

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2022. 10(1): 27-32

DOI: 10.13187/inj.2022.1.27
<https://inj.cherkasgu.press>



River Returnees of the USSR

Vladislav V. Zhdanov ^a

^a Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

Abstract

From the first days of the Great Patriotic War, Soviet rivermen found themselves in the thick of military events – they transported units of the Red Army, military cargo, refugees, equipment and people from evacuated enterprises. Part of the river vessels, together with the crews, were transferred to the fleet and converted into military vessels. Participating in hostilities, they inevitably suffered losses – there were Soviet riverboats, both sunk and captured by the enemy. Unfortunately, the topic of the use of Soviet river vessels by Germany in the occupied territories is not at all represented in Russian literature. The few references to this are extremely eclectic and do not give a sense of the whole picture as a whole. In part, the problem of using Soviet ships was raised only in the Pinsk flotilla. Thus, this article is the first attempt to tell about these events.

Former ships of the Soviet river fleet were used during the Great Patriotic War by at least several German structures. These are three Field Waterways Departments (Feldwasserstraßen-Abteilung-2, 3 and 4), the river fleets of the former Estonian, Latvian and Lithuanian SSRs, as well as the structures of the German Dnieper Shipping Company. In addition, the occupying authorities organized shipbuilding in Pinsk, eventually building about a hundred barges.

Keywords: Great Patriotic War, river fleet, losses, trophies.

1. Введение

Про первые месяцы Великой Отечественной Войны написаны сотни книг, тысячи журнальных статей, сняты сотни документальных фильмов. Речной флот СССР в этом потоке информации тоже занял своё достойное место. С первых дней войны, речники оказались в гуще военных событий – перевозили части Красной Армии, воинские грузы, беженцев, оборудование и людей эвакуируемых предприятий. Часть речных судов вместе с экипажами были переданы флоту и переоборудовались в военные суда. Но есть и другая часть истории, которая по понятным причинам, не получила широкой известности. Это тема использования Германией на оккупированных территориях советских речных судов. Эта статья – первая попытка рассказать читателям об этих событиях.

2. Обсуждение и результаты

Репаранты в составе речного флота Германии

Германия, ещё до 1941 г., оккупировала ряд стран. Первой была Чехословакия, чей речной флот был немедленно включен в систему речного транспорта Рейха. Аналогично произошло с флотами Польши, Бельгии, Голландии, Франции, Югославии (Schwartz, 2012), (Meyer, 1994). В большинстве случаев, львиная часть судов завоёванных стран попала в руки немцев в целости и сохранности. Однако в случае с СССР всё пошло не так, как было в Европе. Ожесточённое сопротивление Красной Армии, массовое использование речных

судов непосредственно на линии фронта в военных целях, неизбежно привело к их огромным потерям от бомбовых ударов Люфтваффе, огня артиллерии Вермахта, и даже танков и САУ. Многие суда советским речникам удалось увести в бассейны рек, находящихся за линией фронта. Но также и множество судов, в связи с невозможностью вывода (различные повреждения, находящиеся в ремонте) пришлось затопить, иногда и способом подрыва. Потери Речного флота СССР за период 1941-1945 гг. составили 1092 самоходных судна общей мощностью 140,4 тыс. л.с., 2608 грузовых несамоходных судов общей грузоподъемностью 1106 тыс. т, 62 земснаряда и 692 других судна. Стоит заметить, что большая часть этих потерь пришлась на 1941 г. (*Советский речной транспорт...*, 1981).

После вторжения немецкой армии на территорию СССР, под руководством Начальника Транспортной службы Вермахта, в июле 1941 г. были созданы три Отдела полевых водных путей – *Feldwasserstraßen-Abteilung-2*, 3 и 4 (*FWA-2*, 3 и 4) (*Meyer*, 1994). Ядро этих формирований составили советские речные суда – захваченные на плаву, либо поднятые и введённые в строй. В сентябре 1941 г. был создан *Wehrmachttransportleitung Ost* (*WTLO*) – Управление транспортными перевозками Вермахта «Восток».

FWA-2 действовал на Днестре, районах Припяти и Березины. Суда, работавшие в *FWA-2*, получили индексы «*WTLO* плюс номер». Например, «Ляпидевский» – колесный грузопассажирский пароход Днепровского Управления Речного Пароходства, поднятый в ноябре 1941 г. и восстановленный в Херсоне, получил индекс *WTLO-153*, «В. Молотов» – колесный грузопассажирский пароход Днедро-Двинского Управления Речного Пароходства, также поднятый в ноябре 1941 г. и восстановленный в Херсоне, получил индекс *WTLO-158*, а колёсный буксир «Яков Свердлов» Днепровского речного пароходства, потопленный немецкой авиацией в августе 1941 г., после подъёма и ремонта в Херсоне, получил индекс *WTLO-417* (*ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1*). Но часть судов получили имена. Например, колесный грузопассажирский пароход «Каманин» Днедро-Двинского управления речного пароходства, после подъёма и ремонта в Киеве, получил имя «*Bulgarien*», а колесный грузопассажирский пароход Днепровского речного пароходства «П. Осипенко», после подъёма и ремонта в Киеве, получил имя «*Rumänien*» (*ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1*). Буксирные газоходы получили имена: «*Beresina*», «*Desna*», «*Pina*», «*Samara*» плюс номер. Многие катера получили числовые наименования (23/112, 24/113, 29/105). Также получали и имена собственные. Например, колёсный буксирный пароход «Заря» Днедро-Двинского управления речного пароходства получил имя «*Priryat*». Часть судов ходила под немецким контролем со своими советскими именами – катера «Боцман», «Волынец» и «Работник», колёсный буксир «Рулевой» и «Слесарь» (*ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1*). А некоторые суда получили новые имена на русском языке. Например, служебный катер СЛ-3 был переименован в «Ст. Разин» (*ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1*). К этому стоит добавить, что многие суда комплектовались экипажами из советских граждан, изъявивших желание сотрудничать с оккупационными властями Германии.

FWA-3 (подчинялся *FWA-2*) действовал в верховьях Днестра и на Припяти, а с июля 1943 г. – на Дону, Кубани и Донце. В *FWA-3* имелись такие суда, как «*Gazochod-21*», «*Oka*», «*Zorka*».

FWA-4 работал на озёрах Ильмень и Чудское, реках Нарва, Двина, Луга. Имена судов, которые были национализированы, после вхождения прибалтийских республик в августе 1940 г., сохранили прежние, но стали писаться кириллицей. После немецкой оккупации, суда вновь получили имена, написанные латиницей. Например, суда Эстонской ССР из Чудского Озёрно-Речное пароходства – грузопассажирские пароходы «*Narova*» – «*Narova-2*», и вновь «*Narova*»; «*Imarine*» – «*Илмарине*» – «*Imarine*»; катера «*Nakk*» – «*Някк*» – «*Nakk*»; «*Vale*» – «*Вале*» – «*Vale*»; буксирный пароход «*Ommedo*» – «*Оммедо*» – «*Ommedo*». Но были и исключения. Из того же Чудского Озёрно-Речного пароходства, буксирные катера получили в *FWA-4* иные имена: «*Vambola*» – «*Вамбола*» – *PII*, а «*Ust-Luga*» – «*Усть-Луга*» – «*Stuttgart*».

Суда Литовской ССР из Неманского государственного речного пароходства, после оккупации Германией, продолжили свою работу под контролем *Reichkommissars Ostland*, *Treuhandverwaltung des Generalkommissars Kauen* (Доверительное управление генерального комиссара Каунаса), и работали под прежними именами, как это было и в Эстонии. Например, буксирно-пассажирские пароходы «*Ausra*» – «*Аусра*» – «*Ausra*», «*Vaidila*» –

«Вайдила» – «Vaidila». В мае 1942 г. из-под управления Генерального комиссара Каунаса, суда были переданы в пароходство MBG (Memel Binnenschiffahrts Gesellschaft m.b.H. Kauen) (Schwartz, 2012).

Суда Латвийской ССР из Западно-Двинского речного пароходства, во время немецкой оккупации, аналогично Эстонии и Литве, работали под своими именами в пароходстве Binnenschiffahrt Lettland, GmbH, Riga. Например, буксирные пароходы «Aleksandrs» – «Александр» – «Aleksandrs», «Alnis» – «Алнис» – «Alnis»; пассажирский пароход «Lida» – «Лида» – «Lida».

Также Вермахт захватил и часть несамоходного флота: баржи сухогрузные и нефтеналивные, шаланды, земснаряды многочерпаковые и землесосы. Баржи получили индексы «WTLO плюс номер». Иногда баржи имели только цифровое обозначение. Баржи Чудского Озёрно-Речного пароходства ходили под своими именами, но часть получили немецкие имена, например, «Olm» была переименована в «Bärbel», а «Odb» в «Giesela». Земснаряды на Днестре получили латинские транскрипции своих имён, например, «Oginskaja-1» («Огинская-1»), «Dneprovskaja-22» («Днепровская-22»), «Zapadnaja-3» («Западная-3»), «Zapadnyj-8» («Западный-8»), и были переданы OT-Einsatz VII «Dnepr-Strombau», Kiev (Организация Тодта, отдел Строительства на Днестре) (Dorgeist, 2018).

Но оккупационные власти Германии не ограничились эксплуатацией захваченных советских судов. Военно-хозяйственные перевозки требовали гораздо большего количества барж, чем было захвачено и введено в строй. Поэтому в Пинске с 1942 по 1944 г. велось строительство деревянных барж на верфи Staatswerft Pinsk / Arbeitsstab Holzsschiffbau an Werften des Werftverbandes Dnepr-Düna (Пинский государственный судостроительный завод и Днепро-Двинское объединенное управление деревянного судостроения). Строились баржи двух типов: тип К грузоподъемностью 150-200 т. (построено 71 баржа), и тип L грузоподъемностью 300-400 т. (построено 25 единиц) (Спичаков, 2020). Все баржи были переданы в FWA-2. Кроме барж, в 1943 г. в Пинске, было начато строительство одновинтовых буксирных пароходов типа С, проект которых был разработан в Германском министерстве путей сообщения. Три таких буксира в степени готовности 70 % были захвачены Красной Армией в 1944 г. и достроены после войны для Днепро-Двинского речного пароходства и получили имена «Чапаев», «Чкалов» и «Гастелло» (ГАКО. Ф. 1950. Оп. 1–2). Кроме того, в Бобруйске, в 1942 г. был построен буксирный винтовой газоход, получивший индекс 45 (ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1).

В апреле 1942 г., в Вене, было создано пароходство DFS (Dnepr-Flußschiffahrt GmbH), для перевозки грузов по Днестру, Днепровскому лиману и Южному Бугу. В мае 1942 г. в новое пароходство была передана значительная часть судов, находящихся под контролем WTLO. В DFS суда перешли под именами и индексами, которые были присвоены в WTLO.

В 1943 г. после окончания Сталинградской битвы, в ходе Великой Отечественной Войны произошёл перелом. Красная Армия стала развивать свои успехи почти на всех фронтах. Результатом этого стало освобождения больших территорий, ранее оккупированных противником. Немцы, теснимые Красной Армией, отступали и бросали имущество и технику. Это коснулось и ранее захваченных немцами советских речных судов: их затопляли путём подрыва, реже просто бросали. Организация судоподъема была возложена на Военно-Морской Флот, которым летом 1943 г. было сформировано РАСУ (Управление судоподъемных и аварийно-спасательных работ на речных бассейнах), а также соответствующие отделы и группы, подчиненные военным флотилиям (Тыл советских вооруженных сил..., 1977). А в НКРФ были организованы военно-восстановительные управления и их подразделения: военно-восстановительные (ВВО) и речные аварийно-судоподъемные отряды (РАСО) (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 5). К концу 1944 г. на речном транспорте были созданы и действовали семь военно-восстановительных управлений (ВВУ). С августа 1942 г. по октябрь 1945-го военно-восстановительные отряды подняли со дна рек 432 самоходных судна общей мощностью 46 тыс. л.с. и 699 несамоходных общей грузоподъемностью 340 тыс. т. Всего же речниками за годы войны было поднято 1558 судов различного назначения (Советский речной транспорт..., 1981). Множество судов, затопленных немцами, были подняты, отремонтированы, и ещё много лет после окончания войны, продолжали служить в своих прежних пароходствах.

Несколько по-иному сложилась судьба у судов из Латвии и Эстонии. В конце войны, в 1944-45 гг., многие из них были уведены в германские порты Кёнигсберг, Пиллау, Данциг, где использовались на военно-транспортных перевозках (Schwartz, 2012). Некоторые после этого были захвачены Красной Армией в немецких портах. А в самом конце войны, весной 1945 г., небольшая часть речников из Прибалтики ушла с беженцами в порты Швеции, где была интернирована. Далее по требованию советского правительства эти суда были возвращены СССР, и продолжили работать в своих пароходствах, образованных ещё в 1940 г.



Рис. 1. WTLO-150 («1 мая» – пассажирский пароход), Кременчуг, 1943 г.



