



УДК 94(47) «1941/1945»: 656.2

**СЕВЕРО-ДОНЕЦКАЯ И ЮЖНО-ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
В ПЕРИОД ОККУПАЦИИ (1941–1943 гг.)****NORTH-DONETSK AND SOUTH-DONETSK RAILWAYS DURING
THE OCCUPATION (1941–1943)****В.А. Шаповалов, Ю.Ю. Буряк
V.A. Shapovalov, Yu.Yu. Buryak***Белгородский государственный национальный исследовательский университет,
Россия, 308015, г. Белгород, ул. Победы, 85**Belgorod National Research University,
85 Pobeda St, Belgorod, 308015, Russia**E-mail: yuriiburyak@mail.ru*

Аннотация. Целью работы является комплексный анализ организации немецкой оккупационной администрацией системы управления и эксплуатационной работы железных дорог Востока Украины и Юга России.

В исследовании центральное место занимает репрезентация структуры управления основных служб железных дорог исследуемого региона: паровозной, вагонной, пути, движения, сигнализации и связи. Более того, в работе освещаются функции и национальный состав руководящих органов и подчиненных им административно-хозяйственных единиц магистралей региона в период оккупации. Характерным признаком на железнодорожном транспорте в течение указанного периода является дублирование русскими железнодорожниками значительного количества административных должностей, которые занимали оккупанты. Следовательно, это делало аппарат управления магистральями региона более громоздким. Авторы пришли к выводу о том, что в сравнении с советской системой управления и эксплуатации немецкая была несколько хуже, так как определенные отрасли железнодорожного хозяйства не имели четкой иерархической структуры управления, что в свою очередь негативно отразилось на работе оккупированных дорог. Данная тема является фактически неизученной, что представляет новизну проведенных исследований и в целом актуализирует научные поиски.

Resume. The study is devoted to a complex analysis of German occupation administration and exploitation of railway in the East of Ukraine and South of Russia. The article begins with a short historiographical review of the theme. This investigation is based on problem and chronological research methods. Archive documents were used for the writing this work.

The main problem of investigation consists in representation of a structure of railway administrative department of the Eastern Ukraine and Southern Russia, namely: locomotive, railway carriage, roads, traffic, signaling and communications. Moreover, functions and national diversity of government staff and subordinate administrative units of regional main lines during the occupation are reflected in the article. A significant duplication of invaders' administrative posts by Russian railwaymen was a typical feature of the railroad of that period. Consequently, administrative apparatus of regional main lines got more cumbersome. In comparison with the Soviet management and operation system, the German was slightly worse, as certain sectors of railway economy didn't have a clear hierarchical management structure, which had a negative impact on a work of occupied roads.

Ключевые слова: железная дорога, Сталинская дирекция, Артемовская дирекция.
Keywords: Railway, Stalino directorate, Artemovsk directorate.

Организация управления железными дорогами Востока УССР и Юга РСФСР в период оккупации определяла работу магистралей исследуемого региона в течение октября 1941 г. – начала сентября 1943 г. В системе руководства железнодорожным транспортом и его эксплуатации периода оккупации можно выделить два этапа: первый этап (октябрь 1941 – май-июль 1942 гг.), когда управление магистральями производилось немецким военным командованием, и второй этап (май-июль 1942 – начало сентября 1943 г.), во время которого работа железных дорог была подчинена гражданской немецкой железнодорожной администрации.

Несмотря на то, что эта тема имеет актуальность в рамках воссоздания целостной картины деятельности железнодорожного транспорта в период Великой Отечественной войны, она является практически не исследованной. В советский период данному вопросу не уделялось достаточного внимания ввиду заидеологизированности исторической науки в СССР. Так, фундаментальная мо-



нография Н.С. Конарева «Железнодорожники в Великой Отечественной войне» не раскрывает процесс работы и структуру управления железными дорогами во время немецкой оккупации. В «Истории железнодорожного транспорта России и Советского Союза» также эта тема не освещена. И.В. Ковалев в своей работе «Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.)» описывает лишь процесс восстановления оккупированных железных дорог СССР после их освобождения советской армией. В целом работу стальных магистралей на оккупированной нацистами территории кратко осветили немецкий военачальник Г. Теске, а также исследователь Я. Пикалкевич¹. Современных научных изысканий касает комплексного освещения истории железных дорог Донбасса во время Великой Отечественной войны и, в частности, в период немецкой оккупации не проводилось.

