



ВОЕННАЯ ЛОГИСТИКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Студентка 2 курса исторического факультета Национального университета
Узбекистана

Рахмонжонова Мафтуна Русланбековна

Аннотация: Вторая мировая война стала ареной для масштабных военных операций, требующих беспрецедентной логистической поддержки. Статья рассматривает роль и значение военной логистики в ходе конфликта, делая акцент на ключевой роли военных железных дорог. Анализируются стратегии и тактики, применяемые для перемещения войск, вооружения и припасов, а также технические аспекты строительства, эксплуатации и защиты железнодорожных путей в условиях боевых действий. Особое внимание уделяется тому, как эффективность логистических систем напрямую влияла на успех или провал военных кампаний.

Ключевые слова: Военная логистика, Вторая мировая война, военные железные дороги, транспорт, снабжение, военные операции, история.

Аннотация: Иккинчи жаҳон уруши мисли кўрилмаган логистик ёрдамни талаб қиладиган кенг кўламли ҳарбий операциялар майдонига айланди. Ушбу мақола уруш давомида ҳарбий логистиканинг роли ва аҳамиятини таҳлил қилиб, ҳарбий темир йўлларнинг асосий ролига эътибор қаратади. Унда кўшинлар, қурол-яроғ ва таъминотни ҳаракатга келтириш учун қўлланилган стратегия ва тактикалар, шунингдек, жанговар шароитда темир йўлларни қуриш, ишлатиш ва ҳимоя қилишнинг техник жиҳатлари кўриб чиқилади. Логистика тизимларининг самарадорлиги ҳарбий кампанияларнинг муваффақияти ёки муваффақиятсизлигига қандай қилиб тўғридан-тўғри таъсир қилганига алоҳида эътибор қаратилади.

Калит сўзлар: Ҳарбий логистика, Иккинчи жаҳон уруши, ҳарбий темир йўллар, транспорт, таъминот, ҳарбий операциялар, тарих.

Abstract: World War II was the stage for large-scale military operations that demanded unprecedented logistical support. This article examines the role and significance of military logistics during the conflict, focusing on the pivotal role of military railways. It analyzes the strategies and tactics employed for moving troops, armaments, and supplies, as well as the technical aspects of constructing, operating, and defending railway lines under combat conditions. Special attention is given to how the efficiency of logistical systems directly impacted the success or failure of military campaigns.

Keywords: Military logistics, World War II, military railways, transport, supply, military operations, history.



Логистическая система Третьего рейха во время Второй мировой войны была глубоко укоренена как в стратегической необходимости, так и в идеологических амбициях, обусловленных желанием режима доминировать в Европе в военном и экономическом плане. Необходимость использования европейских ресурсов и военных железных дорог возникла из-за ограниченных внутренних запасов жизненно важного сырья в Германии, отсутствия у нее запасов нефти, недостаточного промышленного потенциала для ведения длительной войны и подавляющего масштаба военных целей Гитлера. С 1939 года, когда Вермахт быстро завоевывал территории по всему континенту, нацистское руководство стремилось превратить Европу в расширение немецкой военной экономики.

Эта трансформация требовала извлечения и перенаправления ресурсов в огромных масштабах, поддерживаемых обширной военной железнодорожной сетью, которая должна была служить логистической основой немецкой военной машины. Предполагаемая цель была двойкой: во-первых, обеспечить устойчивое и эффективное перемещение войск, оружия, продовольствия, топлива и других грузов к линии фронта через все более отдаленную и враждебную местность; во-вторых, систематически лишать оккупированные страны их экономического богатства в угоду Рейху¹, как часть более широкого видения Гитлера о жизненном пространстве и расовой иерархии.

Использование европейских ресурсов стало необходимым с ранних этапов войны. Германии не хватало нефти — она производила только 10% своих потребностей внутри страны — и сильно зависела от импорта, а позднее от нефтяных месторождений Румынии, которые попали под влияние Германии в 1940 году и позже были защищены военным присутствием. В 1941 году, когда Германия готовилась к операции «Барбаросса», вторжению в Советский Союз, потребность в логистике резко возросла. Вермахт расширил свои линии снабжения вглубь России, где расстояния и климат создавали беспрецедентные проблемы. Немецкая железнодорожная система, которой управляла Deutsche Reichsbahn, была основным средством поддержания этого продвижения. Однако, поскольку советская колея отличалась от стандартной европейской на 85 мм (1520 мм против 1435 мм), немецкие инженеры были вынуждены переделать тысячи километров советских железных дорог. К концу 1941 года было переоборудовано более 16 000 километров советских путей, но этот процесс привел к задержкам², узким местам и перерасходу, которые оказались катастрофическими во время советских контрнаступлений и особенно во время суровой зимы 1941–42 годов.

Европейская рабочая сила и инфраструктура были немедленно задействованы, чтобы компенсировать слабость Германии. Немецкая оккупация Франции в 1940 году

¹ Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway, Vol. 2: 1933–1945*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2003. – pp. 112–115

² Janusz Piekalkiewicz, *The German National Railway in World War II*, Schiffer Publishing, 2008. – pp. 46–50
www.innovativepublication.uz



открыла доступ к огромным промышленным ресурсам. Франция обеспечивала около 15% от общего объема производства стали Рейха к 1943 году и поставляла такие критически важные товары, как уголь, железо и подвижной состав³. Железные дороги Франции, Бельгии, Нидерландов, а позже Польши и Балкан были включены в немецкую военно-транспортную систему. Только в Бельгии было захвачено более 500 локомотивов и тысячи грузовых вагонов для поддержки операций на Восточном фронте.

Железнодорожная сеть SNCF во Франции была передана под контроль Германии и использовалась не только для перевозки войск и ресурсов, но и — что печально известно — для депортации евреев и политических заключенных в нацистские концентрационные лагеря, процесс, который частично курировал Альберт Ганценмюллер из Министерства транспорта Рейха, игравший центральную роль в планировании поездов в Освенцим и другие места уничтожения, начиная с 1942 года. Цель интеграции европейских ресурсов в немецкую логистическую систему также коренилась в долгосрочном видении Гитлера о доминировании Германии в континентальной экономике. В 1942 году Альберт Шпеер был назначен министром вооружений и боеприпасов, и под его руководством эксплуатация оккупированных территорий усилилась. Шпеер курировал координацию принудительного труда в промышленных масштабах: к 1944 году более 7,5 миллионов иностранных рабочих, включая военнопленных и гражданских лиц из Восточной Европы, работали внутри Рейха, часто в жестоких условиях. Угольные шахты Силезии, зерновые поля Украины и фабрики Франции были включены в военную экономику⁴. Организационные способности Шпеера помогли расширить военный потенциал Германии, несмотря на растущее давление союзников и бомбардировки промышленных центров и железнодорожных сетей.

Последствия этой зависимости от европейских ресурсов и железных дорог были значительными и в конечном итоге неустойчивыми. По мере того, как война затягивалась, стратегические бомбардировки союзников, особенно после 1943 года, начали парализовать немецкую транспортную систему. Такие железнодорожные узлы, как Хамм, Кельн и Мюнхен, неоднократно подвергались бомбардировкам. К лету 1944 года железнодорожное движение в некоторых регионах сократилось более чем на 60%, что парализовало как военную логистику, так и промышленное производство⁵. Зависимость вермахта от поездов, а не от моторизованных грузовиков — только около 20% немецких дивизий были полностью моторизованы по сравнению с гораздо более высокими показателями в войсках США и Великобритании — означала, что эти сбои были катастрофическими. Немецкие дивизии оказались без топлива и боеприпасов во

³ Edwin A. Pratt, *The Rise of Rail-Power in War and Conquest*, London: Macmillan, 1938. – pp. 200–203

⁴ Hahn, *Eisenbahner in Krieg und Frieden: ein Lebensschicksal*, München: Lanzenreiter, 1954. – pp. 73–76

⁵ Pottgiesser, *Die Reichsbahn im Ostfeldzug 1939–1944*, Vowinckel Verlag, 1961. – pp. 25–29



время ключевых операций, включая оборону Нормандии и позднее наступление в Арденнах в декабре 1944 года.

Идеологический компонент логистической системы нельзя отделить от ее практической функции. Нацистская концепция Lebensraum представляла Восточную Европу как колониальную глубинку, которую нужно было освободить от славян и евреев и заново заселить немцами. Логистика, таким образом, служила целям геноцида: железные дороги использовались не только для перемещения солдат, но и для депортации миллионов в лагеря смерти. Такие деятели, как Адольф Эйхман и Генрих Гиммлер, тесно координировали работу с Рейхсбан⁶, чтобы сделать этот процесс эффективным. Логистическая система, изначально разработанная для военного завоевания, стала механизмом массового убийства.

В конце концов, чрезмерное расширение логистических возможностей Германии, ее зависимость от захваченной инфраструктуры и ее идеологические цели господства и эксплуатации создали систему, которая была одновременно жестокой и хрупкой. Когда союзники продвигались в Западную Европу, а Советы продвигались с Востока в 1944–45 годах, немецкая логистическая сеть рухнула под давлением. Сама система, которая позволила Германии быстро одержать первые победы, не могла поддерживать длительную войну на истощение на нескольких фронтах⁷. Использование европейских ресурсов и железных дорог, хотя и было жизненно важным для поддержания военных усилий, не могло компенсировать структурные экономические и логистические недостатки Германии, и их эксплуатация привела к широкомасштабному опустошению по всему континенту.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Beevor, Antony. Stalingrad.** New York: Viking, 1998.
2. **Bell, P. M. H. The Origins of the Second World War in Europe.** Harlow: Pearson Longman, 2007.
3. **Boog, Horst, et al. Germany and the Second World War.** Vol. IV: The Attack on the Soviet Union. Oxford: Clarendon Press, 1998.
4. **Churchill, Winston S. The Second World War.** Vol. I-VI. Boston: Houghton Mifflin, 1948-1953.
5. **Creveld, Martin van. Supplying War.** Logistics from Wallenstein to Patton. Cambridge: Cambridge University Press, 1977.
6. **Dunnigan, James F., and Albert A. Nofi. Dirty Little Secrets of World War II.** New York: William Morrow, 1994.
7. **Ellis, John. The World War II Databook.** London: Aurum Press, 1993.

⁶ Martin van Creveld, *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004. – pp. 140–142

⁷ Gottwaldt, *Deutsche Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart: Franckh'sche Verlagshandlung, 1983. – pp. 200–203
www.innovativepublication.uz



8. **Förster, Jürgen.** “The Wehrmacht and the War of Extermination against the Soviet Union.” In *The German Military in the Age of Total War*. Edited by Wilhelm Deist. Leamington Spa: Berg, 1985.
9. **Fussell, Paul.** *Wartime. Understanding and Behavior in the Second World War*. New York: Oxford University Press, 1989.
10. **Glantz, David M.** *Stumbling Colossus. The Red Army on the Eve of World War*. Lawrence: University Press of Kansas, 1998.