

*Белла Гуттерман*

ЕВРЕИ ПОД НАЧАЛОМ ОРГАНИЗАЦИИ ТОДТА  
НА ОККУПИРОВАННЫХ СОВЕТСКИХ ТЕРРИТОРИЯХ  
(ОКТАБРЬ 1941 – МАРТ 1942 ГОДА)

Опечатанные вагоны немецких поездов стали леденящим душу символом времен Холокоста. Стук колес все еще отдается эхом в ушах выживших, и вид опечатанных товарных вагонов, торопящихся на восток в лагерь смерти, врезался в коллективную память. В то же время немецкая железная дорога оказалась источником серьезных проблем, с которыми столкнулись немцы в ходе операции «Барбаросса» – и за решение которых заплатила страшную цену небольшая группа еврейской молодежи.

Эта странная история, второстепенная подробность в рамках общей исторической картины, до сих пор не становилась объектом исследования. Поразительный факт: группа еврейской молодежи из восточной Верхней Силезии – узники лагерей принудительного труда для евреев, принадлежавших организации Шмельта<sup>1</sup>, – была под видом немецких рабочих организации Тодта<sup>2</sup> отправлена на восстановление сети железных дорог в СССР.

---

<sup>1</sup> Организация Шмельта (*Organisation Schmelt*, ОШ) была создана Гиммлером как самостоятельная структура, подчиненная непосредственно ему. Официально организация называлась «Службой особого уполномоченного рейхсфюрера СС и начальника немецкой полиции по использованию инонациональной рабочей силы в Верхней Силезии» (*Dienststelle des Sonderbeauftragten des RFSS und Chef der Deutschen Polizei für fremdvölkischen Arbeitseinsatz in Oberschlesien*). Как правило, немцы предпочитали сокращать это название до слов «организация Шмельта», – по имени офицера СС и полиции бригадфюрера Альбрехта Шмельта, поставленного во главе организации. Евреи восточной Верхней Силезии не знали Шмельта. Они сталкивались только с чиновниками среднего звена – в основном с Генрихом Линднером, Геншильдом и Кноллем, и поэтому называли ведомство, использовавшее их труд в гетто и содержащее их в рабочих лагерях, «Особым» – «Дер зондер» (*Der Sonder*). Вольф Грунер считает, что по крайней мере часть таких лагерей возникла еще до создания организации Шмельта; возможно, они были переданы под ее ответственность. Не все существовавшие лагеря были подчинены организации. Грунер предполагает, что несколько лагерей, возникших осенью 1940 года, относились к дорожному управлению Рейха – Рейхсавтобану (*Reichsautobahn*), на проектах которого к концу 1941 года были заняты принудительным трудом около 8000 евреев. См. Wolf Gruner, "Juden bauen die 'Straßen des Führers', Zwangsarbeit und Zwangsarbeitslager für nichtdeutsche Juden im Altreich 1940 bis 1943/44" // *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* (1996), Heft 9, S. 807.

<sup>2</sup> Организация Тодта (*Organisation Todt*, ОТ) представляла собой крупную строительную фирму. Ее возглавлял д-р Фриц Тодт, в будущем министр вооружения и боеприпасов, а после его гибели в авиакатастрофе – Альберт Шпеер. По требованию Тодта

Длань организации Шмельта не только простиралась над всей Германией и над аннексированной Рейхом территорией Польши, но, посредством группы еврейских заключенных, достигла и заснеженных просторов СССР. В поисках рабочей силы для строительства на востоке руководство Рейхсавтобана<sup>3</sup> и руководители ОТ решились на смелый эксперимент. К ним присоединились руководители организации Шмельта, искавшие новые источники доходов. 350 молодых евреев – выходцев из Заглембе<sup>4</sup>, узников принадлежащих Рейхсавтобану лагерей принудительного труда для негерманских евреев, были помещены осенью 1941 года в рабочий лагерь вблизи германского фронта. Для них затеянный немцами эксперимент закончился трагически. Организация Шмельта поставляла Рейхсавтобану еврейскую рабочую силу<sup>5</sup>.

История 350 молодых людей, еврейство которых должно было оставаться секретом для окружающих, прошедших ускоренный

---

в июне 1933 года был принят закон «О создании предприятия Рейхсавтобан». Задачей Рейхсавтобана было развитие дорожной сети и одновременно создание дополнительных рабочих мест. Фрица Тодта назначили главным инспектором дорог в Германии; его предприятие быстро развивалось, были проложены тысячи километров новых дорог. В мае 1938 года строительные работы были приостановлены, так как все усилия сосредоточились на возведении Атлантического вала. Организация постепенно росла; в ней были заняты свыше 1 000 000 человек – рабочие, в том числе подневольные, военнопленные и узники концлагерей.

<sup>3</sup> Руководство Рейхсавтобана отвечало за создание инфраструктуры шоссейных и железных дорог Рейха.

<sup>4</sup> Заглембе – горнопромышленный район на юге Польши (в русской литературе его часто называют Домбровским каменноугольным бассейном). После немецкой оккупации территория была аннексирована Рейхом и включена в границы Верхней Силезии. В результате аннексии к еврейскому населению довоенного Рейха добавились 65 000 евреев, которых нацисты собирались немедленно выселить на территорию Генерал-губернаторства. Однако после нескольких небольших депортаций в рамках плана «Ниско» высылки прекратились – в результате вмешательства силовых структур, преследовавших собственные интересы, например, генерал-губернатора Ганса Франка и армейских командиров, которые нуждались в еврейской рабочей силе. Сыграла свою роль и надежда рейхсфюрера СС Генриха Гиммлера обрести с помощью использования еврейской рабочей силы капитал и влияние.

(Заглембе не является частью Силезии, эта территория была введена в ее состав только при немецкой оккупации. В действительности Заглембе принадлежит к исторической области Малая Польша. Называть евреев Заглембе евреями Верхней Силезии, как это делает автор, не вполне верно. – Прим. ред.)

<sup>5</sup> Подробнее см. Bella Gutterman, *Gesher zar el ha-hayim: Yehudim be-mahane ha-rikuz Gros-Rozen u-ve-mahanot ha-avoda shelo 1940–1945* (Jerusalem: Yad Vashem, 2000); Alfred Konieczny, "Die Zwangsarbeit der Juden in Schlesien im Rahmen der 'Organisation Schmelt'" // *Sozialpolitik und Judenvernichtung: Gibt es eine Ökonomie der Endlösung?* (Berlin [West]: Rotbuch Verlag, 1987 [Beiträge zur nationalsozialistischen Gesundheits- und Sozialpolitik, Bd. 5]); Alfred Konieczny, "'Organizacja Schmelt' i jej obozy pracy dla Żydów

курс полувоенной подготовки, одетых в особую форму и отправленных к месту назначения вместе с группой рабочих и инженеров, содержится в свидетельских показаниях тех немногих, кто пережил морозный ад, а затем концентрационные и рабочие лагеря, куда их вернули. Настоящая статья пытается выяснить цели этой операции, понять, почему евреев восточной Верхней Силезии выдавали за немецких рабочих организации Тодта и как они были связаны с операцией «Барбаросса». Эта история наглядно демонстрирует многочисленные противоречия в процессе принятия решений нацистскими властями, особенно когда эти решения затрагивали евреев.

Подготовка войны с СССР заняла, как известно, многие месяцы, и все же после начала военных действий обнаружилось множество недостатков и упущений в стратегическом планировании<sup>6</sup>. Различные факторы: трудности в управлении фронтами, тактика «выжженной земли», к которой прибегала Красная армия, а также способность советских войск реорганизоваться в процессе отступления – тормозили немецкое вторжение. Отступая, советские войска взрывали предприятия, поджигали продуктовые склады, резали или угоняли на восток скот. Между тем в середине октября, после дождей, наступила осенняя распутица. В следующие три недели погода все ухудшалась: зима вступала в свои права значительно раньше срока. Моторы машин замерзали, их приходилось прогревать; расходы топлива росли. Одновременно увеличилась потребность в боеприпасах, которые постоянно расходовались в оборонительных боях с советской армией и партизанами, устраивавшими засады на колонны снабжения. Доставка припасов стала на этом этапе одной из главных задач немецкого командования. В декабре, когда температура упала до 31 градуса ниже нуля, солдаты вынуждены были устраиваться на ночлег в деревянных избах и случайных укрытиях. Уцелевшие строения были в плачевном состоянии:

---

na Śląsku w latach 1940–1944” // *Studia nad Faszyzmem i Zbrodniami Hitlerowskimi*, vol. 15 (1992), pp. 281–314 (Wałbrzych: Państwowe Muzeum Gross-Rosen, 1992). Сведения об организации Шмелята скудны. История отправки партии евреев на восток не имеет документального подтверждения, кроме свидетельств выживших, которые совпадают в основных фактах.

<sup>6</sup> Allen Clark, *Operation Barbarossa: The Russian-German Conflict, 1941–1945* (New York: William Morrow and Co., 1965), pp. 24–25.

*В больших сельских хозяйствах мы видели сожженные конюшни и амбары, оставленные дома без всяких признаков жизни. Чтобы облегчить прокладывание пути на бесконечных просторах, мы летали над железнодорожными линиями – и иногда на протяжении всего полета не видели ни одного поезда. От сожженных станционных построек уцелели только обугленные останки. Большинство расположенных поблизости мастерских и гаражей было разрушено до основания... то там, то здесь виднелась в белой пустыне дорога, но и она была безжизненна. Дорога уходила в бесконечность, и мертвенная тишина, окутывавшая огромные пространства, навевала уныние...<sup>7</sup>*

### *Участие организации Тодта в военной кампании*

Быстрая и легкая победа, вид отступающих советских солдат и захват огромных территорий привели к эйфории. Немецкие танки почти беспрепятственно продвигались по бескрайним просторам, когда вдруг обнаружилась непредвиденная опасность: плохие дороги. Армейские командиры быстро осознали насущную необходимость срочного восстановления советской железнодорожной сети, так как после первых военных успехов наступление буксовало из-за трудностей с поставкой продовольствия и боеприпасов, функционированием вспомогательных служб, поддержкой транспортных средств и прочего<sup>8</sup>.

Операция «Барбаросса» удостоилась особого внимания д-ра Фрица Тодта – генерального инспектора дорог, министра вооружения и боеприпасов. Он давно и успешно – с 1933 года, когда началась реализация проекта Рейхсавтобана, и до начала 1941 года – сотрудничал с руководством железных и шоссейных дорог Рейха. Организация под его началом носила его имя и была хозяйственным учреждением полувоенного типа<sup>9</sup>. Тодт поручил одному из своих ведущих работников, Ксавьеру Доршу, подготовиться к новой военной кампании. Уже к началу 1941 года Дорш разработал план размещения передвижных подразделений организации на завоеванной территории – план операции «Якоб» (*Einsatz Jacob*)<sup>10</sup>. 6 июня 1941 года Верховное главнокомандова-

<sup>7</sup> Albert Speer, *Be-tokhekhei ha-Raikh ha-shlishi* (Tel Aviv: Bustan, 1979), p. 209.

<sup>8</sup> Clark, *Operation Barbarossa*, p. 52.

<sup>9</sup> Alfred Vagts, *Hitler's Second Army* (Washington D.C.: Infantry Journal, 1943), p. 117.

<sup>10</sup> Ксавьер Дорш, один из приближенных Альберта Шпеера, фактически управлял организацией Тодта.

ние вермахта выпустило соответствующий приказ: «Для предстоящих летних военных операций вермахту необходимы отряды опытных и готовых немедленно приступить к работе прокладчиков дорог. Создание таких частей поручается генеральному инспектору дорожного строительства».

Организация Тодта сопровождала вермахт в захваченные страны и поддерживала тесную связь с техническими частями. Ранее, как правило, бригады ОТ состояли из бывших солдат, получивших военную подготовку во время Первой мировой войны; теперь же набору подлежали в основном те, кто родился в 1909–1911 годах, прошел военные курсы и владел оружием – на случай неожиданного нападения<sup>12</sup>. По некоторым свидетельствам, сам Тодт говорил: «Мне теперь нужны не те инженеры, что сидят в конторах, а те, что находятся в гуще событий. Мне нужны техники-руководители»<sup>13</sup>. Однако нехватка рабочей силы в связи с призывом в армию чувствовалась и в ОТ; организации приходилось искать новых рабочих. Согласно указаниям Фрица Тодта, на завоеванных восточных территориях предполагалось расквартировать 20 000 человек: 5000 рабочих Рейхсавтобана, 10 000 рабочих военных заводов и 5000 рабочих других предприятий<sup>14</sup>. Уже в сентябре 1941 года рабочих стали свозить в три сборных лагеря (*Sammellager*), где их обучали прокладывать шоссейные и железные дороги и возводить мосты. Сложнейшие планы были посвящены организации снабжения. Чтобы собрать транспортные средства для отправки на восток, пришлось урезать квоту, выделенную бригадам ОТ на других фронтах. 2000 машин были отозваны из бригад, дислоцированных во Франции; управление должны были осуществлять руководители предприятий, работавших на Генеральный инспекторат дорожного строительства Германии<sup>15</sup>. Ядро операции «Якоб» составляли сотрудники самой организации Тодта, ибо решено было располагать вдоль линии фронта как можно меньше персонала и оборудования производящих работы фирм.

<sup>12</sup> *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force, Evaluation and Dissemination Section. G-2 (Counter Intelligence Sub-Division): Basic Handbook* (Washington, D.C.: [s.n.], 1945–1947)

<sup>13</sup> Vagts, *Hitler's Second Army*, p. 124.

<sup>14</sup> Hans Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn in Ostfeldzug* (Neckergemünd: Scharnhorst Buchkameradschaft, 1960), S. 43.

<sup>15</sup> *Ibid.*, S. 21.

Когда началась война с СССР, вермахту были предоставлены 20 оперативных команд (*Einsatzkommando*), состоявших из работников организации Тодта; команды подчинялись разным группам армий и были готовы к перемещениям. Семь команд были отправлены на юг, восемь – на центральный фронт, пять – на северный. При каждой команде было создано особое подразделение, которому надлежало поддерживать постоянную связь с армией через фронтфюреров (*Frontführer*) – командиров оперативных команд ОТ. Кроме того, приданным командам врачам и начальникам транспортных отделов тоже было поручено поддерживать постоянную связь с параллельными структурами в армии. До марта 1942 года эти подразделения связи подчинялись не командиру оперативных команд ОТ, а начальнику штаба армии, и их обязанностью было строжайшим образом согласовывать действия оперативных команд с армией. В каждой оперативной команде организации Тодта было несколько подразделений, а в каждом подразделении, как правило, восемь рабочих групп, каждая под руководством бауфюрера (*Bauführer*). Эта структура сохранилась и после гибели Фрица Тодта в таинственной авиакатастрофе 8 февраля 1942 года. Его преемник, Альберт Шперер, в ходе реорганизации предоставил Ксавьеру Доршу широкие полномочия.

#### *Участие Рейхсавтобана в военной кампании*

Хотя шоссейным и железным дорогам Германии была отведена особая роль в снабжении и обслуживании вермахта и в обеспечении успеха военных операций в СССР, транспортная сеть в оккупированных странах почиталась не менее важной. Еще в октябре 1940 года вермахт выдал руководству железных дорог подробные инструкции по подготовке железнодорожных станций и путей Остбана (*Ostbahn* – сокращенное наименование Управления восточных железных дорог) к увеличению нагрузки. Эти инструкции, известные как программа «Отто», предписывали привести железнодорожную сеть в состояние готовности к 10 мая 1941 года<sup>16</sup>. В конце ноября 1940 года ОКХ (*Oberkommando*

<sup>16</sup> Wolf Gruner, "Juden bauen die 'Straßen des Führers'", S. 800; Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn*, S. 43.

*des Heeres* – Главное командование сухопутных войск) потребовало от бюро труда в Силезии предоставить ей в рамках программы «Отто» еврейских рабочих для подготовки оперативных команд, которые будут отправлены на восток. Бюро труда не сумело выполнить эту заявку, и ОКХ стало взвешивать возможность использования военнопленных<sup>17</sup>. Для решения проблем с рабочей силой руководство Рейхсбана (Имперского управления дорог) создало лагерь принудительного труда для евреев негерманского происхождения. Программа «Отто» предусматривала расширение железнодорожных станций, на которых менялись локомотивы, строительство новых станций на востоке, возведение дополнительных сигнальных постов, переводных стрелок и электрических и телефонных сетей. Подготовка разветвленной инфраструктуры требовала, по расчетам руководства, 30 000 рабочих. Организация такого количества рабочих и отправление их, вместе со строительными материалами и оборудованием, на восток, параллельно со снабжением вооруженных сил легли тяжелым бременем на руководство Остбана, которое одновременно отвечало за развитие сети шоссежных дорог, строительство аэродромов и поставку грузов. Между тем холодной зимой 1940/1941 года дирекции пришлось в срочном порядке выделить не меньше 10 000 человек для расчистки занесенных снегом путей. Остбан отставал от графика, не укладывался в сроки<sup>18</sup>.

Времени на соблюдение всех технологических требований не хватало, и руководству приходилось упрощать рабочий процесс, чтобы успеть к началу вторжения в Россию. Поэтому, укладывая рельсы, их не укрепляли должным образом немедленно – эти работы производились позже<sup>19</sup>. Решение казалось правильным, ибо дирекциям в Варшаве, Кракове, Кенигсберге и Данциге удавалось ежедневно отправлять на восток 220 поездов вместо 84, как ранее. Это позволило в течение пяти месяцев переправить на территорию СССР 141 дивизию. Но здесь возникла первая проблема с организацией снабжения, затронувшая всех участников войны на

<sup>17</sup> Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn*, S. 21. На программу «Отто» было потрачено 1,2 миллиарда злотых, 60 % этой суммы заплатил Рейх и 40 % – руководство Остбана. Подготовку необходимо было закончить до 15 июня 1941 года.

<sup>18</sup> Seidler, *Die Organisation Todt*, S. 96; Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn*, S. 24.

<sup>19</sup> Clark, *Operation Barbarossa*, p. 132; Seidler, *Die Organisation Todt*, S. 97.

востоке, от командиров до солдат. После стремительного захвата огромного пространства немцы обнаружили, что собранные разведкой сведения о состоянии железнодорожных путей в России далеки от действительности. Все планы снабжения, основанные на оценке пропускной способности русской сети железных дорог, оказались неосуществимы.

Управленческие неудачи, нехватка сырья и оборудования привели к полной зависимости от снабжения. Припасы подвозились ограниченным количеством местных поездов, находившихся в распоряжении армии. Выяснилось, что в отличие от ситуации на Западном фронте, где кроме поездов задействованы были многие другие транспортные средства, на востоке снабжение армии целиком и полностью зависит от исправности товарных поездов. Иных возможностей не было. Немногочисленные в России шоссейные дороги были в скверном состоянии, и вдали от баз снабжения в Рейхе полагаться приходилось только на поезда. Однако техническое состояние железных дорог в России тоже оставляло желать лучшего – лишь некоторые центральные железнодорожные узлы оказались оборудованы современными установками и электрическими приводами. Стремительное продвижение армии в начале войны заставило руководителей Рейхсбана выделить для нужд Восточного фронта значительную рабочую силу, и в июле 1941 года собранные из ряда лагерей рабочие были отправлены на восток, на оккупированные территории. И там-то командиры с изумлением обнаружили, что железнодорожная колея в России на 8,9 сантиметра шире, чем в Западной Европе, а значит, прямая перевозка грузов из Рейха на фронт невозможна<sup>20</sup>.

В ноябре 1941 года, во время своего путешествия на восток, Альберт Шпеер убедился, что дорожное движение на востоке неминуемо столкнется с серьезными проблемами, и проблемы эти только усугублялись разрушительными операциями отступающей Красной армии. Солдаты так основательно крушили русскую сеть железных дорог, что быстро починить ее не представлялось возможным, а когда это все же удавалось, пользоваться можно было только участками, проложенными между большими реками: мосты были взорваны Советами. Шпеер понимал, что в эйфории от первых успехов кампании, когда казалось, что «русский

<sup>20</sup> Seidler, *Die Organisation Todt*, S. 97.



медведь» уничтожен, никто не думал о восстановлении этих объектов. Гитлер не проявлял интереса к проблеме снабжения, которая неизбежно должна была возникнуть с наступлением зимы. Крупные чиновники Рейхсбана и армейские и авиационные командиры часто жаловались на трудности со снабжением, и по возвращении Шпеер обратился к Гитлеру, посоветовав немедленно направить на восстановление русских железных дорог 30 000 из 65 000 строительных рабочих, занятых на объектах Рейха, а также штат инженеров<sup>21</sup>.

Гитлер задержал решение вопроса на две недели и только 27 декабря 1941 года дал наконец свое согласие. Донесения с театра боевых действий поставили вопрос о перевозке жизненно важных грузов на фронт. Были предложены два варианта решения. Согласно первому варианту, необходимо было на восточной границе перегружать все – военную технику, оружие, боеприпасы и транспортные средства – с немецких поездов на немногочисленные русские поезда, захваченные в ходе наступления. Второй вариант предполагал в ходе особой молниеносной операции сузить колею русской железной дороги, чтобы немецкие поезда могли продолжать свой путь по оккупированным землям. Д-р Тодт поддерживал предложение о сужении колеи и пытался убедить главу Отдела дорожного движения вермахта как можно скорее начать подгонять русские железнодорожные пути под европейский стандарт. Его настойчивость объяснима: армия не располагала достаточным количеством советских вагонов, и первый вариант решения не обеспечил бы непрерывного снабжения. Однако и второе предложение не могло бы полностью разрешить все возникающие проблемы<sup>22</sup>.

4 января 1942 года, когда Гитлер наконец распорядился начать приготовления к операции по восстановлению сети железных дорог на восточных территориях, он постфактум одобрил деятельность организации Тодта, уже находившейся на востоке и приступившей к работам. По распоряжению Гитлера людей для выполнения работ следовало «набирать из кадров Рейхсбана... вопросы продовольственного снабжения и расквартирования рабочих должны быть согласованы с командиром армейского отдела

<sup>21</sup> Albert Speer, *Inside the Third Reich* (London: Sphere Books, 1971), pp. 184–185.

<sup>22</sup> Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn*, S. 35; Seidler, *Die Organization Todt*, S. 98.

по расквартированию». В третьем пункте распоряжения Гитлер указывал: «Рабочая сила, необходимая для развития железнодорожной сети, будет состоять из строительных команд Рейхсбана, армии, организации Тодта, строительного штаба Шпеера и других производственных единиц, в соответствии с планами [местных] управлений железных дорог»<sup>23</sup>.

В четвертом пункте распоряжения говорилось, что в целях строительства и развития железнодорожной сети руководство Рейхсбана обязано предоставлять все необходимые машины, оборудование и сырье из своего постоянного запаса. Недостающее придется изыскивать своими силами. Министр экономики Рейха выделил руководству железных дорог особые лимиты. Завершение строительства превратилось в первоочередную задачу.

Предложение Тодта о сужении русских железнодорожных путей до европейских стандартов было одобрено, и руководство Рейхсбана подготовило особую программу срочного строительства на востоке (*Sofortprogramm Ostbau*), которая должна была обеспечить завершение необходимых работ к 15 марта 1942 года<sup>24</sup>. Из Рейха вглубь СССР были переброшены тысячи работников. Таким образом, приказ Гитлера от 4 января определил состав рабочей силы для строительства сети железных дорог; привлечены были и оперативные команды ОТ – часть этих команд, как мы упомянули ранее, заканчивала подготовку, а часть уже находилась на восточных территориях.

В январе 1942 года началось введение в эксплуатацию железнодорожных путей и восстановление различных объектов, в основном водяных установок и ремонтных мастерских. В конце 1941 – начале 1942 года руководство Рейхсбана переправило команду железнодорожных рабочих в группу армий «Центр», командование которой находилось в Минске. В декабре 1941 года для запуска железных дорог на северном участке фронта был создан штаб под руководством профессора Гислера, располагавший 2 000 работников из числа тех, кто занимался реконструкцией Мюнхена. Команды по восстановлению железных дорог на севере получили название *Eisenbahneinsatz Riga*, а начальство группы обосновалось в Пскове. Наравне с рабочими ОТ и строительным

<sup>23</sup> Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn*, S. 38–39.

<sup>24</sup> *Ibid.*, S. 33.

штабом Шпеера были задействованы и гражданские немецкие строительные компании, а к черным работам – расчистке снега и разгрузке вагонов – привлекались местные жители<sup>25</sup>. В первые месяцы 1942 года эти штабы получили в свое распоряжение тысячи квалифицированных рабочих и специалистов из Германии, а также вспомогательных рабочих, мобилизованных на строительные предприятия Рейха. Формируя рабочие бригады, ОТ отступила от своей обычной практики – размещать работников на тех же предприятиях, на которых они трудились. ОТ действовала на свой страх и риск, а использовать гражданских рабочих в бригадах, рассеянных по прифронтовой полосе, где уже действовали первые партизанские отряды, было слишком опасно<sup>26</sup>. Охрана, и многочисленная охрана, была необходима; гражданские же предприятия никак не могли бы обеспечить безопасность работников.

Итак, решение было принято, большие оперативные команды составлены – но работы все равно продвигались недостаточно быстро. Снегопады тормозили прокладывание железнодорожных путей: прежде чем снять рельс и уложить его заново, приходилось убирать снег. Кроме того, выяснилось, что местных рельсов не хватает, а прибытие новых из Германии задерживается; не хватало сигнальных и стрелочных устройств, и их тоже приходилось везти издалека. Для перевозки необходимого был создан особый штаб при главном управлении Рейхсбана в Берлине. Снабжение рабочих продовольствием, одеждой и прочим было возложено – на некоммерческой основе – на центры обслуживания армии (*Heeresverpflegungsdienststellen*), а для снабжения оборудованием, машинами, инструментами и для устройства ночлега рабочих штаб операции «Якоб» создал особый центр. При ОТ уже существовал особый штаб (*Einsatzstab*), отвечавший за бесперебойные поставки строительных материалов, инструментов и транспортных средств. Другой серьезной проблемой, удручавшей руководство Рейхсбана, оказалась непригодность немецких локомотивов к работе в условиях русского холода: открытые части локомотивов, трубы и насосы замерзали и ломались. Техникам приходилось на месте искать выход из положения, утеплять уяз-

<sup>25</sup> Seidler, *Die Organisation Todt*, S. 97.

<sup>26</sup> *Ibid.*, S. 98.

вимые части машин, а иногда и ставить локомотивы на кучи горячей золы, чтобы они оттаяли<sup>27</sup>.

Восстановление работоспособности железнодорожной системы посредством сужения существующей колеи, прокладывание дополнительных путей и обеспечение оперативных поставок снабжения должны были завершиться, как уже упоминалось, к 15 марта 1942 года. Приказ от 6 декабря 1941 года запрещал железнодорожникам уходить в отпуск – все ресурсы следовало бросить на выполнение поставленной задачи. 4 января 1942 года, в тот самый день, когда Гитлер принял решение, министр транспорта Германии инженер д-р Юлиус Дорпмюллер посетил округа Минск, Киев и Брест и проверил состояние железных дорог. 18 апреля 1942 года он посетил Псков, в июле – Киев, Днепрпетровск и Крым. В то же самое время уполномоченные им представители Рейхсбана проверили, как продвигаются восстановительные и строительные работы на железной дороге. Однако подробное планирование материальной стороны операции стало возможно только после получения разрешения Гитлера и оказалось сложным и длительным, так что работы не были начаты в назначенный срок. Тяжелые погодные условия тоже сказывались на ходе операции. Вскоре стало очевидно, что сроки окончания работ оценивались слишком оптимистично. Оказавшись на месте, уполномоченные выяснили, что устройства, снабжавшие водой и углем русские локомотивы, разрушены, а железнодорожные станции расположены слишком далеко друг от друга (и поэтому необходимо срочно возводить промежуточные станции). Кроме того, были повреждены сигнальные сооружения, и немецкие железнодорожники тревожились за безопасность движения поездов. Поэтому в феврале 1942 года, например, по железнодорожной линии Львов – Киев – Днепрпетровск могли пройти только восемь составов в день. Ответственные за операцию впали в отчаяние, осознав, что задача не будет выполнена в срок.

*Восстановление железнодорожной системы оказалось гораздо более сложной и трудоемкой задачей, чем нам представлялось. Русские разрушили все промежуточные станции, не оставив ни ремонтных мастерских, ни морозостойчивых цистерн с водой, ни сколько-нибудь исправных стрелочных си-*

<sup>27</sup> Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn*, S. 35.

*стем. Самые простые вещи – например, достать гвозди или доски для строительства (в Берлине хватило бы одного телефонного звонка) – здесь превратились в сложнейшую проблему, лишаящую работников сна и покоя*<sup>28</sup>.

Сам Гитлер высказался по этому поводу 30 сентября 1942 года, произнося в рейхстаге речь о военных успехах русской кампании:

*К большому сожалению, шоссейных дорог там нет, только участки дорог. Поэтому нам предстоит строить и дороги. Первые центральные трассы вводятся сейчас в действие нашей организацией Тодта. В ряде областей придется прокладывать дороги по болотистой местности. В прошлом никто бы не подумал, что в этих областях можно проложить пути для наземного транспорта*<sup>29</sup>.

Другая сложность заключалась в том, что работы по восстановлению железнодорожной сети проводились в непосредственной близости от линии фронта и жизнь рабочих подвергалась опасности. Уже в начале 1942 года партизаны начали проводить диверсии, и лагеря ОТ страдали от постоянных нападений. Но и это не остановило работы. Благодаря вмешательству высших правительственных чиновников и бесперебойному поступлению сырья программа срочного строительства (*Sofortprogramm*) была закончена к апрелю 1942 года, и вермахт мог продолжать наступление. Тем временем был подготовлен план следующего этапа работ над железнодорожной сетью, получивший название «Остбан-1942» (*Ostbahn 1942*); этот этап должен был завершиться к октябрю 1942 года. Строительные материалы, шпалы, сигнальные устройства, стрелочные устройства, бревна и рельсы поставлялись транспортом под кодовым названием «Петер»<sup>30</sup>.

### *Евреи организации Шмельта в операции «Барбаросса»*

В эту-то чудовищную ситуацию и оказалась совершенно неожиданно вовлечена группа из 350 молодых евреев в возрасте от

<sup>28</sup> Speer, *Inside the Third Reich*, p. 190.

<sup>29</sup> Vagts, *Hitler's Second Army*, p. 126.

<sup>30</sup> Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn*, S. 35. Планы по завершению строительства железных дорог продолжали составляться и после октября 1942 года (вплоть до 1944 года).

17 до 22 лет. Их внезапно забрали из еврейских лагерей Рейхсавтобана, куда они были помещены организацией Шмельта, и повезли на далекий русский фронт в составе оперативных команд организации Тодта, занятых восстановлением русской железнодорожной сети. Похоже, это единственный случай, когда еврейские узники из лагерей принудительного труда восточной Верхней Силезии были переведены для работ в другое место.

Организация Шмельта, первоначально регулировавшая использование еврейского труда в восточной Верхней Силезии, росла и расширялась; организация получила исключительные права на поставку еврейских рабочих государственным и частным предприятиям, а ее начальник снискал поддержку многих высокопоставленных лиц в местной и центральной немецкой администрации и стал влиятельной фигурой. Организация стремительно осваивала новые для себя сферы деятельности; лагеря принудительного труда для евреев возникли не только в Верхней Силезии, но и в Нижней Силезии и в Судетской области. Набравшая силу организация получала хорошие прибыли, поступавшие на отдельный счет рейхсфюрера. ОШ богатела, сдавая евреев внаем для выполнения различных черных работ, таких как реконструкция дорог, пострадавших от бомбежек, прокладывание шоссейных дорог, вырубка леса и строительство. 13 сентября 1940 года Эрих фон дем Бах-Зелевски, главный начальник СС и полиции Верхней Силезии, доложил, что «вчера рейхсфюрер СС приказал постараться собрать евреев и польских безработных в закрытых лагерях, чтобы использовать их в каменоломнях и на дорогах»<sup>31</sup>. В результате этой директивы некоторые лагеря принудительного труда для евреев были созданы как лагерь Рейхсавтобана (сокращенное название – РАБ-лагеря, от *Reichsautobahnlager* – *RAB Lager*) – лагеря, узники которых работали на Рейхсавтобан и на сеть железных дорог Рейха<sup>32</sup>. Молодым людям, о которых мы рассказываем в этой статье, уже приходилось заниматься тяжелым физическим трудом, и все же к тому, что ожидало их на востоке, они не были готовы. Вскоре концерны и компании Рейха тоже начали осваивать Верхнюю Силезию и прибирать к рукам остальные предприятия. Они тоже

<sup>31</sup> Konieczny, "Organizacja Schmelt", p. 23.

<sup>32</sup> Isabell Sprenger, *Groß-Rosen: Ein Konzentrationslager in Schlesien* (Köln: Böhlau, 1996 [Neue Forschungen zur schlesischen Geschichte, Bd. 006]), S. 245.

зарабатывали на еврейском принудительном труде и очень старались заполнить увеличенные квоты на рабочих.

Приказ об изъятии немецких рабочих из рядов организации Тодта и строительного управления Шпеера и о перемещении немецких железнодорожников Остбана заставил руководство этих и других заинтересованных организаций искать дополнительные источники рабочей силы. Число немецких рабочих (ряды которых все редели в связи с усиленной мобилизацией), задействованных за пределами Рейха, следовало свести к минимуму. Начиная с 1939 года немецких граждан – работников ОТ забирали в армию, а вместо них на работу принимали «добровольцев» из оккупированных стран или граждан стран-сателлитов. В начале 1940 года стало понятно, что организация отдала большинство своих немецких рабочих армии и военной промышленности. В августе 1941 года немцы составляли лишь пятую часть работников ОТ и в большинстве своем выполняли функции надсмотрщиков<sup>33</sup>.

Организация Шмельта в то время поставляла рабочую силу Рейхсавтобану, вермахту, ОТ и различным предприятиям Верхней Силезии. Трудно сказать, было обращение к ОШ инициативой тех, кто пользовался этой рабочей силой, или самого Альбрехта Шмельта и группы его помощников, искавших, с одобрения Гимmlера, дополнительные источники доходов и обнаруживших здесь богатый потенциал. Вероятно, здесь пересеклись интересы различных организаций и лиц, и решение использовать еврейских заключенных на восстановлении железных дорог в России было взвешено и проверено, тем более что узники лагерей организации Шмельта и так работали на Рейхсавтобан, укладывая рельсы в Верхней и Нижней Силезии. Подтверждает это предположение (а также объясняет отправку евреев в СССР) тот факт, что и в других случаях евреи, занятые принудительным трудом в организации Шмельта, использовались главным строительным управлением Рейхсавтобана в Бреслау (*Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen in Breslau*, ОБР) и при его посредничестве. С конца ноября, например, при посредничестве ОБР организация Шмельта поставляла рабочих на строительные площадки компании «Луранил», филиала концерна «И.Г. Фарбен»<sup>34</sup>. Для строительства железных

<sup>33</sup> Vagts, *Hitler's Second Army*, p. 130.

<sup>34</sup> Sprenger, *Groß-Rosen*, S. 245.

дорог западно-восточного направления руководство Рейхсавтобана получило от РСХА (Главного управления имперской безопасности) специальное разрешение использовать еврейских рабочих негерманского происхождения в лагерях в старых границах Рейха. Рейхсавтобан передал руководство этими лагерями (в отличие от закрытых лагерей, где содержались евреи немецкого происхождения) организации Шмельта и впредь заключал с нею особые договоры на группы рабочих<sup>35</sup>. Одновременно организация Шмельта сдавала евреев из этих лагерей внаем различным предприятиям, в том числе предприятиям ОТ и самому Рейхсавтобану, в ведении которых находились лагеря. Когда ОТ не хватало рабочих кадров, Тодт не раз обращался к промышленным компаниям с просьбой выделить ему часть рабочих и оборудования, а иногда (особенно если речь шла о строительных фирмах) даже пользовался целым предприятием, со всеми рабочими и всем оборудованием<sup>36</sup>. Мы не обнаружили письменных свидетельств о сделке между ОТ, организацией Шмельта и руководством Рейхсавтобана; неизвестно, был ли транспорт, сформированный из молодых еврейских рабочих, пробной инициативой, попыткой проверить, насколько эффективно можно использовать молодых евреев, или разовым событием, которое позволило бы организации Тодта продержаться в решающие месяцы зимы 1941/1942 года. Быть может, весной, по завершении первого этапа восстановления железнодорожных путей, необходимость в труде евреев отпала, поскольку решено было активнее использовать население оккупированных стран? Условия, в которых трудились эти молодые люди, показывают, что работодатели не очень заботились об их выживании. Приносимая ими польза не оправдывала особых приготовлений, связанных с привлечением их к этой работе, и усилий, призванных скрыть их еврейское происхождение и выдать их за работников ОТ.

### *Концентрация еврейских узников в лагере Гросс-Массельвиц*

Принудительный труд евреев использовался, как известно, в самых разных формах, но история этого единственного в своем роде транспорта из 350 евреев, отправленного из лагерей орга-

<sup>35</sup> Gruner, "Juden bauen die 'Straßen des Führers'", S. 800.

<sup>36</sup> Vagts, *Hitler's Second Army*, p. 130.



низации Шмельта к линии фронта под Ленинградом, остается загадочной и вызывает все новые и новые вопросы. Немногие выжили после этого страшного путешествия; выжившие попытались в меру своих сил описать то, что произошло с ними и с их товарищами, которым эта операция стоила жизни, – но они были молодыми людьми, некоторые еще подростками, не понимали, что происходит, не знали ни немецкого, ни русского и не могли даже прочесть указатели на дорогах, по которым ехали. Им трудно было следить за происходящим вокруг, холод и голод заставляли их все больше и больше замыкаться в себе<sup>37</sup>. Им было ясно, что выбор пал на них из-за их молодости и физической крепости; после возвращения они узнали также, что из лагерей Верхней Силезии транспорты на восток больше не отправлялись. Эти молодые люди были пешками в игре влиятельных организаций, представители которых неожиданно появились в лагерях, отобрали подходящих заключенных, одели их в форму, похожую на униформу ОТ, и отправили их вместе с техническими бригадами, немецкими рабочими и тысячами подневольных рабочих из других стран заботиться об исправности железнодорожных путей, которые позволили бы немецкой армии вырваться из капкана русской зимы и продолжать войну.

По-видимому, решено было выбрать молодых людей именно из лагерей Закрау, Бранде, Эйхталь и Аунроде – все эти лагеря принадлежали Рейхсавтобану, – потому что эти заключенные уже работали на строительстве инфраструктуры для сети шоссе-сейных и железных дорог в Силезии, а администрация Рейхсавтобана готова была использовать труд еврейских заключенных на востоке. Согласно служебной записке, отправленной 15 января 1943 года строительным командам, в дополнение к подробному распоряжению руководства об использовании евреев от 31 октября 1941 года, все правила, регулировавшие использование евреев на объектах Рейхсавтобана, распространялись и на восточные территории; предписывалось следить, чтобы евреи работали только группами и были отделены от других бригад<sup>38</sup>.

<sup>37</sup> Согласно свидетельским показаниям, хранящимся в архиве Яд Вашем, и интервью с двумя выжившими, группа состояла из рабочих, родившихся в 1919–1924 годах.

<sup>38</sup> Циркуляр дирекции Восточных железных дорог: АЯВ. О51/66; *Verzeichnis der Haftstätten unter dem Reichsführer SS (1939–1945. Konzentrationslager und deren*

Еврейским старостой (*Judenälteste*) в лагере Закрау был Юлиус Зигель, офицер австрийской армии времен Первой мировой войны. В лагере он щеголял в зеленом костюме с бриджами, в начищенных сапогах, с хлыстом в руке и моноклем в глазу. Когда лагеря, работавшие на Рейхсбан, согласились выделить для предполагаемой операции некоторое число заключенных, именно Юлиусу Зигелю начальство организации Шмельта поручило сформировать Ост-айнзац – транспорт на восток. Кандидаты были направлены в лагерь Гросс-Массельвиц в окрестностях Бреслау. Там располагались огромные склады, поставлявшие необходимое оборудование для восточной кампании; там ожидали отправки тысячи саней и сотни тысяч лыж. В лагерь Бранде прибыл Генрих Линднер, заместитель Шмельта; он отобрал 200 молодых людей и отправил их в Гросс-Массельвиц. Лагерь Эйтхаль посетил Геншильд, которого узники звали «Хромым» или «Конским барышником», – он набирал рабочих на различные предприятия. Всех отобранных отправили на грузовиках в Гросс-Массельвиц и разместили в двух блоках, отдельно от других заключенных<sup>39</sup>. Ночью им дали поесть, и качество и количество еды удивили их; на следующий день их не вывели на работу, а в обед снова принесли густой суп. В течение нескольких дней приезжали различные немецкие комиссии, осматривали их и производили дополнительный отбор. Все это время их держали отдельно от других узников и обращались с ними на удивление хорошо:

*Так что прежде всего, как бы там ни было, – это подняло настроение. Когда есть еда, это прежде всего... мы получили манную кашу с молоком и сахаром, мы решили, что они свихнулись, не верили в такую резкую перемену... но мы не знали, что нас ждет<sup>40</sup>.*

И вот евреев вывели на строевой плац, и Кноль, еще один представитель ОШ (создается впечатление, что в подборе заключенных для этого транспорта участвовало большинство руково-

---

*Außenkommandos sowie andere Haftstätten unter dem Reichsführer SS in Deutschland und deutschbesetzten Gebieten* (Arolsen: International Tracing Service, 1979), S. 398.

<sup>39</sup> Свидетельство Авраама Тимберга: АЯВ. ОЗ/8211.

<sup>40</sup> Там же.

дителей организации), выбрал 350 самых здоровых и крепких парней, преимущественно светловолосых. Их построили пятерками, и Юлиус Зигель провел с ними упражнения из курса строевой подготовки. Их обучали даже прыгать с идущего поезда. Иногда занятия проводились по ночам: «Нас словно мобилизовали в армию: налево–направо, надеть шапку, снять, и это надо было сделать одним ударом, чтобы слышно было, как шапка ударяет по ноге; но в основном мы маршировали туда и обратно»<sup>41</sup>.

На следующий день выдали новую одежду, похожую на форму: штаны и короткий пиджак из плотной темно-зеленой ткани и черную верхнюю куртку без подкладки; на правом рукаве куртки была закреплена повязка с надписью *Arbeitseinsatz der Reichsautobahn* ОТ и свастикой. Заключенным выдали темно-синие (по другим свидетельствам – черные) береты и новые ботинки на деревянной подошве с верхней частью из толстой материи, на шнуровке.

*Мы не понимали, что происходит. Евреи – и вдруг с повязками, со свастикой и [надписью] «Рейхсбан»; мы не понимали, что здесь происходит. А те, кто возвращался с работы, смотрели издали, не веря глазам своим, когда видели нас, – как в Пурим<sup>42</sup>; а люди еще и гордились<sup>43</sup>.*

Каждому узнику выдали также три одеяла, скатанные по армейскому образцу, и рюкзак. После получения одежды они оставались в бараках еще один день; их ничего не заставляли делать и хорошо кормили. Им несколько раз повторили, что вскоре они будут отправлены на работы оборонного значения, которые позволят Германии наступать на Восточном фронте. Евреи чувствовали, что руководство организации всячески старается скрыть их национальную принадлежность. Им стало известно, что в немецкой прессе мелькала информация о добровольцах, едущих работать на восток, и разворачивалась энергичная ре-

<sup>41</sup> Там же.

<sup>42</sup> Празднование Пурима по традиции сопровождается маскарадом. – Прим. ред.

<sup>43</sup> Там же. Йосеф Анзель (АЯВ. ОЗ/1646) дал похожее описание, как в своем письменном свидетельстве, так и в интервью в ноябре 1997 года. Пинхас Гляйтман в своем свидетельстве (АЯВ. ОЗ/3810) указывает, что узникам сделали прививки и выдали рабочие удостоверения, хотя другие выжившие об этом не упоминают.

кламная кампания. Им часто повторяли: «Вы больше не евреи, вы немецкая рабочая бригада», хотя говоривший немедленно чувствовал, что зашел слишком далеко, и торопился уточнить: «Вы евреи, но не такие, как те, что в лагерях», и даже добавлял: «Вы получаете сегодня снаряжение, какое положено в вермахте»<sup>44</sup>. Вновь и вновь им напоминали, что им предстоит участвовать в разгроме русских, и угрожали смертной казнью, если они посмеют обнаружить перед кем бы то ни было свою национальность. Маскировка затронула и внешний признак, выдававший их еврейство, – «тропинку для вшей» на их головах<sup>45</sup>. В Гросс-Массельвице их побрили налысо, чтобы потом волосы выросли равномерно.

Такое внимание к мелочам, такое тщательное сокрытие еврейского происхождения рабочих указывают на то, что необходимость использовать евреев в работе не заставила руководство ОТ забыть об идеологии и расовой теории. Их национальность была скрыта, чтобы не предавать огласке решение включить еврейскую рабочую силу в оперативные команды на востоке. Этот жалкий маскарад противоречил давнему заявлению Фрица Годта:

*Использование евреев на строительных площадках Рейхсавтобана полностью исключается. Вместе с тем мы не возражаем против того, чтобы рабочие, косвенно связанные с прокладкой дорог Рейха, использовались на вспомогательных работах, например в каменоломнях и карьерах по добыче гравия. Тем самым мы сможем освободить немецкие рабочие руки для работы на дорогах*<sup>46</sup>.

Так, в занятиях исключительно военной подготовкой, прошли две недели.

Через две недели, осенью 1941 года (видимо, в ноябре), был старший представитель организации Шмельта и заявил, согласно свидетельствам, что узникам предстоит шагать «с запада на восток, из Москвы в Лондон» (*von Westen nach Osten, von Moskau nach London*); он добавил, что если они хорошо потрутся на благо Германии, то по окончании войны евреям отдадут Па-

<sup>44</sup> Свидетельство Авраама Хорнунга: АЯВ. ОЗ/6441.

<sup>45</sup> Дорожка, которую выстригали узникам некоторых концлагерей, чтобы предотвратить побег. – Прим. ред.

<sup>46</sup> Gruner, "Juden bauen die 'Straßen des Führers'", S. 789.

лестину, а кто будет работать плохо, будет казнен. Он еще раз объяснил, что им следует вести себя достойно. Юлиус Зигель торжественно обратился к нему с наивной просьбой, которая наглядно выдает растерянность и смятение, царившие среди евреев в лагерях восточной Верхней Силезии, – с просьбой позаботиться о семьях отъезжающих. В конце построения, с согласия немцев, Зигель приказал евреям петь «Ха-Тикву»<sup>47</sup>. Эта сюрреалистическая ситуация – группа евреев со свастиками на одежде стоя поет национальный еврейский гимн в присутствии отдающих честь солдат вермахта – глубоко взволновала узников и в то же время наполнила страхом перед неведомым будущим. Некоторые чувствовали, что эта странная картина не предвещает ничего хорошего. Заключенные, которым удалось уклониться от включения в этот транспорт, позже, услышав о судьбе товарищей, благодарили свою удачу<sup>48</sup>. Юлиус Зигель, подготовивший и обучивший узников, не присоединился к путешествию. Среди отъезжающих был доктор Лайтнер, прикрепленный к группе врач, которому суждено было сыграть в судьбе этих юношей важную роль<sup>49</sup>.

После построения немецкие офицеры разъехались, а группу евреев окружил отряд фольксдойче с тяжелыми автоматами и собаками. На десять евреев приходился один охранник. Получив приказ избегать каких-либо контактов с окружающими, под конвоем они вышли маршем из лагеря Гросс-Массельвиц, направляясь в Бреслау, находившийся в 12 километрах. Когда они шли по улицам Бреслау к железнодорожной станции, прохожие останавливались, смотрели им вслед и интересовались, куда они едут, а главное, кто они, – их странный вид вызывал любопытство: в форме, со свастикой на рукаве, с обритыми наголо головами, они маршировали под усиленным конвоем. Молодые люди чувствовали, что им не случайно было предписано двигаться военным строем:

---

<sup>47</sup> Точно не известно, кем был этот представитель организации Шмельта. Некоторые считают, что явился сам Шмельт, другие считают, что это был Кнолль, один из руководителей организации, часто приезжавший для проверок и перевода рабочей силы в другие лагеря.

<sup>48</sup> Свидетельства Ицхака Айхенбаума (АЯВ. ОЗ/9852), Шломо Фраймана (АЯВ. ОЗ/4594), Эльякима Варшавского (АЯВ. ОЗ/9079).

<sup>49</sup> Доктора Лайтнера, ранее исполнявшего обязанности врача в лагере Эйхталь, узники Эйхтала недолюбливали, считая человеком педантичным и черствым. Однако евреи этого транспорта были благодарны ему за преданную заботу.

*Мы шли как солдаты, нас же обучили. Они хотели, чтобы в городе знали, что есть добровольцы, которые едут на работу в Советский Союз, добровольцы... Мы ни о чем не думали. Мы хотели знать, что нас ждет, куда нас посылают после красивых речей, чего от нас хотят?*<sup>50</sup>

### *Путь на восток*

На станции стоял военный грузовой состав, и евреев распределили по вагонам – 30–40 человек в каждый вагон. Спальных полок не хватало; многим приходилось ложиться на пол, рядом с ведром для нечистот, которое быстро наполнилось – двери вагонов были открыты только на шестой день пути. В остальных вагонах ехали инженеры и квалифицированные работники ОТ, польские подневольные рабочие и солдаты вермахта. Уже в пути евреи столкнулись с жестокостью охранников – в основном румынских солдат из Буковины, иногда даже говоривших на идише. Они узнали в узниках евреев и сообщили, что им, в прошлом работавшим на евреев, теперь выпала возможность отомстить за «эксплуатацию». В пути охранники часто избивали евреев и издевались над ними.

По дороге состав останавливался ненадолго на боковых путях, но евреев не выпускали из вагонов и не всегда кормили. Молодые люди не понимали, где они находятся и куда движутся, и только от железнодорожников узнали, что они едут по Восточной Пруссии. Дорога заняла около двух недель. Они проехали Кенигсберг и впервые получили разрешение выйти из вагонов в Каунасе, где им удалось помыться снегом. Некоторые надеялись спастись бегством, когда поезд достигнет территории Советского Союза, но теперь они поняли, что невозможно бежать, не зная языка и не умея ориентироваться на местности<sup>51</sup>. От Каунаса их везли в открытых вагонах; следующая остановка была сделана в Вильнюсе. Проезжая по оккупированным территориям, они повсюду видели разруху и запустение.

### *Работа на организацию Тодта*

После двух недель пути они прибыли к месту назначения. Зимними ночами под белесым небом заключенные все больше страда-

<sup>50</sup> Свидетельство Авраама Хорнунга.

<sup>51</sup> Свидетельство Йосефа Анзеля.

ли от мороза. Состав остановился в городке Себеж на юге Псковской области, где были расположены сборно-транзитный лагерь и штаб ОТ<sup>52</sup>. В Себеже солдаты вермахта сняли с поезда 50 евреев и приказали им переносить грузы из немецкого состава в местный поезд. На поезде, который привез заключенных, отправляли в лагерь в Рейхе советских военнопленных. Сразу по прибытии евреев поставили расчищать снег и укладывать рельсы – в то время грузы, доставленные немецкими составами, приходилось перевозить к линии фронта на санях. Остальные евреи из транспорта продолжили свой путь на восток в местном поезде и прибыли в поселок Чихачево. Каждый день они пешком ходили на работу за пять-шесть километров; их новые ботинки, к подошвам которых прилипал снег, превратились в орудие пытки. Работа должна была выполняться очень быстро. Заключенных разбивали на маленькие бригады: одна бригада сметала с рельсов снег, другая очищала шпалы от наросшего на них льда, третья разбирала рельсы, четвертая укладывала их на необходимую ширину, пятая укрепляла железными гвоздями, вбить которые можно было только с помощью тяжелого молота. Снег между тем продолжал падать на только что очищенное место; словом, это был сизифов труд. Узники страдали от холода и изнурительного труда, многие просто садились неподвижно, предпочитая замерзнуть до смерти. Прибывший с транспортом доктор Лайтнер уговаривал заключенных все время двигаться, чтобы обеспечить циркуляцию крови: напряженный труд был единственным спасением от мороза<sup>53</sup>.

С продвижением работ узники из большой группы достигли Идрицы. Они работали маленькими бригадами, продвигаясь вдоль железнодорожного полотна на восток через местечки Маево и Тригуча в районе Великих Лук<sup>54</sup>. Оказавшиеся в Идрице (городке, где ОТ собирала прибывшие с запада транспорты) слышали от своих начальников, что они стали первой группой такого рода и что их труд покажет, стоит ли набирать новые партии еврейских рабочих из лагерей организации Шмельта<sup>55</sup>.

---

<sup>52</sup> Свидетельства Авраама Тимберга, Шимона Балицкого (АЯВ. ОЗ/1246) и Йосефа Анзеля.

<sup>53</sup> Свидетельство Авраама Тимберга.

<sup>54</sup> Два свидетеля упоминают название «Тригуча». На линии Себеж – Великие Луки нет населенного пункта или станции с таким названием. Возможно, свидетели имеют в виду деревню Грибушино к западу от Великих Лук.

Евреи из транспорта встречали местных евреев, которых тоже привозили на работы. Местные евреи носили белые нарукавные повязки с шестиконечной звездой. Попытка разговорить их не увенчалась успехом: местных евреев отпугивали форма и свастика, кроме того, им запрещено было приближаться к рабочим. Евреи из транспорта кричали «Гут шабес!» и «Шма, Исраэль», но и это не помогало. Один из них сумел поговорить с местной девушкой, работавшей на разгрузке щебня, и узнал, что всех евреев городка забрали. Продвигаясь вдоль железнодорожного полотна, они попали в местечко, жители которого, вероятно, были недавно выселены. Они заходили в дома, где на дверных косяках висели мезузы, на столах лежали молитвенники; в одном доме они нашли связку писем от сына с Ленинградского фронта, а в доме врача – остатки недавно приготовленной пищи. Делать было нечего, и евреи из транспорта воспользовались оставленной мебелью, чтобы развести огонь в печи и немного согреться.

В регионе функционировало немало немецких предприятий, переправлявших машины и оборудование на оккупированные территории России. Кроме того, к оперативным командам ОТ присоединялись инженеры и служащие, и молодые евреи работали бок о бок с ними и под их надзором. Один из выживших запомнил имя бауфюрера инженера Ханке, шестидесятилетнего немца, который издевался над евреями с самого первого дня. Их национальная принадлежность больше не была секретом, и он позволял себе бить их и обзывать «вшивой компанией»; очевидно, никто уже не пытался соблюдать маскировку. Еврейские заключенные подвергались здесь более жестокому обращению и более страшным издевательствам, чем в лагерях Силезии. Впрочем, не все сотрудники ОТ были бесчувственными. Многие инженеры обращались с узниками по-человечески и даже пользовались услугами одного еврея – он работал возле бензинового насоса и мог наполнять их зажигалки (а в результате проблем со снабжением бензин ценился на вес золота), и он их не выдал, даже когда командиры допрашивали его по поводу уменьшения запаса бензина в резервуаре<sup>56</sup>.

<sup>55</sup> Свидетельство Александра Вайнрайха: АЯВ. ОЗ/2802.

<sup>56</sup> Свидетельство Йосефа Анзеля.



Еврейскую молодежь поселили в вагонах товарного состава, который продвигался вперед по мере продвижения работ по укладке рельсов и сужению колеи. Их разместили в самых дальних от локомотива вагонах, где они не могли греться даже теплом двигателя – а температура на улице достигала 36 градусов ниже нуля. Пищи они получали мало, а хлеб был таким черствым, что его приходилось пилить пилой или рубить топором. Днем, во время получасового перерыва, им давали суп: разлитый по мискам, этот суп сразу же замерзал. Выжившие указывают, что положение других рабочих было не лучше и что все – солдаты, гражданские лица, подневольные рабочие – страдали одинаково<sup>57</sup>. Впрочем, в одном вопросе для евреев сделали исключение: как уже упоминалось, их поместили в последних вагонах поезда – и неслучайно. По приказу начальства паровоз обычно прицепляли сзади, в конце ряда вагонов, а не спереди, и таким образом еврейские рабочие оказывались в передних вагонах поезда, двигавшегося по железной дороге. Начальство при этом рассуждало цинично, но практично. В те дни начались партизанские диверсии на железных дорогах, и ночные нападения наводили ужас на беспомощных немцев. Ночью партизаны переводили стрелку или перемещали специальный знак, установленный в конце рабочего дня и указывающий, где заканчиваются уложенные рельсы, и не раз случалось, что утром локомотивы продолжали движение по неправильной разметке и переворачивались, увлекая за собой вагоны, калеча людей и повреждая технику. Поэтому начальство помещало локомотив в конец поезда, а евреев – в начало: никого не беспокоило, если вагоны с еврейскими узниками сходили с рельсов и переворачивались. Евреев выручал снегом «генерал Зима», точно так же, как прежде выручал он Красную армию. Снег не раз спасал заключенных от смерти и смягчал падение, когда они вываливались из перевернувшихся вагонов. Строительство шло, рабочие команды продвигались на восток и на север. С линии фронта доносились отзвуки канонады, мимо молча проходили на лыжах немецкие солдаты в белых масках-латах. Не раз конвой и рабочие подвергались бомбардировке с воздуха, и пока немецкие рабочие поспешно искали, где бы спрятаться, евреи лежали свернувшись в глубоком снегу, без всякого

---

<sup>57</sup> Свидетельства Йосефа Анзеля, Авраама Хорнунга и Авраама Тимберга.

укрытия, и наблюдали за паническим бегством представителей расы господ<sup>58</sup>.

В течение своего (примерно четырехмесячного) пребывания на востоке евреи ни разу не мылись и не меняли одежду; по воскресеньям они могли постирать только нарукавную повязку. Все страдали от обморожения, и даже те, кому удалось раздобыть варежки, вынуждены были их снимать, так как они прилипали к железным рельсам и затрудняли работу. Они работали голыми руками, и кожа на руках облезала; они страдали от кровавых ран и обморожения носа, пальцев рук и ног, от различных болезней. Мертвую плоть с обмороженных конечностей отрезали ножницами – из медицинских средств была только аптечка первой помощи, привезенная одним из евреев из лагеря Эйтхаль. Они работали от рассвета до темноты, без выходных, а на ночь их запирали в вагонах. Молодые люди часто плакали по ночам, некоторые сходили с ума; многие, устав бороться, замерзали насмерть<sup>59</sup>. Выходить по нужде разрешалось только всей группой, а по ночам они отправляли естественные потребности в запертых вагонах, что добавляло грязи, вшей и болезней. Немногие отваживались время от времени снимать одежду, чтобы вытряхнуть вшей или даже попытаться помыться, окунувшись в глубокий снег. Их терзал постоянный голод, так как паек состоял из килограмма мерзлого хлеба на три дня и миски холодного супа. Таковую жалкую пищу получали не только евреи; солдаты, служившие в тех местах, не имели лучшего. Однако и у еврейской молодежи было преимущество: молодые люди, еще не пристрастившиеся к курению, могли обменивать относительно щедрые пайки сигарет и табака на порции хлеба и вареной картошки у русских женщин, работавших неподалеку, и пожилых крестьян, мечтавших о куреве. Немногие выжившие смутно помнят короткие часы отдыха. Каждый забивался в свой угол и пытался согреться как мог, никто не пытался завязать разговор, никто не выказывал интереса к культуре или религии. Они помнят только один случай, когда, воспользовавшись возможностью погреться, они сгрудились в домике с теплой печкой на станции, и вдруг кто-то вспомнил, что, по его подсчетам, в этот день наступал праздник Пурим.

---

<sup>58</sup> Там же.

<sup>59</sup> Там же.

Они разговорились, вспомнили о доме, обменялись анекдотами, связанными с этим праздником, и на этом все и кончилось<sup>60</sup>.

С продвижением работ на восток узников, по 80 человек в вагоне, привезли в район Великих Лук; их разместили в заброшенных бараках и пешком водили на работу. Оттуда их отправили на север, в Чихачево, ближе к Пскову, и здесь отношение к ним изменилось к лучшему, потому что все члены оперативной команды – солдаты, гражданские работники, подневольные рабочие и евреи – жили в одинаковых условиях. Страшная зима притупила ненависть; над евреями больше не издевались. Наказывали только за небрежность в работе.

Условия жизни и работы в ОТ на оккупированных территориях, где оказались евреи этого транспорта, были результатом русской политики выжженной земли. Железнодорожные пути пролегали по полям и лесам; вокруг, насколько хватало взгляда, простирались только обугленные развалины. Партизанское движение набирало силу, диверсий против ОТ с каждым месяцем становилось больше. Рабочим группам приходилось в панике оставлять места работы, оборудование и инструменты из-за воздушных налетов, начальники вынуждены были забирать сотрудников ОТ для охраны и обеспечения безопасности. Не раз число охранников превышало число работников.

### *Эпидемия тифа*

Из-за плохих жилищных условий, страшного холода, скудного питания, скученности и грязи узники начали болеть. Самой страшной болезнью стала эпидемия сыпного тифа, начавшаяся среди евреев. Молодой парень из Клубоцка заболел первым, и его болезнь не сразу удалось определить – простуда и грипп были повседневным явлением. Только через несколько дней доктор Лайтнер поставил правильный диагноз. Он решил скрыть случившееся от немцев и после смерти больного похоронил его в снегу<sup>61</sup>. Второго больного, парня из Сосновца, Лайтнер попы-

---

<sup>60</sup> Свидетельства Йосефа Анзеля и Шимона Балицкого.

<sup>61</sup> Александр Вайнрайх, родственник доктора Лайтнера, помогал ему в качестве санитаря. Йосеф Анзель в беседе со мной рассказал, что по утрам видел сани, приезжавшие забрать доктора Лайтнера для лечения больных в округе.

тался отправить в больницу в Идрице, утверждая, что он болен воспалением легких. Немецкое начальство согласилось на его просьбу; для сопровождения к больному приставили еще одного узника. По пути в Идрицу больной скончался в военном грузовике, и сопровождающий похоронил его у дороги. Потом он добрался до Идрицы, явился в штаб организации Готта и доложил о своем прибытии немецкому начальнику, умолчав при этом об эпидемии. Начальник решил присоединить его к польским рабочим ОТ, которые готовились к отправке в сторону Себежа. Тем временем ему было предложено пожить несколько дней в пустующей комнате, где обычно проживали рабочие ОТ. Никто, кроме начальника, не знал, что парень еврей. Два дня спустя его присоединили к группе польских рабочих, но те узнали в нем еврея и, не обладая великодушием немецкого начальника, отказались ехать с ним в одном грузовике. Ему пришлось перебраться на крышу машины, и так он ехал целый день, пока не добрался, замерзший и больной, до Себежа<sup>62</sup>.

В Себеже он встретил нескольких человек из малой группы, отделившейся от остальных в начале путешествия к линии фронта. Пораженные его ужасным состоянием, они принялись растирать его и отпаивать горячим чаем. Когда он пришел в себя, ему рассказали, что происходило с этой группой. Тем временем в Себеж прибыли остальные евреи из Чихачева; их поселили всех вместе в помещении казармы. Среди прибывших из Чихачева уже было немало тифозных больных; вскоре несколько человек умерли. Доктор Лайтнер всеми силами пытался остановить эпидемию, отделить больных от здоровых. Он приказал уложить больных в дальнем углу помещения, за перегородкой. Но число больных росло так стремительно, что уже через несколько дней половина группы не способна была выйти на работу.

Начальник лагеря, представитель ОТ, пригрозил расстрелять всех, если группа в полном составе не выйдет на рабочие места, так как видел в этом попытку симуляции и саботажа. Своим поведением в этой ситуации и завоевал доктор Лайтнер симпатии узников. В лагерях принудительного труда в Силезии товарищи по заключению не любили его, но во время путешествия на восток он неукоснительно защищал евреев из транспорта и всегда

---

<sup>62</sup> Свидетельство Александра Вайнрайха.

приходил им на помощь, без усталости лечил больных и ухаживал за ними и снискал всеобщую любовь и уважение. Его ценили даже руководители ОТ – их он тоже лечил<sup>63</sup>. Но доктор Лайтнер не мог добиться многого; лекарств не было, люди продолжали умирать. Он решил вызвать главного армейского врача и сообщить ему о сложившемся положении, не давая, однако, полной информации. Он надеялся, что военный врач поможет ему убедить командира в необходимости отправить больных обратно в Германию. Лайтнер подготовился к визиту: тех, у кого болезнь протекала в легкой форме, он уложил у входной двери, а тяжелых больных – в конце помещения, где их могли и не заметить, и попытался убрать грязную и вонючую казарму. Военный врач сразу понял, что речь идет об эпидемии, и согласился похоронить о возвращении еврейских рабочих, но натолкнулся на резкое сопротивление со стороны командира лагеря, который угрожал всех расстрелять.

### *Обратный путь*

Слух об эпидемии среди еврейских рабочих вверх местное начальство и находившихся в Себеже военных в панику. От других рабочих узники слышали, что военное командование сектора распорядилось отправить здоровых обратно в Силезию, под власть организации Шмельта. На следующий день прибыл представитель ОТ, нашел доктора Лайтнера и приказал ему подготовиться к вывозу здоровых рабочих. Больных тифом он велел бросить на произвол судьбы: «Все дерьмо обратно в Германию, но только транспортабельных» (*Die ganze Scheiße zurück nach Deutschland aber nur die Transportfähige*). Доктор Лайтнер протестовал; он напомнил командиру, как представители организации, отправляя оперативные команды на восток, обещали, что распоряжаться рабочими и отвечать за них будет армия. Поэтому, доказывая, он, необходимо вернуть всех, как больных, так и здоровых, в Германию. И его просьба была удовлетворена<sup>64</sup>.

В ту же ночь был организован транспорт, и с удивительным мужеством, совершив чудеса преданности и взаимопомощи, здо-

<sup>63</sup> Свидетельства Йосефа Анзеля и Александра Вайнрайха.

<sup>64</sup> Свидетельство Йосефа Анзеля.

ровые евреи (ослабленные и обмороженные) перенесли горящих в жару тифозных больных в вагоны поезда, стоявшего на запасных путях в трех-четыре километрах от казармы. Им пришлось проделать этот путь несколько раз, пока не были перенесены все больные, под оскорбительные замечания и издевки наблюдавших за ними солдат. Они шли, хромая, закутавшись в обрывки мешков и одеял, осознавая свою ответственность за жизнь больных, которых они тащили под руки. На станции им выдали немного продовольствия, хлеб и варенье, и посадили в вагоны. Здоровые узники были настроены скептически, подозревали ловушку и не верили, что их вернут в Германию; только когда поезд тронулся, они начали надеяться на лучшее. Доктор Лайтнер распределил их по вагонам таким образом, чтобы в каждом оказались и больные и здоровые, и предупредил, что необходимо по-прежнему скрывать факт эпидемии от сопровождавших состав солдат вермахта. В пути им выдавали холодную, но съедобную пищу, и поскольку больные не способны были есть, здоровым хватало. Дорога на запад оказалась не легче дороги на восток. Во время движения вагоны были опечатаны, люди страдали от жажды и на остановках умоляли о глотке воды. Иногда солдаты и гражданские жалели их, однако в дороге скончались еще несколько узников; трупы оставались в вагонах. Изредка узникам разрешали выйти, и они смешивали варенье со снегом и поили больных, а умерших хоронили в снегу.

Первая остановка произошла в Вильнюсе, где еврейских рабочих решили поместить в большое дезинфекционное помещение, которым пользовалась немецкая армия. Здесь тоже следовало скрывать, что они являются носителями тифа, и доктор Лайтнер приказал всем, даже больным, выйти на построение. Группы по 50 человек заходили в дезинфекционное помещение, удивляя работавших там еврейских врачей и медсестер: они не ожидали увидеть евреев на объекте, которым пользовалась немецкая армия. Больным был обеспечен прекрасный уход; впервые за четыре с лишним месяца узники помылись в горячей воде, им перевязали раны и обработали обмороженные места; была также сделана попытка уничтожить вшей, от которых страдали все. После дезинфекции их вновь посадили в товарные вагоны и повезли по знакомому маршруту через Каунас и Восточную Пруссию. В Каунасе они прошли поверхностную дезинфекцию и помылись

холодной водой – после этого некоторые простудились и несколько человек умерли. Вагоны были открыты; на каждой станции здоровым разрешалось выйти, чтобы размять ноги. На одной из разрушенных станций на территории Литвы узникам разрешили открыть паровой шланг локомотива и вымыться горячей водой<sup>65</sup>. Их уже не так строго охраняли. Румынские охранники не сопровождали их в пути на запад; теперь охрана состояла из пожилых солдат вермахта, проявлявших сдержанную симпатию к узникам и разрешавших вытаскивать из вагонов разлагающиеся трупы – эпидемия продолжала свирепствовать. На пятый день пути они оказались в Кенигсберге. Там еще существовала маленькая еврейская община, и ее представители прибыли на небольшом грузовике и забрали 50 трупов, которые обещали захоронить<sup>66</sup>. Пока узники ждали на станции, они удостоились исключительного жеста: гражданские, ожидавшие поезда с ранеными немецкими солдатами, щедро наделили евреев едой.

В марте 1942 года, после десятидневного пути, в исходный пункт в Бреслау вернулись приблизительно 120–150 выживших – меньше половины евреев, отправленных с зимним транспортом<sup>67</sup>. Целые сутки состав простоял на станции с запертыми в вагонах заключенными, и никому не было до них дела. Евреи чувствовали, что «эти, из организации Тодта, избавились от нас, передали товар»<sup>68</sup>. На следующий день несколько грузовиков перевезли их в Гросс-Массельвиц. Узники лагеря с изумлением смотрели на них – заросших, бородатых, высохших и бледных. Их разместили на время карантина в каменном здании и несколько дней держали в кроватях – и никто не интересовался их судьбой. Тиф снова усилился, больные бредили в жару; вскоре эпидемия распространилась на других узников лагеря и даже на немцев. Еще через несколько дней евреев из транспорта перевезли на поезде в лагерь Аннаберг, там их ждали последние письма от родных. В лагере уже не было евреев. Доктор Лайтнер потребовал вызвать еще врачей для борьбы с болезнью, и через несколько дней

<sup>65</sup> Свидетельство Йосефа Анзеля.

<sup>66</sup> Свидетельство Александра Вайнрайха.

<sup>67</sup> Выжившие указывают март или апрель 1942 года как время возвращения в Силезию.

<sup>68</sup> Свидетельство Авраама Тимберга.

из Сосновца прибыл доктор Шмуэль Миттельман. По его словам, весной 1942 года его вызвали в здание юденрата в Сосновце; Монек Мерин, председатель «Централи»<sup>69</sup>, проводил его к Генриху Линднеру, представителю организации Шмельта. Линднер спросил его: «Ты врач? У меня в Аннаберге гриппозные больные, их нужно лечить. Ты поедешь туда сегодня же, под охраной. Ты знаешь, что такое Аушвиц?»

Ему разрешили вернуться домой за вещами, а затем он отправился на станцию – в сопровождении эсэсовца, который остановил на улице прохожего-еврея и заставил его нести докторский чемодан. В Аннаберге доктора Миттельмана привел в ужас вид больных, ослабевших от температуры, едва державшихся на ногах. Он сразу понял, что речь идет не о гриппе, а об эпидемии сыпного тифа, и осознал всю тяжесть своей ответственности: «Как врач я был потрясен тем, что в самом сердце Силезии вспыхнула эпидемия»<sup>70</sup>.

Доктор Миттельман приступил к работе. Лекарств не было; кроме доктора Лайтнера, не было и медицинского персонала. Доктор Миттельман немедленно отправил Лайтнера в Сосновец, в отдел здравоохранения юденрата, с просьбой о помощи. Он решил сообщить командиру лагеря, представителю ОТ, об эпидемии тифа. Территория была изолирована, из гетто прибыли несколько фельдшеров и медсестер. Через несколько дней из Оппельна (ныне Ополе, Польша) приехала комиссия, состоявшая из старших офицеров, но в лагерь не вошла, убоившись заразы. Как только название болезни было произнесено во всеуслышание, доктор Миттельман попал в подчинение к главному врачу округа Оппельн; при его посредничестве пробы с анализами крови больных были переданы в институт в Бойтене (ныне Бытом, Польша). Больные снова прошли дезинфекцию; для спасения от жажды принесли ведра с кипяченой водой, и выздоравливавшие поили ослабевших. Достать лекарства было трудно, хотя юденрат предоставил деньги для их приобретения. Доктор Миттельман

---

<sup>69</sup> Моисей (Монек) Мерин был председателем созданного по инициативе оккупационных властей Центрального бюро (по-польски – *Centrala*) еврейских советов старейшин восточной Верхней Силезии, номинально руководившего всеми юденратами этой области. – *Прим. ред.*

<sup>70</sup> Свидетельство доктора Шмуэля Миттельмана: АЯВ. ОЗ/2646. Доктор Миттельман был впоследствии переведен в Аушвиц и освобожден в Дахау.



даже получил разрешение выйти за пределы лагеря и купить лекарства в городской аптеке. Несмотря на все трудности, за четыре недели доктору Миттельману удалось вылечить большинство больных; двенадцать человек умерли и были погребены по еврейскому обряду на ближайшем кладбище. Через месяц молодые люди окрепли настолько, что уже могли пробираться в лагерьный сарай и воровать гниющую там картошку. Выздоровливающих, под охраной пожилых солдат вермахта и вспомогательной полиции, использовали на легких работах. Они оставались в Аннаберге до приезда Геншильда в июле 1942 года. Геншильд провел построение, понаблюдал за строевыми упражнениями, которые возвращенным с востока евреям приказали продемонстрировать, и объявил доктору Миттельману: «Да, я доволен, но ты останешься при мне, а эту молодежь снова отправят на работу»<sup>71</sup>.

После построения Геншильд отправил молодых людей в лагерь Грейдиц, Маркштадт и Бунцлау<sup>72</sup>. Весть о группе выживших распространилась по лагерям, и их встречали с уважением и долей изумления: «Вы из Ост-айнзац?» После столь страшного путешествия им давали иногда работу полегче<sup>73</sup>. Но они недолго наслаждались своей славой: снова став узниками лагерей организации Шмельга, они разделили судьбу остальных евреев восточной Верхней Силезии, заключенных в лагерь принудительного труда. После расформирования организации в 1944 году они превратились в безымянных узников Аушвица или Гросс-Розена.

### *Заключение*

Как было сказано выше, мы не располагаем документами, связанными с решением включить еврейскую молодежь из РАБ-лагерей в оперативную команду, и не знаем, как была совершена сделка между руководством Рейхсавтобана, организацией Тодта

---

<sup>71</sup> Там же. Геншильд направил доктора Миттельмана на работу в еврейскую больницу в Сосновце; доктор Лайтнер и санитарная команда остались в лагере Аннаберг. Доктор Лайтнер выжил и после войны эмигрировал в США.

<sup>72</sup> Свидетельства Йосефа Анзеля, Густава Ицковича (АЯВ. М49/498) и Аарона Ауэрбаха (АЯВ. О3/5251); Hans W. Wollenberg, *...Und der Alptraum wurde zum Alltag: Autobiographischer Bericht eines jüdischen Arztes über NS-Zwangsarbeitslager in Schlesien (1942–1945)* (Pfaffenweiler: Centaurus, 1992), S. 66.

<sup>73</sup> Свидетельства Авраама Хорнунга, Йосефа Анзеля и Александра Вайнрайха.

и организацией Шмельта. Нет в нашем распоряжении и документов, позволяющих установить, предполагалось ли отправление других транспортов с евреями из Силезии. Уцелевшим казалось, что «это был эксперимент. Нам было известно, что должны прибыть еще люди. Мы были первыми, на ком решили проверить, справимся ли мы с этой работой»<sup>74</sup>; позднее же «мы знали, что они собираются отправить нас обратно в Германию, что они не добились успеха с нашим транспортом»<sup>75</sup>. Другой выживший утверждал: «Мы знали, что после нас евреев уже не посылали на работу на восток»<sup>76</sup>. Так или иначе, весной 1942 года организация Шмельта коренным образом изменила политику использования принудительного труда евреев: было решено закрыть и расформировать лагеря, управлявшиеся непосредственно Рейхсавтобаном, и перевести еврейских рабочих под прямой контроль организации Шмельта – в новые лагеря, построенные вблизи предприятий военной промышленности или на их территории. Гиммлер требовал (обходя тем самым идеологический аспект), чтобы эти евреи обслуживали прежде всего строительные проекты и нужды фронта. Лагеря были расширены; в соответствии с требованиями различных предприятий организация разработала процедуру распределения подневольных рабочих и их перевода с места на место.

Стоит отметить, что в вопросах, связанных с национальной принадлежностью рабочих, ОТ обычно следовала четким правилам. Только немецким гражданам разрешалось носить форму. Идея ношения формы немецкими гражданами отвечала двум целям: форма подчеркивала военный характер ОТ и позволяла рабочим ощутить свой особый статус. Вот как сказал об этом представитель организации по связям с общественностью:

*Использование организацией иностранной рабочей силы растет, и чтобы немецкие рабочие не подумали, будто они лишь немногим лучше, если вообще лучше, военнопленных и иностранных рабочих, их следует обеспечить особой формой*<sup>77</sup>.

<sup>74</sup> Свидетельство Авраама Хорнунга.

<sup>75</sup> Там же.

<sup>76</sup> Свидетельство Йосефа Анзеля.

<sup>77</sup> Vagts, *Hitler's Second Army*, p. 129.

Работники-немцы были самой многочисленной группой рабочих *ОТ*, и они носили форму организации. Иностранные рабочие, так называемые «фронтные рабочие» (*Frontarbeiter*), которым было дозволено принести клятву верности фюреру, носили значок организации на берете, погон со шнуром и повязку с указанием разряда на левой руке. Еще одной группой иностранных рабочих были «оперативные рабочие» (*Einsatzarbeiter*) – они проходили трехмесячный испытательный срок, после чего удостаивались права работать на организацию. Они считались добровольцами, работали в особых командах, не носили значок на берете, а их нарукавная повязка была коричневого цвета. Им не приходилось приносить фюреру клятву верности. Кажется, из всех рабочих *ОТ* на оккупированных восточных территориях эта группа по своему положению была ближе всего к еврейским заключенным, отправленным на восток и получившим рабочую одежду, похожую на форму. Примерно таков же был статус иностранных рабочих, мобилизованных на работу без испытательного срока: представители разных национальностей (в основном поляки и чехи), они не носили форму и использовались на вспомогательных работах (*Hilfsarbeiter*). Они были временными рабочими организации Тодта, их не отправляли в прифронтные районы, они не считались «оперативными рабочими». В организации работали также немцы, непригодные к военной службе. Они носили гражданскую одежду, а на рукаве – коричневую повязку с надписью *Arbeit für OT*<sup>78</sup>. Всем рабочим в обязательном порядке выдавалась трудовая книжка организации, и только уцелевшие еврейские рабочие не упоминают о получении каких-либо документов.

Следует подчеркнуть и другой аспект этой истории: руководство организации Шмельта прилагало немалые усилия для лечения евреев, переживших путешествие на восток, – в то самое время, когда евреев восточной Верхней Силезии та же организация посылала на смерть, когда во всех лагерях ОШ проходили селекции, выявляя больных и ослабевших, подлежащих уничтожению в Аушвице. Качество лечения удивляло медицинский персонал из Сосновца, который ухаживал за больными в лагере Аннаберг: возвращение больных тифом евреев в Рейх, решение об их лечении и выделение на это лекарств были событиями чрез-

<sup>78</sup> Seidler, *Die Organisation Todt*, S. 171.

вычайными. Видимо, в те дни ощущалась отчаянная нехватка рабочей силы, и организация не могла себе позволить отказаться от молодых евреев, выдержавших все тяготы труда на востоке. А может быть, по иронии судьбы, это было сдержанное проявление уважения к тем, кто был включен в оперативные команды и отправлен на восток с немецкими солдатами и гражданскими лицами.

В апреле 1942 года, с началом второго этапа восстановления железнодорожной сети и мостов, руководству Рейхсавтобана пришлось выделить 50 000 рабочих для продолжения работ. На сей раз привозные рабочие не использовались. Директива от 18 мая 1942 года предписывала руководству железных дорог на оккупированных территориях использовать (причем только для насущных нужд фронта) местную рабочую силу – чтобы немецкие рабочие могли вернуться в Рейх<sup>79</sup>. В значительной мере именно этот подход и обеспечил Альбрехту Шмельту полный контроль над тридцатью еврейскими лагерями, узниками которых прежде распоряжался Рейхсавтобан. Перевод лагерей в ведение организации Шмельта отразился в названии – они стали называться «лагерями принудительного труда для евреев» (*Zwangsarbeitslager für Juden – ZALfJ*)<sup>80</sup>. Отныне подневольных еврейских рабочих организации Шмельта посылали на промышленные и военные предприятия, обслуживавшие нужды фронта, а на востоке для строительства шоссейных и железных дорог старались использовать местную рабочую силу, хотя при этом приходилось сталкиваться с серьезными проблемами. Местные рабочие и представители оккупированного населения бежали с рабочих мест и присоединялись к партизанам<sup>81</sup>.

Строительные работы на востоке требовали огромных расходов. В 1942 и 1943 годах на строительство на востоке было потрачено 20 000 000 рейхсмарок, а в целом расходы на работы, произведенные организацией Тодта, на содержание рабочих и на другие нужды операции «Якоб» (1943–1944 годы) достигли 1 400 000 000 рейхсмарок<sup>82</sup>. Шпеер, недовольный темпами и стоимостью ра-

<sup>79</sup> Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn*, S. 50.

<sup>80</sup> Gruner, "Juden bauen die 'Straßen des Führers'", S. 803.

<sup>81</sup> Seidler, *Die Organisation Todt*, S. 100.

<sup>82</sup> *Ibid.*, S. 100.

бот, 22 июня 1942 года резко упрекнул Рейхсбан: «У Рейхсбана нет оснований гордиться своими достижениями»<sup>83</sup>.

Первая и единственная попытка использовать еврейских заключенных из рабочих лагерей организации Шмельта в надежде ускорить работы на востоке не увенчалась успехом. Сотни километров проложенных рельсов дорого стоили молодым евреям – и тем, кто погиб и был похорон в снегах, и тем, кого после страшного путешествия на восток ожидали новые страдания в лагерях организации Шмельта и в рабочих лагерях Аушвица и Гросс-Розена.

*Впервые опубликовано на иврите и по-английски как*

“Jews in the Service of ‘Organization Todt’ in the Occupied Soviet Territories,”  
in *Yad Vashem Studies* (Hebrew), vol. 29 (2001), pp. 53-83.

*Перевод с иврита Кати Гусаровой.*

---

<sup>83</sup> *Ibid.*, S. 99.