Рис. 2. БН-160 (баржа нефтеналивная) на службе в Вермахте, Днепр



Рис. 3. Днепр. Бывшие советские буксиры на службе в Вермахте



Рис. 4. Днепр. Буксир с баржей на службе в Вермахте

3. Заключение

Бывшие суда советского речного флота использовались во время Великой Отечественной войны как минимум несколькими структурами Германии. Это три Отдела полевых водных путей (Feldwasserstraßen-Abteilung-2, 3 и 4), а также речные флоты бывших Эстонской, Латвийской и Литовской ССР и в структурах германского Днепроовского пароходства. Кроме того, оккупационные власти организовали судостроение в Пинске, построив в итоге около сотни барж.

Литература

ГАКО – Государственный архив Гомельской области.

РГАЭ – Российский государственный архив экономики.

Советский речной транспорт..., 1981 – Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1981.

Спичаков, 2020 – Спичаков В.А. Днепровская военная флотилия 3-го формирования (1943-1951). Дрогобыч: Посвит, 2020.

Тыл советских вооруженных сил..., 1977 – Тыл советских вооруженных сил в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1977.

Dorgeist, 2018 – Dorgeist G.M.T. Transportflotte Speer. Berlin: Edition Erich Gröner, 2018.

Meyer, 1994 – Meyer G. Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee und Sächsischer Schweiz. Cuxhaven: Elbe & Spree Verlag, 1994.

Schwartz, 2012 – Schwartz B. Binnenschiffe zwischen Ostpreussen und Schlesien. Cuxhaven: Strandgut-Verl., 2012.

References

GAKO – Gosudarstvennyi arkhiv Gomel'skoi oblasti [State Archive of the Gomel Region].

RGAE – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki [Russian State Archive of Economics].

Sovetskii rechnoi transport..., 1981 – Sovetskii rechnoi transport v Velikoi Otechestvennoi voine [Soviet river transport in the Great Patriotic War]. М.: Voениzdat, 1981. [in Russian]

Spichakov, 2020 – Spichakov, V.A. (2020). Dneprovskaya voennaya flotiliya 3-go formirovaniya (1943–1951) [Dnieper military flotilla of the 3rd formation (1943–1951)]. Drogobych: Posvit. [in Russian]

Tyl sovetskikh vooruzhennykh sil..., 1977 – Tyl sovetskikh vooruzhennykh sil v Velikoi Otechestvennoi voine [Rear of the Soviet Armed Forces in the Great Patriotic War]. М.: Voениzdat, 1977. [in Russian]

Dorgeist, 2018 – Dorgeist, G.M.T. (2018). Transportflotte Speer [Transport Fleet Spear]. Berlin: Edition Erich Gröner. [in German]

Meyer, 1994 – Meyer, G. (1994). Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee und Sächsischer Schweiz [Barges between the Elbe and Oder, the Baltic Sea and Saxon Switzerland]. Cuxhaven: Elbe & Spree Verlag. [in German]

Schwartz, 2012 – Schwartz, B. (2012). Binnenschiffe zwischen Ostpreussen und Schlesien [Barges between East Prussia and Silesia]. Cuxhaven: Strandgut-Verl. [in German]

Речные рапатрианты СССР

Владислав Валерьевич Жданов ^a

^a ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

Аннотация. С первых дней Великой Отечественной войны, советские речники оказались в гуще военных событий – перевозили части Красной Армии, воинские грузы, беженцев, оборудование и людей эвакуируемых предприятий. Часть речных судов вместе с экипажами были переданы флоту и переоборудовались в военные суда. Участвуя в боевых действиях, они неизбежно несли потери – имелись советские речные суда как потопленные, так и захваченные противником. К сожалению, тема использования Германией на оккупированных территориях советских речных судов совершенно не представлена в отечественной литературе. Немногие упоминания об этом крайне эклектичны и не дают понятия о всей картине в целом. Частично, проблема использования советских судов поднималась лишь по Пинской флотилии. Таким образом, данная статья представляет собой первую попытку рассказать об этих событиях.

Бывшие суда советского речного флота использовались во время Великой Отечественной войны как минимум несколькими структурами Германии. Это три Отдела полевых водных путей (Feldwasserstraßen-Abteilung-2, 3 и 4), речные флоты бывших Эстонской, Латвийской и Литовской ССР, а также структуры германского Днепровского пароходства. Кроме того, оккупационные власти организовали судостроение в Пинске, построив в итоге около сотни барж.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, речной флот, потери, трофеи.