

# Дойче Райхсбан – бросок на Восток

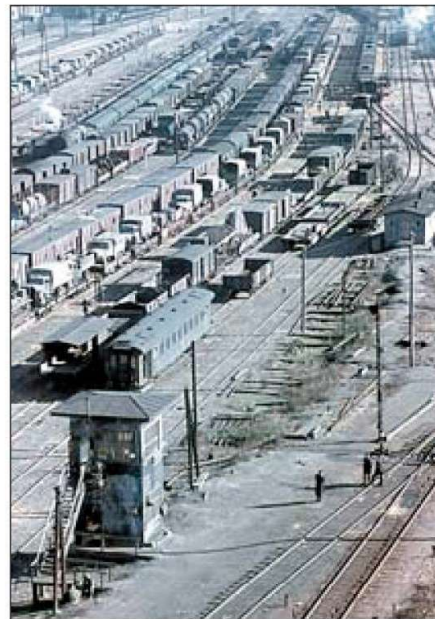


**Алексей АРТЕМЬЕВ**  
(Тележурналист и продюсер.  
Редкие перерывы в работе  
использует для изучения  
истории германских  
железных дорог. г. Москва)  
**Фотографии  
предоставлены автором**

Железнодорожным моделизмом я увлекаюсь уже более 35 лет. Сначала основу моей коллекции составляли модели паровозиков и вагончиков фирмы RIKO из ГДР в масштабе 1:87. Тогда только эти модели были доступны в СССР, да и то, считались страшным дефицитом, и за обладание ими приходилось сражаться в секции технических игрушек в культовом столичном универмаге Детский Мир. Но когда Союз рухнул, и появилась возможность свободно ездить за рубеж, я открыл для себя более интересную «тему» в железнодорожном хобби.



Модель немецкого военного паровоза серии 52 с конденсаторным тендером в масштабе 1/32 (фирма KISS).



Узловая станция Бобринская (ныне им. Шевченко) на линии Черкассы – Знаменка. Снимок сделан весной 1943 года, когда немецкая армия готовилась к летнему наступлению на южном направлении. Вся станция плотно забита эшелонами со свежей военной техникой, которая в тот момент беспрерывно шла из Германии на Восток. На этом снимке хорошо видно, что почти все станционные пути уже «перешиты» на «европейский» стандарт колеи. И только боковые ветки остались нетронутыми.

Это были солидные, с превосходной детализировкой, в основном из латуни, модели в масштабе 1:32. Неоспоримое преимущество большого масштаба в том, что он открывает безграничные перспективы для модельного творчества. Как в стендовом моделизме, но только еще все движется, гудит, дымит и так далее. И решил я смоделировать немецкий грузовой поезд с военной техникой. За основу был взят легендарный паровоз серии 52 с конденсаторным тендером западногерманской фирмы KISS и вагоны 2-й эпохи. А груз – собранные из китов разные модели в масштабе 1:35. Задачу при-

вязать эшелон к конкретному периоду Второй мировой войны я себе не ставил – для меня главным было увидеть в поезде разнообразие груза, разнообразие типов крепежа, какие-то сценки. Сценки, кстати, я черпал из архивных снимков. Но когда работа над эшелоном была в самом разгаре, меня заинтересовали подробности участия германских железных дорог (DRG – Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) в войне с Советским Союзом. Это очень любопытный момент: другая ширина колеи, чуждая инфраструктура, огромные расстояния. Задачи, с которыми немцы, в конце концов, так и не справились, несмотря



Слева: Импровизированная переправа железнодорожных вагонов DRG на левый берег Днепра в районе Херсона. Снимок сделан в июле 1943 года. При отступлении Красной Армии почти все мосты через Днепр были взорваны, поэтому немецким железнодорожникам при помощи инженерно-саперных подразделений Вермахта приходилось придумывать самые разнообразные способы переправы эшелонов через водные препятствия. Справа: Депо Знаменка. Снимок сделан весной 1943 года. Знаменка для DRG была ключевым узловым пунктом на Южном направлении. По фотографии видно, насколько был разнообразным локомотивный парк DRG, работающий на восточном фронте. Здесь запечатлены как старые грузовые немецкие паровозы, например, серии 55, 56, 57, 58, 93, так и новый военный локомотив серии 52. Также различим и пассажирский паровоз серии 38. Знаменка была освобождена от оккупации 8 декабря 1943 года.