Ввиду вышесказанного, в основе исследований обозначенной темы авторами использовались архивные материалы Государственного архива Донецкой области Украины (ныне Государственный архив Донецкой Народной Республики), а также документы отраслевого архива ГП «Донецкая железная дорога».

Таким образом, имеется прямая необходимость в данной статье осветить структуру, функции и национальный состав руководящих органов и подчиненных им административно-хозяйственных единиц магистралей исследуемого региона в период оккупации, а также функционирование магистралей в октябре 1941 – сентябре 1943 гг. В статье также представлена структура управления основных служб железных дорог того времени на изучаемой территории: паровозной, вагонной, пути, движения, сигнализации и связи. Отдельно раскрыт вопрос охраны железнодорожного транспорта и объектов железнодорожной инфраструктуры в течение указанного периода. Все это составляет научную новизну исследовательской работы авторов.

В течение нацистской оккупации Востока УССР и Юга РСФСР все главные должности в руководстве и охране железнодорожных объектов занимали немцы. Гражданская немецкая администрация занималась не только контролированием работы, но и осуществляла свое управление через дублеров и с помощью переводчиков. Мастера и бригадиры также в основном были немцами, с каждым из которых работал дублер-русский (русскими оккупанты называли местных жителей). На низко квалифицированных профессиях работали лишь местные жители, которых набирали на работу через биржи труда². Жесткая дисциплина с арестами, избиением, системой штрафов, а также использование системы подачек и поощрения немногих верных немцам советских граждан, давали возможность эксплуатировать подвижной состав и объекты железнодорожного хозяйства в период пребывания на исследуемой территории нацистов³. Следует добавить, что местное население привлекалось к работе на железных дорогах в больших масштабах, особенно для восстановления и перешивки путей на западноевропейский стандарт. Работу местных жителей контролировало военное руководство – русские полиция и городские управы. С самого начала оккупации городские управы принимали активное участие в возвращении на работу всех советских железнодорожников, которые остались на оккупированной территории. Основным методом использования бывших сотрудников магистралей СССР стало построение широкого контроля во всех сферах работы путем содержания двух параллельных штатов немецких и русских сотрудников. На транспорт преимущественно возвращали насильно, хотя в некоторых случаях железнодорожники, которые остались на Донбассе после отступления советской армии, сами шли работать на магистраль, так как работа на транспорте считалась привилегированной и избавляла от депортации в Германию.

Итак, организованное восстановление железнодорожного хозяйства Южно-Донецкой железной дороги немцы начали 8 ноября 1941 г., а до этого с момента оккупации производилось лишь частичное восстановление путевого оборудования силами немецких железнодорожников частей и советских железнодорожников, которые остались на занятой нацистами территории и выгонялись военными комендантами на работу⁴. Эксплуатация вышеупомянутой железной дороги началась 25 ноября 1941 г. Отметим, что прифронтовые линии обслуживали полевые железнодорожные зондеркоманды (FEKdo), которые подчинялись военно-транспортной службе вермахта во главе с Р. Генке. В течение войны территория, на которую распространялась юрисдикция FEKdo, а вместе с тем и границы деятельности вышеуказанных структур, постоянно изменялись в зависимости от положения линии фронта⁵. Не были исключением и исследуемые железные дороги.

Так, в первый период (ноябрь 1941 – май 1942 гг.) функционирование Южно-Донецкой магистрали обеспечивалось силами зондеркоманд и другими воинскими подразделениями, и привлеченными к работе советскими железнодорожниками. Состав команд для различных станций отличался. Так, например, для станции Волноваха он составлял 60 человек, на крупной станции

¹ Конарев Н.С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945. – 2-е изд., доп. М., 1987; История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. СПб., 1997; Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М., 1981; Типпельскирх К., Кессельринг А., Гудериан Г. Итоги Второй Мировой войны. Выводы победителей. М., 1998; Пикалкевич Я. Немецкая железная дорога во Второй мировой войне. Штуттгарт, 1998.

² Государственный архив Донецкой Народной Республики (далее ГА ДНР). Ф. Р-1888. Оп. 1. Д. 1. ЛЛ. 89, 105.

³ Сектор архивов ГП «Донецкая железная дорога» (далее СА ДонЖД). Ф. 32. Оп. 384. Д. 236. Л. 104.

⁴ Там же. Л. 97.

⁵ Пикалкевич Я. Указ. соч. С. 47.



Ясиноватая – 150–200 человек различных специальностей. С мая 1942 г. до августа – сентября 1943 г. эксплуатацию железных дорог исследуемого региона осуществляла немецкая гражданская железнодорожная администрация, которая также использовала труд железнодорожников, которые остались на оккупированной территории¹. Подобная ситуация была и на Северо-Донецкой магистрали, однако передача управления железной дорогой немецким гражданским железнодорожникам была произведена в июле 1942 г. Следует отметить, что основная причина передачи руководства железнодорожным транспортом в руки гражданских немецких железнодорожников была связана с продвижением линии фронта летом 1942 г. дальше на восток – за р. Дон и уменьшением в связи с этим угрозы перенесения военных действий на территорию Донбасса.

После начала войны с Советским Союзом гитлеровцы создали Генеральную железнодорожную дирекцию (ГенЖД) «Восток» (Generalverkehrsdirektion Osten, GVD Osten) со штаб-квартирой в Варшаве, которая к тому же была известна, как дирекция Восточных железных дорог (Ostbahn Direktion), и отвечала за все железнодорожные перевозки на оккупированной советской территории. Ей подчинялись созданные 6 сентября 1941 г. главные железнодорожные дирекции (ГЖД) Юг (г. Киев), Восток (г. Полтава (вместо г. Днепропетровска как планировалось изначально) - Haupt Eisenbahn Direktion Poltawa), Центр (г. Минск), Север (г. Рига)².

Летом 1942 г. в подчинении ГЖД «Восток» находились железные дороги исследуемого региона. С 5 сентября по 22 ноября 1942 г. магистрали региона управлялись дирекцией «Ростов» (это была передислоцированная из г. Полтавы дирекция), которой руководила ГенЖД «Восток». Последняя с января 1942 г. руководилась непосредственно имперским министерством транспорта во главе с Ю. Дорпмюллером. Главой дирекции «Полтава/ Ростов» летом – осенью 1942 г. был Карл Мейер³. Вследствие контрнаступления РККА в Сталинградской битве, дирекция «Ростов» была расформирована и 11 декабря 1942 г. вошла в состав вновь созданной ГЖД «Днепропетровск»⁴. В течение мая 1942 – сентября 1943 гг. на территории Южно-Донецкой магистрали действовало Сталинское отделение движения и пути, а в границах Северо-Донецкой дороги – Артемовское. Иногда они также именовались дирекциями. В феврале 1943 г. после разгрома нацистов под Сталинградом администрация из г. Артемовска была переведена в Никитовку (г. Горловка). Таким образом, дирекции Востока УССР и Юга РСФСР подчинялись в декабре 1942 – августе 1943 гг. ГЖД «Днепропетровск».

В октябре 1941 – июле 1942 гг. в границах донецких железных дорог оккупантами было создано управление Бахмутской магистрали в г. Артемовске Сталинской области, которая по структуре была схожа с советскими управлениями железных дорог. Начальником данной магистрали был Масло, руководителем службы связи – Чепелев, а впоследствии – Крайнюк⁵. В течение вышеуказанного периода продолжительность рабочего дня для советских граждан на магистралях региона официально считалась с 6-00 до 17-00 с перерывом на обед продолжительностью 1 час. Однако это правило не выполнялось. Советские граждане, которые работали на железной дороге, ежемесячно получали заработную плату и имели лишь 2 выходных дня в месяц. Мужчинам, моложе 18 лет, а также женщинам старше 18 лет платили 80% зарплаты, несовершеннолетним девушкам – 60%⁶. Кроме того, все железнодорожники получали 300 г. хлеба за исключением поездных бригад, которым выдавали по 500 г., и по 100 г. жира и сахара в неделю. В случае заболевания советского железнодорожника, больной лишался пайка. Во время оккупации действовала система поощрения железнодорожников в виде выдачи денежных премий, повышения по службе, награждения грамотами, железными крестами, а также премированием двумя пачками махорки и 1 кг хлеба. Работу местных жителей и советских сотрудников магистралей контролировала военная власть – русские полицейские и местные управы, а также железнодорожники-контролеры вследствие создания двух параллельных штатов сотрудников – немецкого и русского⁷.

В период существования Сталинского и Артемовского отделений движения и пути во главе каждого стоял директор, которому подчинялись начальники служб движения, паровозной и вагонной, пути и связи. Специфическим было то, что в подчинении паровозного депо находилось вагонное, а в состав дистанции пути входила длительная дистанция связи и ремонтно-строительные конторы⁸.

В работе службы движения Сталинской и Артемовской дирекций были отличия, так как на линиях первой был введен график движения поездов, а проследование составов через станции последней выполнялось без соответствующего расписания. Максимальная скорость поездов на ли-

¹ СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 384. Д. 236. Л. 98.

² Имперские транспортные дирекции оккупированной части СССР. URL: antique-photos.com/component/content/article/97-unidatabase/third-reich/179-sleeve-eagles-of-reichsbahn-1941-1945.html (05.01.2015)

³ Пикалкевич Я. Указ. соч. С. 47.

⁴ Имперские транспортные дирекции оккупированной части СССР. URL: antique-photos.com/component/content/article/97-unidatabase/third-reich/179-sleeve-eagles-of-reichsbahn-1941-1945.html (05.01.2015)

⁵ СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 1. Д. 162. Л. 442.

⁶ ГА ДНР. Ф. Р-3938. Оп. 1. Д. 1. ЛЛ. 89, 105; СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 1. Д. 162. ЛЛ. 427, 438; Голос Донбасу. 1943. 11 июня.

⁷ СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 1. Д. 162. ЛЛ. 439–440.

⁸ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 98.



ниях региона составляла 50 км/ч¹. В подчинении руководства дирекций находились немецкие диспетчеры (Zugleitung) во главе с инспектором. Они работали на крупных станциях: Ясиноватая, Иловайское, Славянск, Красноармейское и Волноваха. Следует отметить, что в отличие от советской системы управления славянские диспетчеры подчинялись Артемовской дирекции, а все остальные – Сталинской².

Путевое хозяйство железнодорожных дирекций Донбасса делилось на дистанции пути (Bahnmeisterei) подобно советской системе управления путевого хозяйства. Во главе дистанции пути был начальник-немец. Например, службой пути и связи Артемовской дирекции руководил инспектор Дуленгер (по специальности он был связист). Руководитель дистанции пути занимался вопросами эксплуатации путей, строительством новых линий, состоянием всех жилищных, вокзальных и служебно-технических сооружений дирекции, а также устройствами сигнализации и связи. Рядом с шефом дистанции постоянно пребывал специальный шпион, который прослушивал все телефонные разговоры сотрудников дистанции³.

В отличие от советской системы к путевым дистанциям относились прилегающие шахтные и заводские подъездные пути. Дистанции пути разделялись на 2–3 первичные дистанции, которые в свою очередь состояли из 3–4 околотков. Управлял первичной дистанцией дорожный мастер (немец) одного из околотков, а его дублировал русский путеец. Околотки существовали в границах довоенного времени. Дорожный мастер-русский был исполнителем. Каждый околоток состоял из 3–4 путевых бригад по 10–30 человек каждая. Бригадами руководили русские бригадиры пути. Основной задачей путевых бригад была перешивка советских путей на западноевропейскую ширину и уход за состоянием пути железнодорожной сети дирекций. Также путевые бригады привлекались к погрузке и разгрузке материалов, уборке территорий и т.д. Мосты, как стратегические военные объекты, восстанавливали исключительно специальные немецкие военные части. Зимой для снегоуборки привлекалось местное население из прилегающих населенных пунктов, которое выгоняли принудительно полицейские отряды⁴.

В период оккупации с октября 1941 г. по июль 1942 г. восстановлением и эксплуатацией устройств связи и сигнализации занимались отдельные зондеркоманды. Им помогали советские местные железнодорожники-связисты. На станции Ясиноватая зондеркоманда состояла из 10 немцев и 25 русских связистов. При гражданской администрации до февраля 1943 г. сотрудники службы связи подчинялись шефу дистанции пути. После этого был создан отдельный аппарат управления дистанции связи. Всех подозрительных, интересующихся системой связи, нацисты арестовывали, а советские граждане, которые допускались к работе в сфере связи, были проверены шефом пути и гестапо⁵. Во время восстановления систем связи провода и оборудование гитлеровцы завозили из Германии, Австрии, Чехословакии и других подконтрольных им стран Европы. В начале 1943 г. был проложен кабель связи «Ясиноватая – Киев – Львов – Берлин» и «Ясиноватая – Сталино», параллельно была налажена телефонная связь Днепрпетровском, Мариуполем, Славянском и Таганрогом, а также станциями, которые располагались на линиях между вышеуказанными узлами⁶.

Обслуживанием подвижного состава магистралей Донбасса занимались паровозная и вагонная службы. Во время оккупации вагонное хозяйство входило в состав паровозного. Руководили депо через переводчиков немцы, которые именовались шефами и имели дублера – советского начальника депо. Также в руководстве работали 2 мастера (немец и русский), которые руководили штатом работников депо в составе 40–50 человек (русские различных профессий). В депо работал также 1 вагонный мастер (немец) со штатом сотрудников 20–25 русских. Он подчинялся шефу депо⁷.

В отличие от советских депо, уход и ремонт паровозов выполняли не локомотивные бригады, а отдельный штат сотрудников и мойщиков локомотивов⁸. Ремонт паровозов производили в соответствии с заявками локомотивных бригад. В депо дирекций производился лишь текущий ремонт, а средний и капитальный – в Харькове (паровозы Артемовской дирекции⁹) и Днепрпетровске (локомотивы Сталинской дирекции). Следует отметить, что запасными частями паровозные депо в период оккупации были обеспечены в полном объеме. Таким образом, шеф депо занимался организацией ремонта паровозов и вагонов, работой подвижного состава и экипировочным оборудованием.

Парк паровозов Сталинской дирекции состоял приблизительно из 400 единиц, что составляло около 1/10 локомотивного парка нацистов на оккупированной территории СССР. Основными депо были: Славянск (в феврале 1942 г. нацисты перенесли его в Константиновку вследствие угрозы налетов советской авиации), Иловайское, Ясиноватая-Запад и Ясиноватая-Восток, Красноармейское, Волноваха, Сталино и Мушкетово. Из-за выхода из строя значительной части паровозов

¹ Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 441; там же. Оп. 384. Д. 236. ЛЛ. 109, 112.

² Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 109.

³ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 108; Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 440.

⁴ Там же. Оп. 384. Д. 236. ЛЛ. 105, 152.

⁵ Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 440.

⁶ Там же. Оп. 384. Д. 236. ЛЛ. 79, 81.

⁷ Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 428.

⁸ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 143.

⁹ Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 433.



были созданы дополнительные депо в Харцызске и Енакиевом. Причиной такой ситуации была слишком жесткая вода, так как осенью 1941 г. части РККА при отступлении полностью уничтожили все водоумягчители. Поэтому гитлеровцам приходилось завозить в Донбасс дополнительно новые паровозы, полностью обновляя тяговый подвижной состав депо Красноармейское, Славянск и Иловайское¹. Количество локомотивов, которые выходили из строя, исчислялись сотнями. Лишь в депо Красноармейское накопилось до 100 таких паровозов вследствие жесткости местной воды и небрежной эксплуатации зондеркомандами в течение ноября 1941 – мая 1942 гг. Уголь для немецких паровозов завозился из Силезии, так как они не могли работать на антраците. В итоге к сентябрю 1943 г. на складах Сталинской дирекции накопилось до 20000 т локомотивного топлива².

На линиях Сталинской дирекции работали мощные немецкие паровозы серий №52, а также №№55–58. Последние были схожи по техническим характеристикам с советским паровозом серии «Эх». Преобладающее большинство вышеуказанного подвижного состава было построено в г. Бреслау (ныне г. Вроцлав)³. Паровозы, которые эксплуатировались оккупантами на Северо-Донецкой магистрали, были легкого типа – преимущественно французские, польские и итальянские. Основными депо здесь были в то время: Дебальцево, Попасная, Ворошиловград, Старобельск, Купянск, Никитовка. На участке Харьков – Изюм работали харьковские локомотивные бригады. На территории Северо-Донецкой магистрали движение поездов осуществлялось лишь на 680 км пути. Главной была линия Харьков – Валуйки – Кондрашевская – Миллерово, по которой осуществлялось снабжение Сталинградской и Воронежской группировок вермахта⁴.

Обслуживали паровозы русские бригады (машинист и его помощник), которые остались на оккупированной территории, кроме мощных паровозов серии №52, которыми управляли лишь немецкие бригады. Эта серия паровозов обслуживала воинские перевозки. Поезда с войсками СС перевозили исключительно немецкие локомотивные бригады. На всех паровозах, которые вели состав, был машинист-немец, который исполнял роль контролера⁵.

Вагонный парк железных дорог региона состоял в основном из товарных двухосных крытых вагонов, высокобортных платформ и полувагонов с металлическим кузовом, грузоподъемностью 12–20 т, которые были привезены из Польши, Франции и Италии. Процент большегрузных вагонов был мизерным и состоял из советских четырехосных вагонов, которые были переоборудованы на колею стандарта 1435 мм⁶. Руководил ремонтом в пунктах технического осмотра старший вагонный мастер, ему подчинялись мастера пассажирских поездов, парка приема и т.д., бригадиры, осмотрщики, автоматчики. Качество ремонта было низким, так как на линиях Сталинской дирекции встречались вагоны из множества государств мира, однако запасных частей на этот подвижной состав зачастую не было, к тому же значительная часть ремонтных работ выполнялась вручную. В среднем ежедневно выпускалось по 4–5 вагонов из каждого депо или вагоноремонтного пункта (ВРП)⁷. Средний и капитальный ремонт вагонов дирекций Востока УССР и Юга РСФСР производился на заводах Нижнеднепровска, Харькова и Изюма⁸. Перепрессовка колесных пар советских вагонов на западноевропейскую колею производилась на металлургических заводах Макеевки, Мариуполя (имени Ильича), Нижнеднепровска и Кременчуга.

Охраной всех железнодорожных объектов и сооружений, грузов на станциях занималась транспортная полиция, которая состояла из немцев, поляков и русских. Она подчинялась железнодорожным комендантам – ауслайдерам (комиссарам). Охрана территорий важных узловых и распорядительных станций осуществлялась начальником железнодорожной полиции, в подчинении которого было приблизительно 40 человек (русских). Особенно важные искусственные сооружения и участки пути охранялись немецкими железнодорожными войсками. Для охраны менее значимых участков пути привлекали мужское население из местных административных органов (городских управ и старост), однако этим мужчинам оружие на руки не выдавалось. Охрана пути в границах Артемовской дирекции выполнялась днем и ночью немецкими патрулями и русской жандармерией (каждый патруль состоял из 1 немца и 1 русского). Патруль появлялся через каждые 1–2 часа. Хождение по путям станции посторонним лицам, особенно советским гражданам, запрещалось. Если на станции появлялись русские, то их расстреливали на месте⁹. Охрана путей в границах Сталинской дирекции была менее жесткой и осуществлялась немецкими патрулями и путевыми обходчиками лишь в дневное время. Участки обходов распространялись от одной станции до другой. Переезды охранялись русскими переездными сторожами, а в пунктах с интенсив-

¹ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 47.

² Там же. Оп. 384. Д. 236. ЛЛ. 47, 72, 102, 137, 139, 141, 143.

³ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 137.

⁴ Мазило И. Железнодорожный транспорт Украины в период войны и первые послевоенные годы. Украина во Второй мировой войне: взгляд из XXI века. Исторические очерки. Ред. кол.: В.А. Смолий (глава редколлегии), А.Е. Лысенко (отв. ред.) и др. НАН Украины. К, 2011. С. 668.

⁵ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 138.

⁶ Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 434.

⁷ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 146.

⁸ Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 434; там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 145.

⁹ Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 428.



ным движением транспорта дополнительно дежурили немцы¹. В границах Артемовской дирекции сопровождением воинских поездов занимались команды в составе итальянских солдат и имели название «пионерский лагерь», которые подчинялись ауслайдеру.²

Невзирая на вышеуказанные мероприятия по охране железных дорог, значительный ущерб работе транспорта наносили местные партизаны и железнодорожники, которые занимались вредительством на рабочих местах. В оккупированном Донбассе действовали более 300 партизанских отрядов и групп, членами которых были тысячи человек³.

В течение оккупации Востока УССР и Юга РСФСР размеры движения на железнодорожных линиях региона составляли 2–10 пар поездов в сутки, из которых 50–60% составов были воинские эшелоны. Максимальная схема грузового поезда была 60 вагонов, однако зачастую поезда состояли из 30–40 вагонов⁴. Военно-снабжение эшелоны, которые направлялись к линии фронта, состояли из 15–20 вагонов. При этом перед разгрузкой состав разъединялся на группы по 2–3 вагона с интервалом по 50 м. Очевидно, что это производилось для избегания масштабных потерь грузов в случае бомбардировок советской авиацией или нападения партизан⁵.

Основным грузовым направлением был фронт, в обратном направлении осуществлялось движение порожняка, санитарных составов и эвакуационных поездов. В то же время со складов шахт Сталинской области оккупантами было вывезено в первой половине 1942 г. 500000 т угля. Во второй половине 1942 г. с Донбасса вывозился запас угля, который остался в Ворошиловградской области после отступления советских войск. Однако доля этих перевозок в вышеуказанный период была незначительной. Во время оккупации добыча угля на восстановленных шахтах была мизерной в сравнении с довоенным временем⁶. Лишь на отдельных шахтах вблизи станций Красноармейское, Гродовка, Бельгийский, Чумаково добывали по 400–600 т угля ежедневно. По железным дорогам и автотранспортом в Мариупольский порт нацисты вывозили оставшиеся запасы зерна общим объемом 3000 т. Также в Рейх из Донбасса поставлялась продукция и оборудование местных предприятий, которую не смогли эвакуировать либо уничтожить при отступлении части РККА. Например, с Енакиевского металлургического завода в Германию было вывезено 70000 т чугуна и другой продукции⁷. Вывоз оборудования и материалов в Рейх производился втайне от местных жителей. Немцы объясняли демонтаж станков необходимостью их ремонтировать, а рельсов – для строительства новых железных дорог в прифронтовой зоне и т.д. Погрузка таких составов производилась исключительно ночью⁸.

Регулярного пассажирского движения для перевозок гражданского населения не было. Существовали перевозки военнослужащих по отпускным и командировочным документам на основании которых бесплатно выдавались проездные билеты шефами станций. На станции Ясиноватая формировались соответствующие пассажирские поезда сообщением «Ясиноватая – Берлин» и «Ясиноватая – Славянск». В то же время по железным дорогам Востока УССР и Юга РСФСР перемещались почтовые составы из Ясиноватой и Авдеевки до сортировочно-пересыльного пункта Бердичев в составе 25–40 крытых товарных вагонов для перевозки литературы, писем и посылок⁹. Для перемещения в поездах железнодорожники получали пропуски от своих шефов. Местные жители могли ехать в пассажирском поезде исключительно при наличии специального пропуска от немецкой власти лишь за отметку особой выслуги или за большую взятку. Система взяток от гражданского населения была широко распространена среди немецких железнодорожников. Норма провоза багажа в поездах определялась размером взятки. Советское население, которое не имело соответствующих пропусков, перевозилось в товарных поездах с грузом, получая на это согласие главного кондуктора (немца), который получал за это взятку продуктами. Проверку документов на узлах, станциях и в поездах выполняли немецкие солдаты, а также русские полицаи, специально выделенные для этой цели. Всех подозрительных и лиц, которые не имели право на проезд, высаживали из поезда и направляли в немецкую комендатуру¹⁰. Таким образом, взятка не давала стопроцентной гарантии в том, что пассажир достигнет пункта назначения.

Также отметим, что во времена оккупации на Донбассе существовало пригородное сообщение. Для обеспечения доставки рабочих на предприятия из прилегающих населенных пунктов в районе Мариуполя курсировал трудовой поезд (6–7 рейсов/сутки) к металлургическим заводам имени Ильича и «Азовстали». Аналогичный поезд ходил из Ясиноватой на Макеевский металлургический завод. Отдельной категорией были перевозки работоспособного населения на работу в Германию. Массовый вывоз молодежи из региона начался в январе 1943 г. В основном угоняли

¹ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 151.

² Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 430.

³ Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Будем помнить донбасские перегоны. Донецк, 1992. С. 131.

⁴ СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 384. Д. 236. ЛЛ. 135, 147.

⁵ Там же. Оп. 1. Д. 162. ЛЛ. 435–436.

⁶ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 159; там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 433; Костянтинівські вісті. 1942. 23 сентября.

⁷ СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 384. Д. 236. ЛЛ. 159–160, 162, 170, 172.

⁸ Там же. Оп. 384. Д. 236. Л. 179.

⁹ СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 384. Д. 236. Л. 134.

¹⁰ Там же. Оп. 1. Д. 162. Л. 435.



девушек. Набор рабочей силы производился через биржи труда из числа работоспособного населения, кроме сотрудников транспортной сферы. Маршрут таких составов пролегал через областные концентрационные лагеря и медицинские пропуски¹.

Во время отступления немецких войск генерал Э. фон Манштейн приказал превратить Донбасс в зону «выжженной земли». При этом сильно была повреждена железнодорожная инфраструктура региона². В частности на Запад вывозились рельсы, подвижной состав, разрушались мосты и земляные насыпи³. В целом на территории исследуемого региона были разрушены 8000 км путей, уничтожены 1500 мостов, 27 локомотивных и 38 вагонных депо и ВРП, 400 вокзалов и станционных зданий, более 250000 м² жилой площади. Общий ущерб от разрушительной деятельности оккупантов превышал 70% стоимости основных фондов железных дорог региона⁴. В денежном выражении разрушительная деятельность гитлеровцев для Северо-Донецкой магистрали составила 643537000 руб., а для Южно-Донецкой – 466517000 руб. Для сравнения, общая сумма ущерба, нанесенная всем железным дорогам УССР оккупантами, составляла более 10 млрд. руб.⁵

В итоге следует отметить, что в сравнении с советской системой управления и эксплуатации немецкая была несколько хуже, так как определенные отрасли железнодорожного хозяйства не имели четкой иерархической структуры управления, что негативно отразилось на работе оккупированных магистралей и системы перевозок.

Оккупантам вместе с местными железнодорожниками и населением удалось в течение осени 1941 – весны 1942 гг. восстановить главные линии Южно-Донецкой дороги. Сотрудничество с немецкой железнодорожной администрацией местных жителей, которые остались на оккупированной территории, было обусловлено угрозой жестоких наказаний со стороны нацистов в случае сопротивления, а также возможностью избежать депортации на работу в Германию при условии трудоустройства на местных железных дорогах.

Учитывая географическое положение обеих дирекций по отношению к линии фронта в 1943 г., следует отметить, что гитлеровцы успели вывезти значительно меньше материалов и оборудования с Артемовской дирекции, чем со Сталинской.

Библиография

- Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Будем помнить донбасские перегоны. Донецк: Донбас, 1992.
 Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941 – 1945 гг.). М.: Наука, 1981.
 Конарев Н.С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945. 2-е изд., доп. М.: Транспорт, 1987.
 Кривонос П.Ф. Магистрали жизни. Киев: Политиздат Украины, 1986.
 Мазило И. Железнодорожный транспорт Украины в период войны и первые послевоенные годы // Украина во Второй мировой войне: взгляд из XXI века. Исторические очерки. Ред. кол.: В.А. Смолий (глава редколлегии), А.Е. Лысенко (отв. ред.) и др. НАН Украины. Кн. 2. Киев: Наукова думка, 2011.
 Павлов В.Е., Уздин М.М. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: (1917–1945 гг.). СПб.: ОАО «Иван Федоров», 1997.
 Приклонский В.В. Стальные пути Донбасса. Донецк: Донбасс, 1970.
 Тишельскирх К., Кессельринг А., Гудериан Г. и др. Итоги Второй Мировой войны. Выводы побежденных. М.: Полигон, 1998.
 Piekalkiewicz J. Die Deutsche reichsbahn im Zweiten Weltkrieg. Stuttgart: Dr. Cantz'sche Druckerei, 1998.

References

- Klimenko K.H., Aldakimov D.K. Budem pomnit' donbasskie peregony. Donetsk: Donbas, 1992.
 Kovalev I.V. Transport v Velikoy Otechestvennoy voine (1941 – 1945gg.). M.: Nauka, 1981.
 Konarev N.S. Zheleznodorozhniki v Velikoy Otechestvennoy voine 1941–1945. 2-e izd., dop. M.: Transport, 1987.
 Krivonos P.F. Magistrali zhizni. Kiev: Politizdat Ukrainy, 1986.
 Mazilo I. Zheleznodorozhnyy transport Ukrainy v period voyny i pervye poslevoennye gody // Ukraina vo Vtoroy mirovoy voine: vzglyad iz XXI veka. Istoricheskie ocherki. Red kol.: V.A. Smolii (glava redkollegii), A.E. Ly-senko (otv. red.) i dr. NAN Ukrainy. Kn. 2. Kiev: Naukova dumka, 2011.
 Pavlov V.E., Uzdin M.M. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuz. T. 2: (1917–1945 gg.). SPb.: OAO «Ivan Fedorov», 1997.
 Piekalkiewicz J. Die Deutsche reichsbahn im Zweiten Weltkrieg. Stuttgart: Dr. Cantz'sche Druckerei, 1998.
 Priklonskiy V.V. Stal'nye puti Donbassa: Donetsk: Donbass, 1970.
 Tippel'skirh K., Kessel'ring A., Guderian G. i dr. Itogi Vtoroy Mirovoy voyny. Vyvody pobezhdennyh. M.: Pol-igon, 1998.

¹ Там же. Оп. 384. Д. 236. ЛЛ. 167, 174, 188, 191.

² Кривонос П.Ф. Указ. соч. С. 154.

³ СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 384. Д. 236. Л. 167.

⁴ Приклонский В.В. Стальные пути Донбасса. Донецк, 1970. С. 209.

⁵ Мазило И. Указ. соч. С. 668.