

# ОБГОВОРЕННЯ ПРОБЛЕМ ІСТОРІЇ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

УДК 94:656.2(477.6)«1941/1943»

**Yurii Buryak**  
(Donetsk National University)

## ADMINISTRATION AND OPERATION OF RAILWAYS OF EASTERN UKRAINE DURING THE OCCUPATION (1941–1943)

### **Purpose**

*The study is devoted to a complex analysis of German occupation administration and exploitation of railway in the East of Ukraine.*

### **Approach**

*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.*

### **Findings**

*The author distinguishes two periods of the above-mentioned problem. During the first stage (October 1941 – May-July 1942) German military command directed the main lines. In the second stage (May – July 1942 – September 1943) operation of railways was subject to the civil German railroad administration.*

*The main problem of investigation consists in representation of a structure of railway administrative department of the Eastern Ukraine, 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.*

### **Research implications**

*As a result, Germans organized on the eastern-ukrainian railroads a strict control system with arrests, beatings, fines, using handouts and rewards for few faithful people to Germans. It should be added that natives could avoid deportation to Germany to work in condition of employment on the local railways. These measures helped to invaders to attract a necessary labor force on the heavy work to rebuild the Eastern Ukraine roads and operate railways in the region during the 1941 – 1943 years.*

### **Value**

*The study examines a little investigated problem, that makes novelty of this article more emphasized. The author took to scientific task new materials of the theme, which were inaccessible for scientists earlier.*

**Keywords:** *Management of a main board of directors of the East railway, the main railways directorate of the occupied territory of South of the USSR, Stalino directorate, Artemivsk directorate.*

**Юрій Буряк**

*(аспірант каф. історії слов'ян ДонНУ. yuriiburyak@mail.ru)*

## **УПРАВЛІННЯ ТА РОБОТА ЗАЛІЗНИЦЬ СХОДУ УКРАЇНИ В ПЕРІОД ОКУПАЦІЇ (1941–1943 рр.)**

*Метою роботи є комплексний аналіз організації німецькою окупаційною адміністрацією системи управління та експлуатаційної роботи залізниць Сходу України.*

*Робота починається з короткого історіографічного огляду проблеми. Основними методами дослідження є проблемно-хронологічний та історичної періодизації. Архівні документи є джерелами даного дослідження.*

*Автор виділяє два періоди щодо вказаної проблеми. Протягом першого етапу (жовтень 1941 – травень-липень 1942 рр.) керівництво магістралями виконувало німецьке військове командування. На другому етапі (травень-липень 1942 – вересень 1943 рр.) робота залізниць була підпорядкована цивільній німецькій залізничній адміністрації.*

*В дослідженні центральне місце посідає репрезентація структури управління основних служб залізниць Східної України: паровозної, вагонної, колії, руху, сигналізації та зв'язку. Більш того, висвітлюються функції та національний склад керівних органів і підпорядкованих їм адміністративно-господарських одиниць магістралей регіону в період окупації. Характерною ознакою на залізничному транспорті протягом зазначеного періоду є дублювання руськими залізничниками значної кількості адміністративних посад, які займали окупанти. Отже, це робило апарат управління магістралей регіону більш громіздким. Автор робить висновок, що у порівнянні з радянською системою управління та експлуатації німецька була децю гіршою, тому що певні галузі залізничного господарства не мали чіткої ієрархічної структури керівництва, що у свою чергу негативно відбивалося на роботі окупованих залізниць.*

*Таким чином, на залізничній мережі східноукраїнських земель німцями була створена жорстка система контролю з арештами, побиттям, штрафами та використанням подачок і заохочень небагатьох вірних німцям осіб. Слід додати, що місцеві мешканці могли уникнути депортації на роботу до Німеччини за умови працевлаштування на тутешніх залізницях. Ці заходи допомогли окупантам залучати необхідну кількість осіб на важкі роботи з відбудови магістралей Сходу України та експлуатувати залізничний транспорт регіону протягом 1941 – 1943 рр.*

*Порушена у статті проблема є мало висвітленою, що підкреслює новизну даного дослідження. Автор ввів у науковий обіг нові матеріали з теми, що раніше були недоступні для науковців.*

*Ключові слова: Управління Головної Дирекції залізниці Сходу, Головна дирекція залізниць окупованої території Півдня СРСР, Сталінська дирекція, Артемівська дирекція.*

Організація управління залізницями Сходу України в період окупації визначила роботу магістралей регіону протягом жовтня 1941 р. – початку вересня 1943 р. В організації керівництва залізничними шляхами та їхньої експлуатаційної роботи періоду окупації можна виділити два етапи: перший етап (жовтень 1941 – травень-липень 1942 рр.), коли управління магістралями виконувало німецьке військове командування, та другий етап (травень-липень 1942 – вересень 1943 рр.), під час якого робота залізниць була підпорядкована цивільній німецькій залізничній адміністрації.

Не дивлячись на те, що ця тема дуже актуальна, вона є практично не дослідженою. В радянський період цій темі не приділялося достатньої уваги через заідеологізованість історичної науки в СРСР. Так, фундаментальна монографія М. С. Конарева «Залізничники у Великій Вітчизняній війні» не розкриває процес роботи та структуру управління залізницями під час німецької окупації [1]. В «Історії залізничного транспорту Росії та Радянського Союзу» також ця тема не висвітлена [2]. І. В. Ковальов у своїй роботі «Транспорт у Великій Вітчизняній війні (1941-1945рр.)» описує лише процес відновлення залізниць України після їхнього визволення радянською армією з-під німецької окупації [3]. Загальну роботу залізниць на окупованій німцями території стисло висвітлив німецький військовокомандувач Г. Теске [4]. Сучасних досліджень з комплексного висвітлення історії залізниць Донбасу в часи Другої світової війни та зокрема в період німецької окупації не проводилося.

Таким чином, в основу досліджень зазначеної теми автор поклав архівні матеріали Державного архіву Донецької області, а також документи галузевого архіву ДП «Донецька залізниця» [5, 6]. Вони підлягали детальному аналізу і виявленню протиріч, що мали місце в цих архівних матеріалах.

Зважаючи на вище сказане, є нагальна потреба в даній статті висвітлити структуру, функції та національний склад керівних органів і підпорядкованих їм адміністративно-господарських одиниць магістралей регіону в період окупації. У статті висвітлено структуру управління основних служб залізниць регіону: паровозної, вагонної, колії, руху, сигналізації та зв'язку. Окремо розкрито питання охорони залізничного транспорту та об'єктів залізничної інфраструктури протягом зазначеного періоду. Все це складає наукову новизну дослідницької роботи автора.

Протягом німецької окупації Сходу України всі головні посади у керівництві та охороні залізничних об'єктів займали німці. Цивільна німецька адміністрація займалася не тільки контролем за роботою, але й виконувала своє керівництво через дублерів та за допомогою перекладачів. Майстри та бригадири також в основному були німці, з кожним з яких працював дублер-руський. На низько кваліфікованих професіях працювали лише місцеві мешканці, які набиралися на роботу через біржі праці [7]. Жорстка дисципліна з арештами, побиттям, системою

штрафів та використання системи подачок і заохочень небагатьох вірних німцям осіб, давали можливість експлуатувати рухомий склад та об'єкти залізничного господарства [8]. Слід додати, що місцеве населення залучалося до роботи на залізницях у великих масштабах, особливо для відновлення та перешивки колії на західноєвропейський стандарт. Роботу місцевих мешканців контролювала військова влада – руські поліцейські та міські управи. З самого початку окупації міські управи приймали активну участь у поверненні на роботу всіх радянських залізничників, які залишилися на окупованій території. Основним методом використання колишніх радянських залізничників була побудова широкого контролю у всіх ланках роботи шляхом утримання двох паралельних штатів німецьких та руських працівників. На транспорт повертали силою, хоча в деяких випадках залізничники, які залишилися в Донбасі після відступу радянської армії, самі йшли працювати на магістраль, тому що робота на транспорті була привілейованою та позбавляла від відправлення до Німеччини.

Отже, організовану відбудову залізничного господарства Південно-Донецької залізниці німці почали 8 листопада 1941 р., а до цього з моменту окупації виконувалося лише часткове відновлення колійних пристроїв. Відновлення виконувалося силами німецьких залізничних частин та радянських залізничників, які залишилися на окупованій території і виганялися військовими комендантами на роботу [9]. Експлуатація залізниці після реконструкції почалася 25 листопада 1941 р. В перший період (листопад 1941 – травень 1942 р.) робота залізниці забезпечувалася силами залізничних військових частин – зондеркоманд та іншими військовими частинами й залученими до роботи радянськими залізничниками. Склад команд для окремих станцій був різним. Так, наприклад, для станції Волноваха він складав 60 осіб, на станції Ясинувата – 150 – 200 осіб різних спеціальностей. З травня 1942 року до вересня 1943 р. експлуатацію залізниць почала виконувати цивільна німецька залізнична адміністрація, яка також використовувала працю залізничників, що залишилися на окупованій території [10]. Подібна ситуація була й на Північно-Донецькій залізниці, проте передача управління залізницею німецьким цивільним залізничникам відбулася в липні 1942 р. Слід відзначити, що основна причина передачі керівництва залізницями в руки цивільних німецьких залізничників була пов'язана з відсуненням лінії фронту влітку 1942 р. далі на схід – за р. Дон та зменшенням у зв'язку з цим загрози перенесення військових дій на територію Донбасу.

Управління залізницями на окупованій німцями частині СРСР виконувалося дирекціями (Direktion). Головна дирекція залізниць окупованої території Півдня Союзу РСР знаходилася у м. Полтава та мала назву Haupt Eisenbahn Direktion Poltawa. В її підпорядкуванні знаходилося Управління Головної Дирекції залізниці Сходу (ще мало назву Reichswerkiers Direktion), яке розташовувалося у місті Дніпропетровську та очолювалося виключно німцями. До її складу входили лінії колишніх радянських залізниць: Південно-Донецької та Північно-Донецької, а також Сталінської [9]. Дніпропетровській дирекції, зокрема, підпорядковувалися дирекції у м. Сталіне (згодом перейменоване в м. Юзівка) та у м. Артемівськ

(перейменовано окупантами в м. Бахмут). Протягом жовтня 1941 – травня 1942 рр. остання дирекція називалася Бахмутською залізницею. Сталінська дирекція діяла приблизно в межах Південно-Донецької залізниці, а Артемівська – в межах Північно-Донецької. Після відходу радянських військ за р. Дон у липні 1942 р. управління залізницями Донбасу було передано цивільним залізничникам. Структура управління у цей час була наступна: у м. Дніпропетровську розташовувалася головна дирекція, яку тоді називали «Гаупт-дирекція», якій підпорядковувалася дирекція в м. Артемівськ (Бахмут) та м. Сталіне (Юзівка). Після розгрому німців під Сталінградом дирекція з м. Артемівськ була переведена до Микитівки (зараз район м. Горлівка) [11].

Сталінська та Артемівська дирекції іноді називалися відділеннями руху та колії і нагадували за структурою радянські експлуатаційні райони, які існували в СРСР у 1930 – 1934 рр., а за своїми функціями нагадували Управління радянських магістралей. На чолі району стояв директор, якому підпорядковувалися начальники відділів. Райони поділялися на відділи або служби, які керували окремими галузями господарства: рух, паровозне і вагонне, колії та зв'язку. Очолювали ці відділи шефи-інспектори німці, які мали штат технічних, лічильних працівників та перекладачів. Районам були безпосередньо підпорядковані наступні господарські одиниці: станції, паровозні депо, вагонні дільниці, контори дільниць колії. Останні займалися поточним утриманням та ремонтом колії, будівель та зв'язку. Керівниками вище зазначених виробничих одиниць призначалися виключно німці та іменувалися шефами або інспекторами. В апараті Управління районів в основному працювали також німці за винятком деяких російських інженерів, особливо перевірених по лінії гестапо. Структура роботи станцій була такою – начальник (шеф) та підпорядковані йому служби, які розташовувалися в межах станції та обслуговували її (колійники, вагонники, зв'язківці та локомотивники) [12]. Шеф керував станційною роботою через перекладачів та контролював виробничий процес за допомогою чергових з руху та їхніх помічників. Важливі розпорядження доводилися до відомого обслуговуючого персоналу станції через книгу наказів. На станції була й книга, в якій описувалися всі пристрої станції та особливості її роботи. Військовому коменданту станції (він же начальник (шеф) станції), підпорядковувалися всі залізничники, як руські, так і німці. На окремих розпорядливих станціях або станціях постачання був офіцер станції, який завідував оперативно-військовими перевезеннями. Маючи зв'язок зі штабом вищого військового з'єднання, він отримував від нього вказівки щодо військових перевезень. Наприклад, під час прориву радянськими військами на Старобільському напрямку, ешелони, які мали призначення на станцію Ліски, розпорядженням офіцеру станції Куп'янськ були спрямовані на Сватове [13].

Структура управління станціями регіону була розроблена Головною дирекцією залізниць, яка розташовувалася в м. Полтава. Згідно з «Інструкцією з руху №2», шефу станції підпорядковувалися Betriebsbüro, які представляли собою технічну групу на чолі з інженером станції. Воно розробляло техніко-розпорядчі акти, розслідувало транспортні пригоди тощо. Бухгалтерія вела розрахунки по зарплатні

та стягуванню штрафів. Головний секретар займався отриманням та видаванням наказів, іншим листуванням. Personal büro керувало прийомом та звільненням робітників та службовців. Шеф кондукторського резерву розпоряджався кондукторськими бригадами, які склалися з головного кондуктора-німця (Zugführer), головного кондуктора-руського та старшого кондуктора-руського. Матеріальний склад займався видаванням майна та матеріалів [14]. Керівництво матеріально-технічним забезпеченням на виробничих складах виконували цивільні німці, другорядні функції роздавальників, робітників при коморах виконували радянські транспортники, які залишилися на окупованій території. Останні залучалися до цих робіт примусово через біржі праці [15].

Штат вузлових та розпорядливих станцій Ворошиловград, Старобільськ, Валуйки, Куп'янськ, Сватове, Дебальцеве, Микитівка, Попасна, Красний Лиман, Родакове, Алчевське мав таку структуру:

- 1) Начальник станції, який був одночасно військовим комендантом (німець);
- 2) Заступник Начальника станції (руський);
- 3) Чергові помічники Начальника станції 6 осіб (3 руських та 3 німця);
- 4) Заступник з господарської та фінансової роботи (німець);
- 5) Заступник з технічної галузі (німець);
- 6) Заступник з охорони – він же був Начальником залізничної поліції (німець, хоча траплялися й руські);
- 7) Вирядник кондукторських бригад (німець);
- 8) Головні кондуктори – 7 німців та 7 руських. Ця цифра змінювалася у залежності від розмірів руху поїздів;
- 9) Стрілочників, за кількістю стрілок, приблизно 12 німців та 12 руських;
- 10) Складачів поїздів – 3 німця та 3 руських;
- 11) Табельник (німець);
- 12) Вагонний розподільювач (німець);
- 13) Конторські працівники – 3 особи (руські);
- 14) Перекладачі – 2 особи (німці або руські) [13].

Таким чином, німці контролювали основні процеси в роботі станції та роботу руських працівників.

Окремо в контексті дослідження цієї теми стоїть питання охорони залізничних об'єктів Донбасу та німецького рухомого складу. Охороною всіх залізничних об'єктів та споруд, вантажів на станціях займалася транспортна поліція, яка складалася з німців, поляків та руських поліцейських. Залізнична поліція була підпорядкована залізничним комендантам – аусляде (комісар). Охорона територій важливих вузлових та розпорядливих станцій виконувалася начальником залізничної поліції, у розпорядженні якого був штат приблизно 40 осіб (руські). Особливо важливі штучні споруди та ділянки колії охоронялися німецькими залізничними військами. Для охорони менш важливих ділянок колії залучали чоловіче населення місцевих адміністративних органів (міських управ, старост), проте цим чоловікам зброя не видавалася. Охорона колії в межах Артемівської дирекції здійснювалася як у денний час, так і вночі німецькими патрулями та руською жандармерією (на

кожний патруль 1 німець та 1 руський). Патруль з'являвся через кожні 1 – 2 години. Ходіння по коліях станції стороннім особам, особливо радянським громадянам, заборонялося. Якщо на станції з'являлися радянські люди, то їх розстрілювали на місці [16]. Охорона колій в межах Сталінської дирекції була менш жорсткою і виконувалася німецькими патрулями та колійними обхідниками лише у денний час. Ділянки обходів розповсюджувалися від однієї до іншої станції, тобто протягом перегону.

Переїзди охоронялися руськими переїзними сторожами, а на пунктах з інтенсивним рухом транспорту додатково чергували німці [17]. На станціях Красноармійське, Межова, Добропілля навантажувалися та вивантажувалися військові ешелони. Навантаження та розвантаження військових вантажів виконували німецькі солдати. Особливо важливі поїзди з військовими частинами СС супроводжували паровозні та кондукторські бригади, які склалися виключно з німців. В межах Артемівської дирекції супроводом військових поїздів всіх видів займалися спеціально виділені з військових частин команди. В основному ці підрозділи були укомплектовані італійськими солдатами і мали назву «Піонерський табір», який у свою чергу підпорядковувався залізничному коменданту – «аусляде». Бронепоїзди та бронедрезини для охорони залізничних ділянок, а також для супроводження вантажних поїздів не застосовувалися [18].

Організація перевезень – це основна функція роботи залізниці та одного з її ключових підрозділів – служби руху. Фактичні розміри руху на залізничних дільницях Донбасу складали у той час 2 – 10 пар поїздів на добу [19]. Експлуатація залізниці в межах Артемівської дирекції дещо відрізнялася від організації перевезень Сталінською дирекцією. Організація роботи на окупованій німцями Північно-Донецькій залізниці (Артемівська дирекція) твердої установки не мала. Залізниця експлуатувалася тимчасовими штатами за окремими розпорядженнями. Спроба впровадження тимчасових графіків позитивних результатів не дала [20]. Керували рухом поїздів лише німецькі чергові по станціях, які готували маршрути.

Рух поїздів по Сталінській дирекції виконувався згідно із завчасно розробленим розкладом руху поїздів для кожної окремої станції, що мав кожний черговий по станції і який одночасно був черговим з руху (Fahrtdienstleiter) та регулював рух поїздів, а також особисто за це відповідав. Він вів поїзний журнал, книгу обліку вагонів, план навантаження, книгу попереджень.

У підпорядкуванні дирекції знаходилися диспетчери (Zugleitung), які очолювалися інспектором диспетчерів. Роль диспетчерів визначалася допомогою порадами в роботі станцій та контролем за просуванням поїздів, призначенням номеру поїзду, який відправлявся зі станції, а також фіксацією руху поїзда. Диспетчерський апарат складався виключно з німців. Диспетчери розташовувалися на великих станціях: Ясинувата, Іловайське, Слов'янськ, Красноармійське та Волноваха. Слід зазначити, що слов'янські диспетчери підпорядковувалися Артемівській дирекції, а всі інші – Сталінській [21].

Станційною роботою керував шеф станції через чергових та помічників чергових з руху. Маневрові диспетчери були, головним чином, на гірочних та

сортувальних станціях. На дільничних станціях роботу з формування виконував так званий керівник внутрішньостанційної роботи чи помічник чергового з руху (Aufsichtsblaumte).

Для кожної станції план навантаження видавався у двох видах – цивільному та військовому. Останній передавався шефу станції станційним офіцером. Вантажно-розвантажувальні роботи на станціях виконувалися німцями організовано та швидко. Wagendienst виконувала роль вантажної служби та функції технічної контори. Ця група підпорядковувалася одночасно шефу станції та відповідній дирекції [22]. Основним вантажним напрямком був фронт, у зворотному напрямку здійснювався рух порожняка, санітарних поїздів та евакопоїздів. У другій половині 1942 р. вивозився з Донбасу запас вугілля, який залишився після відходу радянських військ, проте доля цих перевезень була незначною. Добування вугілля на відновлених ворогом шахтах було мізерним у порівнянні з довоєнним часом. Донецьке вугілля не використовували у промислових масштабах. Про це свідчить і той факт, що вугільне паливо для паровозів завозилося з Польщі [23].

Серед залізничних перевезень першочергове значення в умовах війни займало транспортування солдатів Вермахту та військових вантажів. Формування військових поїздів виконувалося таким чином: в голову поїзда ставили класні вагони для офіцерів, потім – криті товарні вагони з солдатами, а у хвостовій частині – озброєння, машини, вантажі тощо без особливого порядку розміщення.

На станції Ясинувата знаходилася Bahnhofs – комендатура, яка керувала воїнськими перевезеннями в межах Сталінської дирекції. В період військової адміністрації комендант завідував не тільки перевезеннями, а й відновленням та всіма галузями роботи станції. Штат комендатури налічував 40 осіб. В період цивільної адміністрації роль зазначеної комендатури обмежувалася наглядом за транспортуванням воїнських вантажів, видаванням заявок з воїнських перевезень, перевірки вантажних документів, зміні осіб, які супроводжували воїнські транспорти. Склад комендатури у цей час складав 20 осіб [24]. Ясинуватській комендатурі підпорядковувалися Bahnhofs – коменданти, які знаходилися на вузлових станціях Волноваха, Іловайське, Сталіне, Слов'янськ. Ясинуватський вузол відігравав вагому роль для військ Вермахту: тут знаходився військово-продовольчий пункт німецької армії, де харчувалися місцеві солдати та офіцери (організовані ешелони мали свої кухні), а також виконувалося вантаження військ на п'яти коліях [25].

Регулярного пасажирського руху для перевезення цивільного населення не було. Існували перевезення військовослужбовців по відпускних та відрядних документах на підставі яких видавалися проїзні квитки шефами станцій безкоштовно. Залізничні службовці отримували перепустки від своїх шефів. Місцеві мешканці могли їхати у пасажирському поїзді лише за наявності спеціальної перепустки, яку вони могли отримати від німецької влади лише при благонадійності за особливу вислугу або за великий хабар. Система хабарів від цивільного населення була широко розповсюджена серед німців, які працювали на залізниці. Норма провозу вантажу в поїздах визначалася розміром хабара. Радянське населення, яке не мало перепусток на проїзд у пасажирських поїздах, перевозилося у товарних потягах з

вантажом, отримуючи на це згоду головного кондуктора (німця), який отримував за це хабар продуктами. Перевірку документів на вузлах, станціях та в поїздах виконували німецькі солдати, а також руські поліцаї, спеціально виділені для цієї мети. Всіх підозрюваних та осіб, які не мали право на проїзд, висаджували з потягу та направляли до німецької комендатури. Облаштування критих товарних вагонів під людські перевезення складалося з переносних лавок з залізним каркасом, дерев'яними сидіннями та спинок з планок. Часто на підлогу стелилася солома [26].

Обслуговуванням рухомого складу залізниць Донбасу займалися вагонна та паровозна служби. Під час окупації вагонне господарство входило до складу паровозного.

На початковому етапі, коли паровозні депо очолювали військові зондеркоманди, які склалися з німців, догляду за паровозами приділялося мало уваги, тому що зондеркоманди часто змінювалися. Кожна зондеркоманда намагалася як можна менше використовувати обладнання, запчастин та інструменту, які були привезені, а при від'їзді все увозила з собою. Експлуатаційний парк паровозів Сталінської дирекції складався приблизно з 400 одиниць техніки. Основними депо з приписаними локомотивами були: Слов'янськ (50 – 65 штук) з тяговими плечима для вантажних поїздів: Слов'янськ – Микитівка, Слов'янськ – Ясинувата, Слов'янськ – Лозова, Слов'янськ – Артемівськ, а для пасажирських: Слов'янськ – Лозова, Слов'янськ – Дебальцеве, періодично Слов'янськ – Ростов; депо Іловайське (73 – 75 паровозів) обслуговувало ділянки: Іловайське – Микитівка, Іловайське – Волноваха, Іловайське – Таганрог, Іловайське – Ясинувата, Іловайське – Чистякове (з серпня 1943 р.), Ясинувата-Захід (15 – 20 локомотивів) обслуговувало ділянки: Ясинувата – Красноармійське та Ясинувата-Схід (15 – 20 одиниць техніки) обслуговувало плече Ясинувата – Слов'янськ, Красноармійське (65 – 75 паровозів) обслуговувало маршрути: Красноармійське – Ясинувата, Красноармійське – Чаплине, Красноармійське – Рутченкове, Красноармійське – Добропілля; депо Волноваха (80 – 95 паровозів) з тяговими плечима: Волноваха – Маріуполь, Волноваха – Царекостянтинівка, Волноваха – Іловайське, Волноваха – Ясинувата, депо Сталіне (20 – 25 штук) та Мушкетове. Тобто тягові плечі були схожі з тими, що були на магістралі за радянських часів, проте бачимо певну накладку в обслуговуванні тих чи інших ділянок залізниці [27]. Обслуговували паровози руські бригади (машиніст та його помічник), що залишилися на окупованій території, крім потужних паровозів 50-ї серії, якими керували лише німецькі бригади. Ця серія паровозів обслуговувала воїнські перевезення. Поїзди з військами СС перевозили виключно німецькі локомотивні бригади. На всіх паровозах, які вели потяг був машиніст-німець, що виконував роль контролера. Маневрові паровози обслуговувалися руськими бригадами. За локомотивами пасажирського парку були закріплені окремі бригади. У травні 1942 року, коли дорогу прийняли цивільні німецькі залізничники, в основному почалася організація ремонту паровозів.

Виходячи з того, що паровози (через недбале обслуговування та жорсткість місцевої води) часто виходили з ладу, німці додатково відкрили паровозні депо в Харцизьку у будівлі колишнього вагонного депо та в Костянтинівці в будівлі ваго-

норемонтного пункту [28]. Додатково у лютому 1942 року, в умовах частих нальотів радянської авіації на Слов'янськ, німці вимушені були перекинути Слов'янське паровозне депо до Костянтинівки, де воно й працювало до повного вигнання ворога з меж Південно-Донецької залізниці [29]. У той час, коли експлуатацію залізниць прийняла цивільна адміністрація, управління паровозним господарством повністю перейшло в руки цивільних громадян.

Керував паровозним господарством німець, який називався шеф депо. Керівництво своє шеф здійснював через перекладачів. У шефа депо був дублер – руський начальник депо. В депо мався 1 майстер-німець та 1 майстер-руський. Штатом працівників від 40 до 50 осіб (руські всіх фахів) керував лише один майстер. При службі тяги мався також 1 майстер вагонник (німець) зі штатом працівників 20 – 25 росіян. Він підпорядковувався шефу депо [30]. Таким чином, шеф депо займався організацією ремонту паровозів та вагонів, водопостачанням, яке необхідно було насамперед для роботи паровозів, експлуатаційною роботою паровозів та екіпірувальним обладнанням. Цивільна німецька адміністрація займалася не тільки контролем за роботою, але й виконувала своє керівництво через дублерів. Майстри та бригадири в основному були німці, з кожним з них працював дублер-руський [31]. Для відновлення зруйнованого господарства водопостачання німці в примусовому порядку залучали до роботи колишніх машиністів та слюсарів магістралі, які залишилися на окупованій території. Проте нерідко радянські громадяни саботували роботу водопостачальних систем. На кожній водокачці роботу місцевих мешканців контролювали так звані шефи, які у більшості випадків не розумілися на роботі пристроїв водопостачання, тому це давало можливість займатися відвертим шкідництвом. Обладнання, якого не вистачало, нацисти завозили з Німеччини. Котли водокачок були пристосовані для роботи на високоякісному вугіллі. Тому паливо завозили з Польщі, а Донецьке вугілля майже не використовувалося [32].

Паровози, які експлуатувалися німцями в Донбасі, під час окупації були легкого типу, більшість з них складали французькі, польські та італійські локомотиви. Рухомий склад вагонів складався в основному з товарних двовісних критих вагонів, високобортних платформ та піввагонів з металевим кузовом, вантажопідйомністю 12 – 20 тон. Вагони були привезені з окупованих Німеччиною Західноєвропейських держав (Польщі і Франції) та з Італії. Відсоток великовантажних вагонів був мізерний та складався з радянських чотирьохвісних вагонів, які були переобладнані на колію стандарту 1435 мм [33]. Технічний огляд вагонів виконувався на станціях: Ясинувата, Красноармійське, Волноваха, Слов'янськ, Костянтинівка, Іловайське, Кринична. Керівництво ремонтом у пунктах технічного огляду очолював старший вагонний майстер, йому підпорядковувалися майстри з пасажирських поїздів, майстри парку прийому тощо, бригадири, оглядачі, автоматники. Автоконтрольні пункти працювали на станціях Красноармійське, Ясинувата, Маріуполь. Загальний нагляд за буксами в поїздах доручався кондуктору [34]. Перепресування колісних пар радянських вагонів на західноєвропейську колію виконувалося на Макіївському металургійному заводі, заводі імені Ілліча (станція Сартана), куди була проведена

як колія стандарту СРСР, так і західноєвропейська. Для перепресування вагони відправлялися також на заводи до Нижньодніпровська та Кременчука. Ремонт вагонів, а також відновлення зруйнованих об'єктів ворог виконувалися за допомогою місцевого населення, яке у більшості випадків на цю роботу не йшло.

Колійне господарство залізничних дирекцій Донбасу поділялося на дистанції колії (Bahnmeistereien) подібно до радянської системи управління колійного господарства. На чолі дистанції колії знаходився начальник-німець. Він займався питаннями експлуатації колійного господарства та новим будівництвом, станом всіх житлових та службово-технічних будівель, пасажирських приміщень, паровозних та вагонних депо, вагоноремонтних пунктів, а також пристроїв сигналізації та зв'язку. Додатково до дистанцій входили прилягаючі шахтні та заводські під'їзні колії. Для зручності керівництва та звітності дистанції колії розділялися ще на 2 – 3 первинних дистанції, які у свою чергу складалися з 3 – 4 околотків. Керував первинною дистанцією дорожній майстер (німець) одного з околотків, а його дублював руський колійник. Околотки існували в межах довоєнного часу [35]. Дорожній майстер-руський був виконувачем. Кожний околоток складався з 3 – 4 колійних бригад у складі 10 – 30 осіб кожна. Бригадами керували руські бригадири колії. Ці бригади не мали своїх постійних дільниць роботи. Працюючи в межах околотків, вони отримували щоденні завдання з ремонту колії, які в свою чергу призначалися на розсуд німецького дорожнього майстра і виконувалися колійними бригадами окремо, але часто були випадки, коли бригади працювали гуртом. Основним завданням колійних бригад була перешивка радянської колії (1524 мм) на західноєвропейську (1435 мм) та догляд за станом колій залізничної мережі дирекцій. Лінія Валуйки – Кіндрашівська – Міллерове була основною залізничною магістраллю німців, тому на ній проводилися капітальні роботи по відновленню колійного господарства.

Перевіряли колії по шаблону та рівню як руські, так і німецькі дорожні майстри. Мости, як стратегічні військові об'єкти, відбудовували виключно спеціальні військові частини. Також колійні бригади залучалися до навантаження та розвантаження матеріалів, прибирання подвір'їв, де жили німці, бомбосховищ, різних складів, робіт з налагодження зв'язку та відбудові цивільних споруд. Для снігоборотьби залучалося взимку й місцеве населення з прилеглих населених пунктів – їх виганяли примусово поліцейські загони [36].

Під'їзні колії входили до складу дистанції колії, частина їх була перешита на стандарт 1435 мм. Окупанти максимально використовували зв'язок під'їзних колій з головними лініями для перевезення техніки, озброєнь та військ. У всіх транспортних цехах в керівництві були німці. Експлуатування під'їзних колій, попри наявність начальників транспортних цехів, мало єдиний вигляд і розмежувальних бар'єрів не було [37]. Проте за час окупації німці практично не ремонтували під'їзні колії, тому вони поступово становилися непридатними для користування. Нерідко верхня будова під'їзних колій розбиралася та перекидувалася на головні магістральні шляхи, але були випадки, коли навпаки з головних напрямків залізниці знімалися рейки та шпали і вкладалися в якості під'їзних колій на підприємствах та

шахтах Донбасу – так було розібрано ділянку колії Красноармійське – Павлоград у третьому кварталі 1942 р. [38].

В період окупації з жовтня 1941р. до липня 1942 р. відновленням та експлуатацією пристроїв зв'язку та СЦБ (системи централізації безпеки руху) займалися німецькі залізничні частини. Їм допомагали радянські залізничники-зв'язківці, які залишилися на окупованій території. При військовій адміністрації зв'язок станцій обслуговувався зондеркомандою. По станції Ясинувата вона складалася з 10 німців та 25 руських робочих-зв'язківців. При цивільній адміністрації до лютого 1943 року працівники зв'язку та СЦБ підпорядковувалися шефу дистанції колії, а з лютого 1943 р. на станцію Ясинувата прибув апарат управління дистанції зв'язку та СЦБ.

В період, коли дистанції зв'язку були підпорядковані дистанції колії, межі дистанції зв'язку були такими ж, як і дистанції колії. У лютому 1943 р. дистанції зв'язку були виділені, як самостійні адміністративно-господарські одиниці. На кожній станції знаходився один німець-зв'язківець. На чолі групи зв'язку був один радянський електромеханік, який контролювався шефом колії. Всіх підозрюваних зацікавлених системою зв'язку нацисти арештовували, а всі радянські особи, які допускалися до роботи у галузі зв'язку були перевірені шефом колії та гестапо [39]. В Артемівській дирекції очолював служби колії та зв'язку інспектор Дуленгер (за професією він був зв'язківець), якому підпорядковувалися так звані «банмайстри» в чині офіцера – дорожні майстри. Межі обслуговування служби: Микитівка – Артемівськ II – Яма (Сіверськ), Краматорська – Артемівськ I – Ступки – Попасна. Підлеглими дорожнього майстра були два рядових – зв'язківець та колійник, які у свою чергу керували відповідно бригадами робочих, які склалися з місцевого населення. Для з'єднання станцій на всіх ділянках залізниці застосовувався між-станційний телефонний зв'язок. Місцевий зв'язок на залізниці був розвинутий слабо. Безпека руху поїздів повністю залежала від дій чергових по станціях [40].

У підсумку слід зазначити, що протягом окупації відбувалися певні зміни в управлінні залізницями Донбасу, але тут можна виділити два основних етапи, перший з яких тривав протягом жовтня 1941 – травня 1942рр., коли залізницями керували німецьке військово командування. Другий етап тривав протягом травня-липня 1942 – вересня 1943 рр., під час якого цивільні німецькі залізничники управляли залізничною галуззю регіону. У порівнянні з радянською системою управління та експлуатації німецька була дещо гіршою, тому що певні галузі залізничного господарства не мали чіткої ієрархічної структури управління, що негативно відбивалося на роботі окупованих залізниць і процесі перевезень. На думку автора, це було пов'язане з тим, що на початковому етапі окупації (восени 1941 р.) німецьке командування залізницям Донбасу віддавало другорядну роль у перевезеннях, віддаючи перевагу повітряному та автомобільному транспорту. Це припущення підтверджує німецький військовокомандувач та дослідник системи роботи німецького транспорту протягом Другої світової війни Г. Теске. До того ж всі основні керівні посади дублювалися, що у свою чергу робило апарат управління дирекцій більш громіздким.

В організації охорони господарських об'єктів та рухомого складу залізничних дирекцій Донбасу були певні відмінності: на території Артемівської дирекції, на відміну від Сталінської, охорона була цілодобовою та більш жорсткою. Однією з причин цього є значно більший відсоток диверсій та несанкціонованого шкідницького втручання в роботу окупованих залізничних ліній Артемівської дирекції.

Співпраця з німецькою залізничною адміністрацією місцевого населення, яке залишилося на окупованій території, була спричинена загрозою жорстоких покарань збоку окупантів у разі опору, а також можливістю уникнути депортації на роботу до Німеччини за умови працевлаштування на місцевій залізниці.

## РЕЗЮМЕ

У статті розглядається організація німецькою окупаційною адміністрацією системи управління та експлуатаційної роботи залізниць Сходу України. Особливо висвітлені особливості роботи магістралей регіону по окремих службах з відповідною інформацією про національний склад працівників залізниць регіону.

Ключові слова: Управління Головної Дирекції залізниць Сходу, Головна дирекція залізниць окупованої території Півдня СРСР, Сталінська дирекція, Артемівська дирекція

## РЕЗЮМЕ

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

Работа начинается с короткого историографического обзора проблемы. Основными методами данного исследования являются проблемно-хронологический и исторической периодизации. Архивные документы были использованы автором в качестве источников.

В исследуемой теме автор выделяет два периода. В течение первого этапа (октябрь 1941 – май–июль 1942 гг.) руководство магистральями исполнялось немецким военным командованием. На втором этапе (май–июль 1942 – сентябрь 1943 гг.) работа железных дорог была подчинена гражданской немецкой железнодорожной администрации.

В исследовании центральное место занимает репрезентация структуры управления основных служб железных дорог Восточной Украины: 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. Автор пришел 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.

Таким образом, на железнодорожной сети восточнoукраинских земель немцами была создана жесткая система контроля с арестами, избиением, штрафами, использованием подачек и поощрений немногих верных немцам человек. Следует добавить, что местные жители могли избежать депортации на работу в Германию при условии трудоустройства на здешние железные дороги. Эти меры помогли оккупантам привлечь необходимое количество человек на тяжелые работы по восстановлению магистралей Востока Украины и эксплуатировать железнодорожный транспорт региона в течение 1941 – 1943 гг.

Освещаемая в статье проблема является мало изученной, чем подчеркивается новизна данного исследования. Автор ввел в научный оборот новые материалы по теме, ранее недоступные для ученых.

Ключевые слова: Управление Главной Дирекции железной дороги Востока, Главная дирекция железных дорог оккупированной территории Юга СССР, Сталинская дирекция, Артемовская дирекция.

## SUMMARY

The article deals with the organization of the German occupation administration and operational management of the railways of the East Ukraine. Separately highlight features of the region's highways for individual services with corresponding information on the ethnic structure of employees of railways in the region.

Keywords: Management of the Main Board of Directors, Railways of the East Main Directorate of Railways occupied territory South of the USSR, Stalino direction, Artemivsk direction.

## Примітки:

1. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941 – 1945/ Под ред. министра путей сообщений Н.С.Конарева. – 2-е изд., доп. – М.: Транспорт, 1987. – 591 с., ил., табл. – Библиогр.: с. 582 – 586.
2. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т.2:1917 – 1945 гг. – СПб., 1997. – 416 с., ил.
3. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941 – 1945гг.)/ И. В. Ковалев. – М.: Наука, 1981. – 1090 с.
4. Типпельскирх К., Кессельринг А., Гудериан Г. Итоги Второй Мировой войны. Выводы побежденных. – М.: Полигон, 1998. – 640с.
5. Сектор Архівів ДП «Донецька залізниця» (далі СА ДЗ), ф.32, оп. 1, спр. 162, арк.1.
6. СА ДЗ, ф.32, оп. 384, спр. 236, арк.1.
7. Держархів Донецької обл. (далі ДАДО), ф. Р-1888, оп. 1, спр. 1, арк. 89, 105.
8. СА ДЗ, ф.32, оп. 384, спр. 236, арк. 104.
9. Там само. – Арк. 97.

10. Там само. – Арк. 98.
11. СА ДЗ, ф.32, оп. 1, спр. 162, арк. 442.
12. Там само. – Арк. 426.
13. Там само. – Арк. 427.
14. СА ДЗ, ф.32, оп. 384, спр. 236, арк. 100.
15. Там само. – Арк. 148.
16. СА ДЗ, ф.32, оп. 1, спр. 162, арк. 428.
17. СА ДЗ, ф.32, оп. 384, спр. 236, арк. 151.
18. СА ДЗ, ф.32, оп. 1, спр. 162, арк. 430.
19. Там само. – Арк. 431.
20. Там само. – Арк. 441.
21. СА ДЗ, ф.32, оп. 384, спр. 236, арк. 109.
22. Там само. – Арк. 101.
23. СА ДЗ, ф.32, оп. 1, спр. 162, арк. 433.
24. СА ДЗ, ф. 32, оп. 384, спр. 236, арк. 135.
25. Там само. – Арк. 136.
26. СА ДЗ, ф.32, оп. 1, спр. 162, арк. 435.
27. СА ДЗ, ф.32, оп. 384, спр. 236, арк. 141.
28. Там само. – Арк. 138.
29. Там само. – Арк. 139.
30. СА ДЗ, ф.32, оп. 1, спр. 162, арк. 428.
31. СА ДЗ, ф.32, оп. 384, спр. 236, арк. 102.
32. СА ДЗ, ф.32, оп. 1, спр. 162, арк. 447.
33. Там само. – Арк. 434.
34. СА ДЗ, ф.32, оп. 384, спр. 236, арк. 146.
35. Там само. – Арк. 105.
36. Там само. – Арк. 152.
37. Там само. – Арк. 157.
38. Там само. – Арк. 179.
39. СА ДЗ, ф.32, оп. 1, спр. 162, арк. 440.
40. Там само. – Арк. 443.

*Рукопис до редакції надійшов 21.03.2013 р.*