Слева: Открытие капитально построенного железнодорожного моста через Днепр в Запорожье в июне 1943 года. Для DRG это было грандиозным событием, поскольку данный мост открывал широкие возможности для бесперебойного движения эшелонов с правого берега Днепра на левый, что было очень важно для готовившихся к летнему наступлению немецких войск. Однако мост не простоял и трех месяцев, так как был взорван самими же немцами после начала Запорожской наступательной операции Советских войск. Справа: Строительная бригада DRG прокладывает ветку «европейской» колеи в Крыму с привлечением труда местных жителей. К середине 1943 года почти на всей оккупированной немцами территории СССР все основные и большинство второстепенных линий были перешиты на колею 1435 мм.



Слева: Эшелон с немецкой военной техникой на одном из развязов на линии Минск – Орша – Смоленск. Слева производятся маневровые работы с составом из крытых вагонов типа G 10. Справа состав с грузовыми автомобилями, транспортируемыми на новых «военных» двухосных платформах конструкции Linz. Лето 1942 года. Справа: Эшелон с инженерно-саперным подразделением Вермахта. Почти вся военная техника в 1941-42 гг. перевозилась на вагонах, выпущенных еще в самом начале XX столетия.



Слева: Пожилой русский кочегар в будке немецкого паровоза серии 38. При нападении на Советский Союз немцы планировали использовать в качестве железнодорожного персонала для DRG местных специалистов. Однако все машинисты призывного возраста были мобилизованы и покидали депо, где работали, вместе с отступающими частями Красной Армии. Поэтому DRG приходилось принудительно привлекать к обслуживанию подвижного состава на оккупированной территории железнодорожников пенсионного возраста. Справа: Когда лютой зимой 1941-42 гг. вся немецкая железнодорожная техника встала, часть перевозок попытались обеспечивать специальные локомотивные бригады Вермахта на захваченных в первые месяцы войны советских паровозах. Снимок сделан в феврале в Смоленске.

на то, что в период 40-х годов Германия считалась самой продвинутой и энерговооруженной железнодорожной державой. Но обо всем по порядку.

Один из моих старых знакомых, который занимал высокую командную должность в Железнодорожных войсках, однажды, в пылу спора о роли и значении ж/д в войне, заметил, что если бы во времена похода Наполеона на Москву были железные дороги, то неизвестно, как бы стали развиваться события в 1812 году. Вполне вероятно, что французам удалось бы более успешно провести свою кампанию, имея они рельсовую магистраль, обеспечивающую надежную связь с тыловым обеспечением. Это, конечно, только предположение, однако войны XX века явно показали, что без железнодорожной составляющей любые крупные войсковые операции обречены на провал.

В октябре 1940 года Немецкие железные дороги (далее DRG) получили указание начать подготовку к военной кампании против Советского Союза в рамках первоначального плана «Отто». Одновременно такое же указание получила Генеральная дирекция Восточных железных дорог Gedob (General-



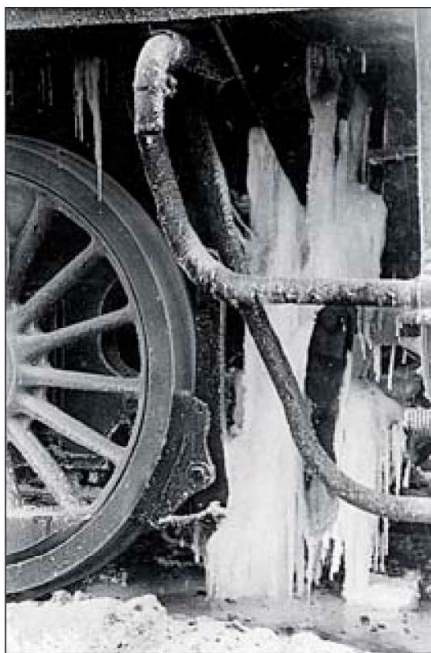


direktion der Ostbahn) – филиал DRG в Варшаве, который был учрежден 26 октября 1939 года после оккупации Польши.

Согласно предписанным для DRG пунктам плана «Отто» к концу весны – началу лета 1941 года к советским границам должно было быть перемещено 141 немецкое подразделение без обнаружения. Это почти 34000 составов с боевой техникой, боеприпасами, личным составом, ГСМ, продуктами, фуражом и т.д. Уже весной 1941 года в восточном направлении шло до 220 эшелонов в день. Причем практически все эшелоны были тщательно замаскированы под гражданские грузовые поезда.

В течение весны 1941 года для нападения на Советский Союз в DRG были сформированы три военно-полевые железнодорожные администрации FDB (Feld-eisenbahndirektionen). Эти администрации должны были регулировать и бесперебойно обеспечивать все поставки для сил вторжения в СССР.

