовать следующие сведения:

- название доклада;
- фамилия, имя, отчество (полностью) докладчика,
- место работы и должность,
- учёная степень и звание;
- город;
- адрес электронной почты и номер мобильного телефона (не публикуются).

После получения заявки и тезисов оргкомитет уведомит отправителя о принятии или отклонении заявленной темы кратким сообщением. По окончании заявочной кампании всем участникам, доклады которых войдут в программу семинара, будет выслано информационное письмо № 2.

Ответственный за проведение семинара: Алексей Игоревич Раздорский, д.и.н., руководитель Федерального центра регионалистики Российской национальной библиотеки, ведущий научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН.