

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2023. 11(1): 42-49

DOI: 10.13187/inj.2023.1.42
<https://inj.cherkasgu.press>



DKS Vessels for Coastal Cargo Transportation in Germany on the Black Sea 1941–1944

Vladislav V. Zhdanov ^a

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

Abstract

In the national literature, the considerable attention is paid to the organization of freight transportation by Soviet water transport and to the analysis of the difficulties that it managed to overcome. But what was generally not reported was the difficulties that Germany and its allies faced and how they overcame them. One such unknown page remains transportation on the Black Sea, where before the war Germany simply did not have a merchant fleet. The work involves the reconstruction of the ship composition of the shipping company “Dnjepr-Küstenschiffahrt GmbH”, created to organize transport links between the Danube and the Dnieper practically from scratch. There were of great importance in this case the ships located in the region, transferred by the allies. In the overall structure of the fleet, trophies and German ships themselves made up a relatively small share. As combat experience shows, “Dnjepr-Küstenschiffahrt GmbH” generally coped with the tasks assigned to it. But due to the approaching front line, from the fall of 1943 the shipping company stopped commercial transportation and its ships completely switched to military transportation.

Keywords: World War II, Germany, Black Sea, coastal shipping.

1. Введение

В отечественной литературе значительное внимание уделено организации грузовых перевозок советским водным транспортом и анализу трудностей, которых ему удалось преодолеть. Но при этом обычно не сообщалось о трудностях, с которыми столкнулась Германия и ее союзники и как они их преодолевали. Одной из такой неизвестной страницей остаются перевозки на Черном море, где до войны торговый флот у Германии просто отсутствовал. В работе производится реконструкция судового состава пароходства «Dnjepr-Küstenschiffahrt GmbH», созданного для организации транспортного сообщения между Дунаем и Днепром.

2. Материалы и методы

Основными материалами для работы послужили работы немецких историков, обобщенные в работе (Jockel, Zhdanov, 2023), частично дополненные работой Ю. Мейстера (Майстер, 2005). Автор также выражает особую благодарность Торстену Райху (Thorsten Reich) за предоставленные им журналы боевых действий Кригсмарине: KTB Seekommandanten Ukraine Odessa, Nikolajew, KTB Seetransportstelle Cherson, Mariupol, Otschakow, Sewastopol, Taganrog, KTB Admiral Schwarzes Meer KTB Kommandanten Seeverteidigung der Krim, KTB Seetransportstelle Braila, Burgas, Galatz, Konstanza, Sulina, Varna.

3. Обсуждение и результаты

Германия, напав на СССР в июне 1941 года, рассчитывала на блицкриг, т.е. быстрый разгром советских вооружённых сил и оккупацию значительных территорий. Однако цели, намеченные военно-политической верхушкой Германии, достигнуты не были. И здесь во весь рост встала проблема снабжения Вермахта, частей СС, люфтваффе и кригсмарине морским путём. На Балтике этот вопрос затруднений не вызвал – весь регион контролировался вермахтом и кригсмарине, а судовой состав был под рукой, и в нужном количестве.

На Чёрном море всё было наоборот. В 1941–1942 гг. вермахт захватил почти все советские порты на Чёрном море: Одессу, Николаев, Херсон, Очаков, Феодосию, Ялту, Севастополь. На Азовском море были взяты Мариуполь, Таганрог, Ейск, Азов, Ростов, Темрюк, Генчешек. Однако на Чёрном море у Германии не было судов для налаживания снабжения южной группировки немецких войск. Первыми судами, которые использовали в октябре 1941 г. для перевозки грузов, стали самоходные паромы «Siebel» грузоподъёмностью 130 т. Затем к ним присоединились торговые суда стран-союзниц Германии: Венгрии «Tisza» (1937 г.), «Kolozsvár» (1941 г., 833т) и Болгарии («Царь Фердинанд»).

13 апреля 1942 г. концерном «Hermann Göring» и пароходством «Deutschen Levante-Linie», было создано пароходство «Dnjepr-Küstenschiffahrt GmbH» (DKS), со штаб-квартирой в румынской Браиле, а позже в Вене. Задача – установить транспортное сообщение между нижним Дунаем и Днепром, а также с портами Николаев и Херсон. Регулярные перевозки начались 1 июля 1942 г. Поскольку подходящих грузовых морских судов не было, в том же 1942 г., в мореходные были переоборудованы речные немецкие грузовые теплоходы с Дуная: «Engerau» (1912 г., 380 брт., 440 л.с.), «Hainburg» (1912 г., 400 брт.), «Theben» (1912 г., 367 брт.). Также в состав вошли трофейные советские суда – грунтоотвозная шаланда «Переволока» (1913 г., 840 т., 400 л.с.), поднятая немцами в Николаеве в 1941 г., и захваченный в октябре 1941 г. в Мариуполе пароход «Волго-Дон» (1918 г., 956 брт., 750 л.с.). С Дуная же были переброшены грузовые теплоходы оккупированной Югославии: «Uskok» (1933 г.) и «Vitez» (1933 г.). У Венгрии для кригсмарине был куплен теплоход «Budapest» (1934 г., 485 брт., 400 л.с.), в мае 1942 г. переданный DKS. Из Голландии перегнали грузовые каботажные теплоходы «Irene» (1929 г., 120 брт., 70 л.с.), «Mercurius» (1929 г., 170 брт.) и «Orion» (1931 г., 132 брт.). На верфи в Николаеве немцы построили три деревянных грузовых судна, грузоподъёмностью 150 т.: «Corpi 1, 2 и 3».

Буксирный флот был не менее пёстрым. С Рейна перебросили буксиры «Baden XV» (1934 г., 400 л.с.), «Baden XVI» (1935 г., 400 л.с.), «Braunkohle VIII» (1937 г., 350 л.с. и прочие; с Дуная – колёсный паровой буксир «Austria» (1901 г., 500 л.с.), моторные буксиры «Kreuzenstein» (1941 г., 190 т., 410 л.с.), «Höflein» (1941 г., 190 т., 410 л.с.), «Gestmann 9» (1936 г., 385 л.с.) и ряд других. В 1943 г. DKS пополнился буксирами, перестроенными для использования на море: «Lübeck» (1942 г., 1000 л.с.), «Isar» (1908 г., 110 брт., 380 л.с.), «Wachau» (1937 г., 155 т., 380 л.с.). Румыния предоставила свои буксиры: «Basarabia» (1917 г., 750 л.с.), «Castor» (1920 г., 193 т., 250 л.с.), «Motrul» (1921 г., 190 т., 350 л.с.) и другие. Всего 9 штук. От Венгрии – один буксир «Parkany». Из оккупированной Югославии пришли моторные буксиры «Vanat» (1902 г., 50 брт., 150 л.с.), «Galeb II» и III (оба – 1921 г., 158 т., 100 л.с.), «Indus» (1898 г., 206 брт., 400 л.с.), колёсный буксир «Sip» (1870 г., 600 л.с.). Из Голландии были переброшены моторные буксиры «Bijland» (1930 г., 100 л.с.), «Drie Gebroeders» (1930 г., 100 л.с.), «Germa» (1930 г., 110 л.с.). Всего – 6 единиц. В DKS использовались и советские суда, которые использовались как буксиры: собственно, буксир «Baurat Winckenbach» (б. «Металлист»); ледокол «Solombala» (б. «Соломбала», 1914 г., 388 брт., 1300 л.с.), затопленный в Мариуполе в 1941 г. и поднятый немцами в 1942 г.; пожарный пароход «Šunskij» (б. «Саламандра», 1903 г.), поднятый немцами в 1942 г. в Ростове; грунтоотвозная паровая шаланда «Kinburn» (б. «Кинбурн», 1885 г., 423 т., 200 л.с.), ставшая трофеем в 1941 г.

Баржевый флот тоже был интернациональным. Пароходство DDSG дало баржи и шаланды: DDSG-100 (285 т.), 101 (1845 г., 380 т.), 417 (1852 г., 351,9 т.) и т.д. Всего 9 штук. Румыния, как союзник Германии, предоставила во фрахт DKS в 1942–1944 гг. большое количество барж из пароходства CNR («Centrul Național de Româniizare», București): 402, 605, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1133 и т.д., всего 46 барж. Были привлечены баржи и других румынских владельцев: «Grigore Cicei 1» (1938 г., 1382 т.), «Peles» (1889 г., 1078 т.), «Dunarea

II» (1894 г., 1385 т.), «Elena T.» (1890 г., 1094 т.) и другие. В DKS также вошли лихтеры (морские баржи) так называемого «греческого типа». Греческая община в Румынии использовала мореходные баржи грузоподъемностью около 1000 т. и более, и осадкой в грузу 3 м. После того, как Германия оккупировала Грецию в 1941 г., дунайский флот Греции перешёл под немецкий контроль, и эти мореходные баржи с 1942 г. стали активно использоваться для морских перевозок. В DKS в первую очередь оказались лихтеры «Penelopi K» (1905 г., 1370 т.) и «Petros Levendis» (1915 г., 2170 т.). Голландский флот Дуная, после оккупации страны в 1940 г., тоже оказался под контролем Германии, но был передан в пользование Румынии, и лихтер «Evertje» (1919 г., 1518 т.) также оказался в DKS. Активно использовался дунайский флот Югославии. В 1941 г. пароходство JRP («Jugoslovenska rečna plovdba») оказалось под контролем Германии и было переименовано в SOR («Südosteuropäische Reederei»). В DKS вошли баржи JRP-24603 (1853 г., 478 т.), 27104 (688 т.), 27313 (664 т.) и прочие, всего 22 штуки. Также из Югославии пригнали баржи пароходства SBD («Srpsko brodarsko društvo», Belgrad): SBD-4 (1902 г., 165 т.), 253 (1908 г.) и другие, всего 6 штук. Дунайский флот Франции в лице пароходства SFND («Société Française de Navigation Danubienne») после капитуляции страны в 1940 г., также стал трофеем Германии. В DKS оказались лихтеры «Adour» (1907 г., 1453 т.), «Charleroi» (1911 г., 1223 т.), «Garonne» (1918 г., 1477 т.) и другие, всего 15 шт. Среди барж DKS были и советские, такие как «Amur 148», «Cerkassy», WM 1018 (б. морской лихтер «Терек», 300 т.), WM 5184, WTLO-124, 171, 344.

Для перевозки нефтепродуктов, в 1942 г. у DKS не было танкеров. Поэтому были взяты 8 речных танкеров с Дуная, для перестройки в морские суда. Это «Helvetia» и «Bayreuth» (оба 1914 г., 425 брт., 330 л.с.), MT I, II, III, IV (все 1923 г., 425 брт., 500 л.с.) – бывшие голландские, купленные в 1940 г. концерном «Hermann Göring» вместе с пароходством COMOS. Также прошли перестройку в морские суда английский танкер «Shell I» (б. «Danube Shell I», 1926 г., 488 брт., 500 л.с.) и югославский «Svoj Svome» (1935 г., 300 т., 200 л.с.). Единственным танкером DKS в 1942 г. была советская грунтоотвозная шаланда «Ангара» (950 брт.).

Отсутствие танкеров в 1942 г. заменили нефтеналивные баржи, переброшенные с Эльбы: «Breslau» (1925 г., 639 т.), «EVA III» (1925 г., 589 т.) и «Inga» (1929 г., 651,8 т.) и переданные из дунайских пароходств Германии: BL 55 (1916 г., 674,4 т.), ÖB III (1928 г., 477,1 т.) BL.L-2 и 3 (обе 1936 г., 263 т.). Пароходство DDSG передало баржи DDSG-XXII, DDSG-XXIII, DDSG-XXVI (все 1926 г., 661 т.). Далее в DKS вошли баржи, построенные в 1942-44 гг., по программе RVM (Reichsverkehrsministerium – Имперское министерство путей сообщения). Это баржи TL 155 (1943 г., 628,35 т.), TL 165 (1942 г., 636,1 т.), TL 166 (1942 г., 627,39 т.) и другие. Всего в DKS было 11 таких барж. Румыны передали баржи CNR 1464 (1913 г., 1475 т.), CNR 1472 (1894 г., 1437 т.), Sorin (1893 г., 1139 т.) и SRD 4 (1886 г., 766 т.). С Голландии в 1943 г. перегнали баржи «India» (1925 г., 561,5 т.), «Moselia» (1925 г., 622 т.) и «Vistulia» (1925 г., 626,1 т.). Две баржи были взяты у французского SFND: «Algerie» (1885 г., 1020 т.) и «Dahomey» (1936 г., 721 т.).

С 15 ноября 1943 г. все корабли DKS были сданы в субаренду пароходству «Schiffahrt-GmbH», поскольку DKS больше не осуществляла коммерческие перевозки. В соответствии с соглашением об управлении между DKS и DDSG от 20 мая 1944 г., DDSG взяла на себя управление кораблями DKS. С этой целью она основала морскую службу DDSG.

Судьба судов DKS сложилась по разному.

Из 33 грузовых судов (Германия 14, Венгрия 1, Румыния 1, Голландия 8, Югославия 4, СССР 5) погибли 14 (из них 6 на Средиземном море).

Из 9 танкеров (Германия 6, Великобритания 1, СССР 1, Югославия 1) погибли 2 судна.

Из 58 буксиров (Германия 30, Румыния 9, Югославия 8, Голландия 6, Венгрия 1, СССР 4) погибли 34 судна.

Из 143 сухогрузных барж (Германия 10, Румыния 77, Югославия 29, Франция 13, Бельгия 1, Греция 4, Голландия 1, СССР 8) погибли 32 судна.

Из 48 нефтеналивных барж (Германия 37, Румыния 4, Голландия 3, Франция 2, Великобритания 1, СССР 1) погибли 8 судов.

Часть судов стали трофеями Красной Армии и вошли в состав СДГП и Черноморского пароходства. Другие были возвращены Румынии, Югославии, Франции, Голландии,

Великобритании, Греции. Некоторые немецкие суда были подняты советскими спасателями после войны и введены в строй.

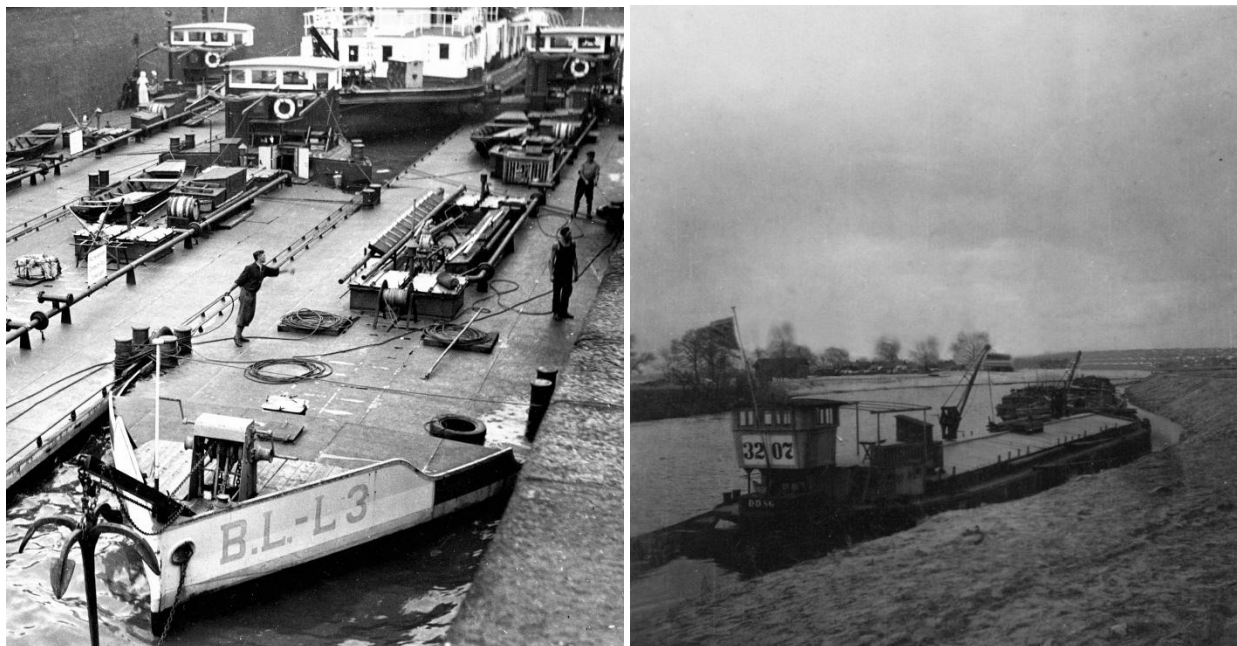


Рис. 1. В.Л.Л-1, 2, 3 (слева); DDSG-3207 (справа)



Рис. 2. «Baden XVI»



Рис. 3. «Engerau»



Рис. 4. «Isar»

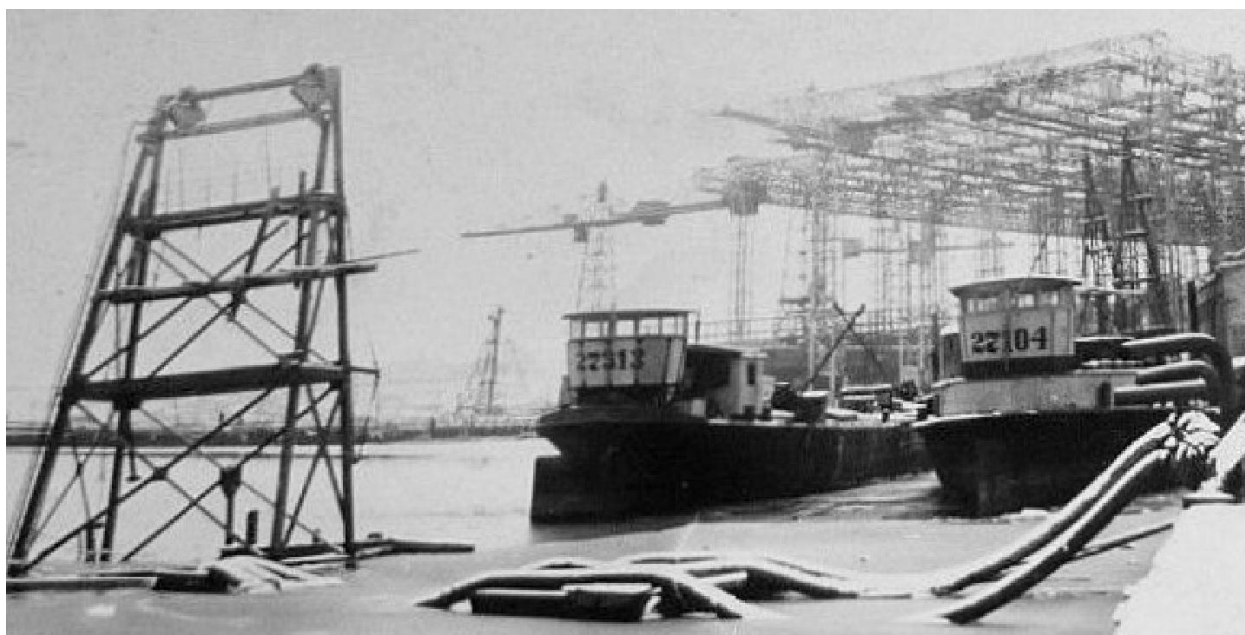


Рис. 5. JRP-27104 и JRP-27313



Рис. 6. М.Т-I



Рис. 7. «Schell-I»

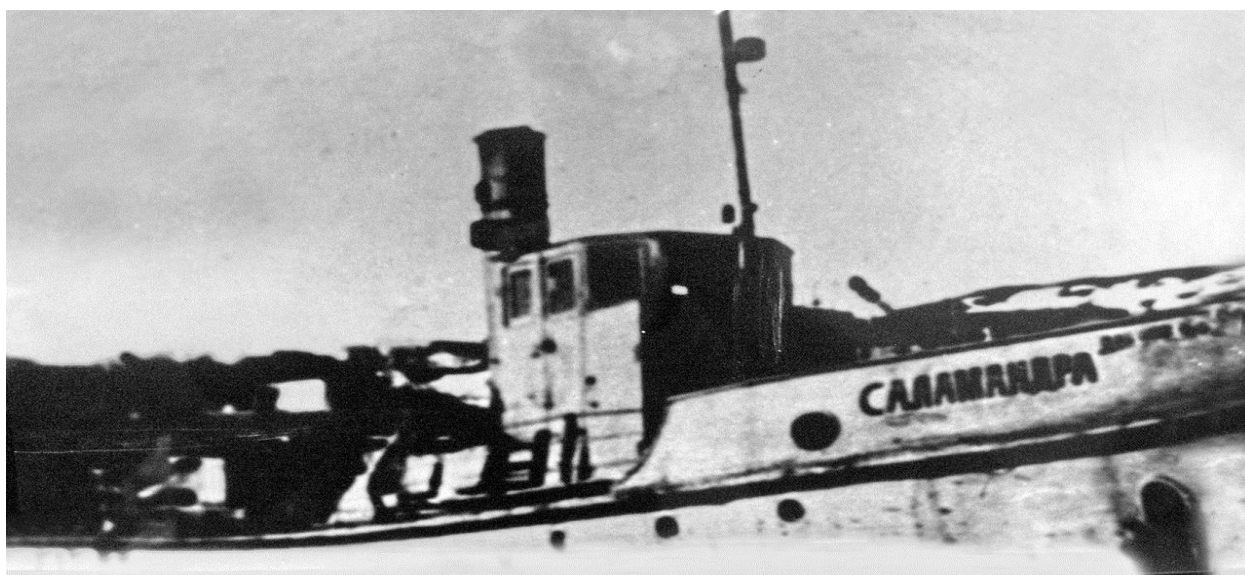


Рис. 8. «Саламандра», потом «Šunskij»



Рис. 9. TL-166

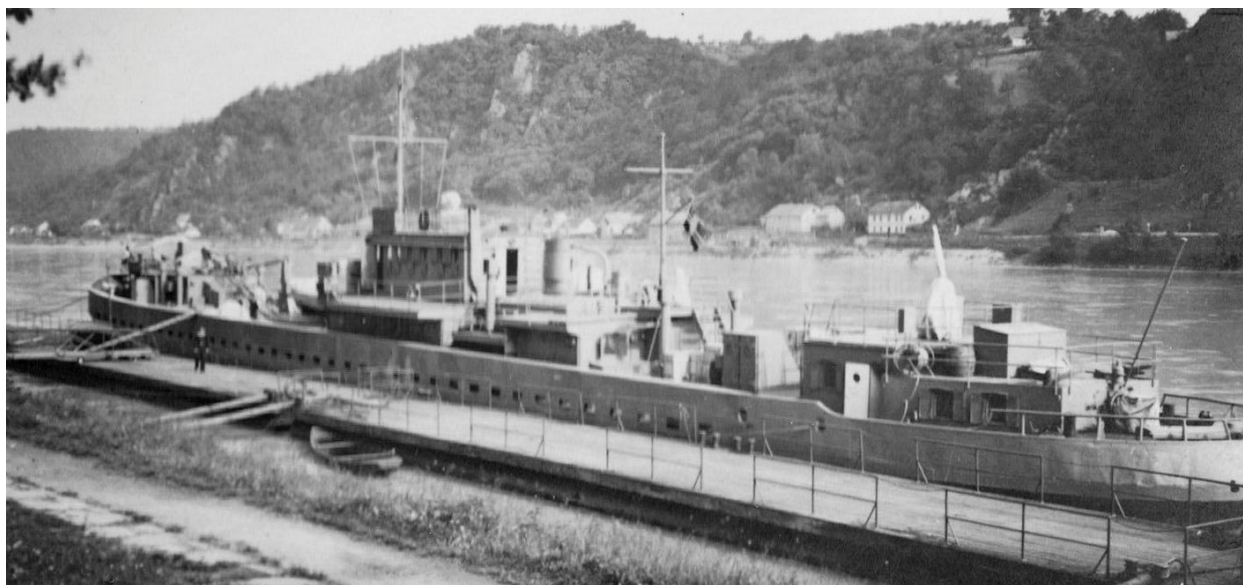


Рис. 10. «Uskok»

4. Заключение

В 1941-42 гг. Германия практически с нуля создала структуры для перевозки между Дунаем и Днепром. Большое значение при этом имели суда, находившиеся в регионе, переданные союзниками. В общей структуре флота трофеи и собственно германские суда составляли относительно небольшую долю. Как показывает опыт боевых действий, «Dnjerg-Küstenschiffahrt GmbH» в целом справилась с возложенными на нее задачами. Но из-за приближения линии фронта, с осени 1943 г. пароходство прекратило коммерческие перевозки и его суда полностью перешли на военные перевозки.

Литература

[Майстер, 2005](#) – *Майстер Ю.* Восточный фронт – война на море 1941–1945 гг. М.: ЭКСМО, 2005.

[Jockel, Zhdanov, 2023](#) – *Jockel K.-H., Zhdanov V.* Deutsche Kriegsreedereien in der Sowjetunion 1942–1945. Berlin: Edition Erich Gröner, 2023.

References

[Jockel, Zhdanov, 2023](#) – *Jockel, K.-H., Zhdanov, V.* (2023). Deutsche Kriegsreedereien in der Sowjetunion 1942–1945. Berlin: Edition Erich Gröner.

[Majster, 2005](#) – *Majster, Ju.* (2005). Vostochnyj front – vojna na more 1941–1945 gg. [Eastern Front – war at sea 1941–1945.]. М.: EKSMO. [in Russian]

Суда DKS для каботажных грузовых перевозок Германии на Чёрном море 1941–1944 гг.

Владислав Валерьевич Жданов ^а

^а ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

Аннотация. В отечественной литературе значительное внимание уделено организации грузовых перевозок советским водным транспортом и анализу трудностей, которых ему удалось преодолеть. Но при этом обычно не сообщалось о трудностях, с которыми столкнулась Германия и ее союзники и как они их преодолевали. Одной из такой неизвестной страницей остаются перевозки на Черном море, где до войны торговый флот у Германии просто отсутствовал. В работе производится реконструкция судового состава пароходства «Dnjerg-

Küstenschiffahrt GmbH», созданного для организации транспортного сообщения между Дунаем и Днепром практически с нуля. Большое значение при этом имели суда, находившиеся в регионе, переданные союзниками. В общей структуре флота трофеи и собственно германские суда составляли относительно небольшую долю. Как показывает опыт боевых действий, «Dnjepf-Küstenschiffahrt GmbH» в целом справилась с возложенными на нее задачами. Но из-за приближения линии фронта, с осени 1943 г. пароходство прекратило коммерческие перевозки и его суда полностью перешли на военные перевозки.

Ключевые слова: Вторая мировая война, Германия, Черное море, каботажные перевозки.