Следующим шагом DRG в рамках плана «Отто» было тщательное изучение железнодорожной транспортной сети СССР и анализ возможности использования советских железных дорог для поддержки наступательной операции. Вне всякого сомнения, немецкая железнодорожная система транспортировки играла более важную стратегическую



Слева сверху: Один из самых современных в тот период немецких товарных паровозов серии 50. На тендере красуется популярный тогда в DRG девиз: «Rader müssen rollen für den Sieg!» – «Колеса должны катить к победе!». Остальные фотографии: Суровая зима 1941/42 гг. Температура в некоторых регионах страны опускалась до минус сорока с лишним градусов. Почти весь подвижной состав оккупантов полностью замерз! На снимках запечатлен замерзший немецкий паровоз серии 55 и фрагмент депо Минск, к которому этот паровоз был приписан после оккупации Белоруссии.



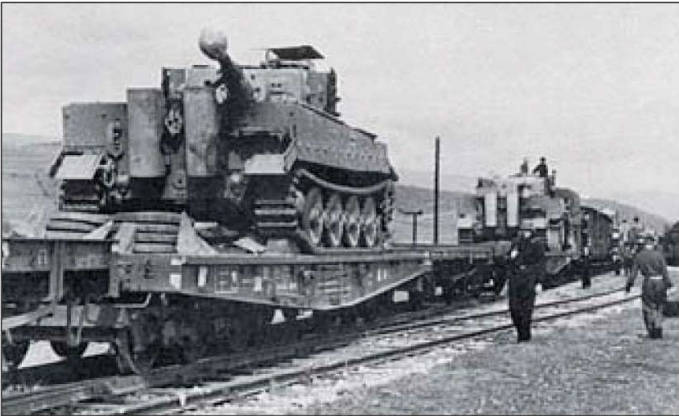
роль именно на Восточном фронте, чем на любом другом немецком театре военных действий. И самой большой проблемой для немцев, как им сначала показалось, был другой стандарт колеи в Советском Союзе, который на 10 сантиметров шире европейской (на самом деле, более серьезной проблемой оказался другой момент, ставший фатальным для DRG, но об этом – чуть позже). Здесь надо заметить, что после подписания пакта Молотова-Риббентропа в некоторых пунктах этого документа было задекларировано экономическое сотрудничество СССР и Германии. Из Советского Союза по железной дороге немцам отправлялись товарные поезда, в свою очередь Германия взялась за постройку пограничных пунктов сортировки груза и смены вагонных тележек «европейского» и «русского» стандартов. Первый такой пункт был построен в Бресте, второй – в Перемышле. Интересно, что когда началась операция «Барбаросса», именно эти два пограничных пункта выручили DRG на первом этапе вторжения в СССР.

Еще осенью 1940-го года DRG через агентурную сеть немецкой разведки начала собирать информацию о железнодорожной транспортной сети СССР. Были определены

четыре основных магистрали, по которым планировалось бесперебойное обеспечение перевозок от западных границ до тыловых областей СССР. Это были магистрали от границы Восточной Пруссии (р. Неман) на Ленинград, Брест – Орша – Москва, Перемышль – Кременчуг – Донбасс и Прикарпатье – Одесса. Все линии двухколейные. Также с особым интересом немцы рассматривали и линию Ленинград – Мурманск. Одновременно с разработкой планов использования основных магистралей готовились и специальные военно-полевые строительные бригады для «перешивки» железнодорожной колеи с «русского» на «европейский» стандарт. Но «перешивка» – достаточно трудоемкая операция, отнимающая, к тому же, очень много времени. Поэтому военно-полевые железнодорожные администрации FDB планировали на первом этапе вторжения использовать для перевозок захваченный советский подвижной состав. При этом никаких своих локомотивных бригад и обслуживающего персонала для эксплуатации «чужой» железнодорожной техники в DRG не формировалось. Немцы рассчитывали на добровольную или принудительную поддержку местных железнодо-

рожников. И, надо заметить, что железнодорожники из присоединенных Западных областей Белоруссии и Украины сотрудничали с германскими оккупационными властями. Правда, в большей степени по принуждению. Однако в процессе продвижения на Восток такой поддержки оказывалось все меньше и меньше. Более того, местные железнодорожники сознательно портили подвижной состав, устраивали саботаж и аварии, создавали заторы на узловых станциях, чтобы постараться как можно сильнее сбить графики. И это, действительно, сильно сдерживало работу DRG, что, в итоге, сказывалось на успехе наступательных операций Вермахта и на эвакуации раненых.

Но это была еще не самая главная беда DRG на восточном фронте. Когда немецкие железнодорожники готовились к операции «Барбаросса», они не приняли во внимание агентурную информацию о примитивности советской железнодорожной транспортной системы. И это стало фатальной ошибкой во всей стратегии DRG, которую немцы осознали уже позже, когда фронт растянулся от Ленинграда до Крыма, и когда наступила пора обеспечивать перевозки по второстепенным магистралям. А на второстепенные



Слева: Перевозка тяжелых танков «Тигр» на шестиосных платформах типа SSyms. На танках узкие «транспортные» гусеницы. Справа: Советская двухосная платформа с перепрессованными на «европейский» рельсовый стандарт колесными парами и немецкий паровоз серии 55. В данном случае эта платформа играет роль защиты немецкого поезда от рельсовых мин. Снимок сделан на станции Орша в 1942 году.



Слева: Участок Польско-Советской границы между станцией Тересполь и Брест после нападения немцев на СССР. На этом участке находился пункт смены вагонных тележек с «европейской» колеи на «русскую». Для ускорения процесса перевода своего подвижного состава на наши рельсы немцы использовали еще и передвижные мастерские. На снимке запечатлен момент смены вагонных тележек в «полевых» условиях. Справа: Немецкий товарный паровоз серии 57 идет по «перешитой» ветке в Инкермане, Крым. На переднем плане можно угадать горы пустых бутылок из-под крымского шампанского, производимого Инкерманским заводом шампанских вин. Лето 1943 год.





Слева: Один из первых «солидных» трофеев DRG в России – новейший и лучший на тот период в стране пассажирский паровоз серии ИС (Иосиф Сталин). На фоне трофея позирует немецкая разведгруппа для фотокорреспондента из Берлина. Июль 1941 год, Орша. Справа: Крушение немецкого эшелона на размытом паводком мосту весной 1942 года. В крушение попал паровоз серии 50.

магистрали как раз и ложилась основная транспортная нагрузка. Это были, в основном, одноколейные пути, с редкими пунктами экипировки локомотивов, с ручной сигнализацией, что создавало проблемы с безопасностью движения поездов, их скоплениями на перегонах. А это служило хорошей мишенью для авиации и для партизанских атак. Кроме того, значительная часть путей была уложена на песчаные подушки или просто лежала на грунте. Чем ниже технический стандарт железнодорожного полотна, тем меньше количество полезного груза, который мог бы перевезти эшелон.

Многие из железнодорожных мостов на европейской части СССР были, фактически, временными, построенными в срочном порядке еще в Первую мировую. Некоторые из этих мостов были собраны на болтах из стальных листов, и они не могли держать нагрузку от немецких эшелонов.

Уголь для паровозов был такого низкого качества, что ни один немецкий паровоз про-

сто нельзя было растопить. Здесь, конечно, сказались конструкционные особенности немецких локомотивов, которые создавались с маленькой топкой в расчете на хороший уголь. Поэтому впоследствии из Германии приходилось еще везти и уголь. Был еще второй вариант использования низкоккачественного донецкого угля – его обогащали. То есть пропитывали нефтью в специальных бункерах на крупных узловых станциях. Но далеко не всем немецким эшелонам мог достаться обогащенный уголь.

Все эти вышеизложенные пункты в DRG накануне войны проигнорировали. Зима 1941/1942 поставила DRG в крайне затруднительное положение. К первому января 1942 года немецкая железнодорожная система на Восточном фронте была почти парализована. Прежде всего, из-за суровой зимы, которую не выдержала железнодорожная техника. Немцы недоумевали: как с превосходными германскими технологиями в локомотивостроении почти все замерзло? Даже специально подго-

товленные к зиме паровозы вышли из строя! Фронт резко ощутил фактическую остановку работы DRG. Например, в феврале 1942-го только восемь эшелонов в день могли пройти от Бреста до Смоленска. Фронт же, чтобы просто получить самое необходимое для обороны и выживания, нуждался, как минимум, в 30 эшелонах в день. На второстепенных линиях движения вообще никакого не было – вот тут в полной мере сказался фактор «примитивности» советской железнодорожной системы, к которому перед войной DRG отнеслась без должного внимания.

Когда начали разбираться, собственно, в причинах чисто технических, то, прежде всего, обратили внимание на советские паровозы, которые продолжали работать в лютый холод: простая и надежная конструкция, большая топка, закрытая будка. Именно тогда и появился заказ на производство специального военного паровоза, конструкторская идея минимализма для которого была позаимствована у нас. Это был паровоз серии 52, а за ним – паровоз серии 42 с большой топкой, мощный, способный «принимать» низкосортный донбасский уголь. В начале 1943 года паровозы серии 52 уже массово заменяли все немецкие и трофейные локомотивы, эксплуатируемые DRG на оккупированных территориях СССР. Приблизительно в тот же период меняется и вагонный парк на Восточном фронте. С момента начала войны с СССР DRG использовал, в основном, грузовые вагоны, построенные еще до Первой мировой. Это были стандартные двухосные или четырехосные платформы со стойками, предназначенные для перевозки древесины, фуража, сельскохозяйственной техники. Во время кампании на восточном фронте возникла необходимость в вагонах, максимально отвечающим условиям перевозки тяжелых грузов и с минимальной нагрузкой на ось. Кроме того, старый вагонный парк очень быстро пришел в негодность от несоответствия груза возможностям вагона, партизанских атак и бомбар-

Двухосная «военная» платформа типа Linz грузоподъемностью 20 тонн (фирма KM-1) и бронетранспортер SdKfz 232 (Тамия).






дировок. Поэтому DRG очень нуждалась в вагонах нового образца. Сразу несколько заводов в Германии приступили к производству нескольких типов «военных» вагонов. Самой массовой стала четырехосная платформа типа SSy, которую использовали для средних танков и другой техники массой до 50-ти тонн. Эти платформы до сих пор эксплуатируются в Германии, правда, они пережили не одну послевоенную модернизацию. Для техники весом до 80-ти тонн выпускалась шестисосная платформа типа SSyms. Эта платформа, в основном, подавалась под «Тигры» и самоходные орудия на базе «Тигров». Кстати, тоже до сих пор эти вагоны ходят в Германии. Для легких танков, бронетранспортеров, грузовиков была сконструирована «военная» двухосная 20-ти тонная платформа типа Linz. Кроме того, строились специальные «военные» пассажирские вагоны с упрощенной конструкцией, полувагоны для сыпучих грузов, крытые товарные вагоны для перевозки боеприпасов. Вроде бы получается, что DRG извлекла уроки из неудач 1941-42 годов. Но тем не менее...

Весна 1942 года пришла быстро, снег стал таять интенсивно, начались паводки, навод-

нения. Многие железнодорожные линии «поплыли». Кроме того, значительная часть старых мостов, что уцелели во время боевых действий или не были подорваны, разрушались под воздействием паводковых вод. И опять железнодорожная составляющая немецких войск оказалась не на высоте. Поставки на фронт срывались. На счастье немцев, паводки быстро сошли, и бригады железнодорожных строителей смогли быстро восстановить разрушенные стихией участки магистралей. Здесь надо заметить, что к этому времени DRG удалось «перешить» с «русской» на «европейскую» колею значительную часть основных и второстепенных дорог на оккупированных территориях. Первая такая линия была проложена еще в 1941 году от Немана (Восточная Пруссия) до Ленинграда. Высокая скорость прокладки линии европейского стандарта в Прибалтике обуславливалась активной добровольной помощью железнодорожных специалистов из Латвии и Эстонии. На других оккупированных территориях гитлеровцам приходилось силой заставлять местное население строить новую железную дорогу. Всего же в Прибалтике было построено 17 линий дорог «европей-

ской» колеи. На псковском направлении – 14 линий. В Белоруссии – 23 линии. В Смоленской области – 10 линий. На Украине – более 40 линий. А к лету 1943 года почти каждая важная магистраль на оккупированной территории была «перешита» на европейский стандарт колеи. То есть немцы уже спокойно могли доставлять напрямую, без перегрузки и смены колесных пар грузы военного назначения к фронту. А это серьезно увеличивало количество эшелонов в день. В этот период каждый день более 200 поездов шли из Германии прямо к конечным станциям. Правда, далеко не все поезда доходили до места назначения. Только в июне 1943 года более 840 поездов были атакованы партизанами, диверсионными группами и авиацией.

В период между 1943 и 1945 годами функции DRG на Восточном фронте резко изменились. Теперь главная задача военных железнодорожников состояла в том, чтобы спешно вывезти раненых и пострадавшую боевую технику обратно в Германию. В том числе эвакуировать и подвижной состав. Здесь, конечно, очень помогла «перешитая» колея, которую немцы разрушали после проезда последнего поезда с беглецами на Запад. 



Двухосная платформа с открытой тормозной площадкой типа Stuttgart грузоподъемностью 14 тонн (фирма Maerkklin) с автомобилем Бюссинг (смола) и полевой кухней (Tamiya).



Двухосная платформа со стойками типа Stuttgart (фирма Maerkklin) грузоподъемностью 14 тонн с тягачом Famo (Tamiya).