

## ЭВАКУАЦИЯ И БЕГСТВО НЕМЕЦКОГО ГРАЖДАНСКОГО НАСЕЛЕНИЯ ПО БАЛТИЙСКОМУ МОРЮ В 1944–1945 ГОДАХ

Е. С. Полунин

*Воронежский государственный университет*

Поступила в редакцию 26 февраля 2015 г.

**Аннотация:** работа посвящена эвакуации немецкого населения из балтийских портов Пиллау, Данцига, Гдыни на последнем этапе Второй мировой войны. Автор рассматривает общий ход эвакуации и бегства немцев по Балтийскому морю из Восточной и Центральной Европы, а также обращается к особенностям и опасностям их пути.

**Ключевые слова:** эвакуация, беженцы, морской транспорт, Центральная и Восточная Европа, Третий рейх, германское побережье Балтийского моря, Восточная Пруссия, Данциг, Восточная Померания.

**Abstract:** the work is dedicated to the evacuation of the German population from the Baltic port of Pillau, Danzig, Gdynia at the final phase of World War II. The author considers the general course of evacuation and flight the Germans in the Baltic Sea from Eastern and Central Europe, as well as appeals to the characteristics and dangers of their way.

**Key words:** evacuation, refugees, sea transport, Central and Eastern Europe, the Third Reich, the German Baltic Sea coast, East Prussia, Danzig, Eastern Pomerania.

70 лет назад завершилась Вторая мировая война, которая, однако, до сих пор продолжает вызывать интерес исследователей и изобилует малоизвестными фактами и событиями. Одним из них является развернувшийся во время освободительного похода советских войск 1944–1945 гг. масштабный процесс эвакуации и бегства немецкого населения из Центральной и Восточной Европы, преимущественно с восточных территорий Третьего рейха как довоенных, так и аннексированных гитлеровской Германией. Хотя основные события проходили на суше, всё же ввиду особенностей продвижения фронта в регионе гавани и портов на тот момент протяженного германского балтийского побережья также представляли собой важный, к тому же удаленный от ожесточенных наземных боевых действий путь бегства гражданского немецкого населения. Всего по водам Балтики с лета 1944 г. вплоть до 8 мая 1945 г. бежали около двух миллионов военных и гражданских лиц немецкой национальности [1, S. 69–71; 2, Вл. 28] (при общей численности немецких беженцев в 5–6 млн). Этот аспект, безусловно, существенен для понимания происходившего в Центральной и Восточной Европе в последние полгода войны и требует отдельного обстоятельного исследования.

В отделениях Федерального архива Германии представлен широкий массив документации, отражающей эвакуацию немецкого населения по Балтике в конце войны, от официальных документов (отчеты

военных) до источников личного происхождения (мемуары беженцев), на базе которой можно реконструировать рассматриваемые события. Немецкие и польские исследователи так или иначе затрагивают этот аспект, однако, как правило, в рамках изучения процесса эвакуации и бегства в целом или на примере отдельных регионов. Иначе говоря, в работах Г. Цимера, Х. Навратила, Э. Ласса, Э. Францена, Д. Брандеса, Б. Ничке эвакуация морем выступает не самостоятельным объектом исследования, а лишь иллюстрацией общего процесса бегства немцев в 1944–1945 гг. Исключением являются лишь некоторые западные работы, например специально посвященная вопросу научная статья Х. Шена «Бегство по Балтийскому морю: крупнейшая в истории спасательная акция на море» [3]. В отечественной историографии мало обращений к проблеме эвакуации и бегства немецкого гражданского населения на советско-германском фронте, тем более трудно найти посвященное конкретно эвакуации немцев морским транспортом исследование.

Определенные участки германского балтийского побережья, гавани и порты вовлекались в процесс отъезда мирного населения по мере продвижения советских войск, т.е. в целом события развивались с востока на запад. Однако этот общий вектор существенно менялся из-за прорывов советских сил к побережью с целью окружения расположенных в восточных провинциях армий вермахта. Так, операции по эвакуации имперских немцев (рейхсдойче) начинаются в Мемеле (Memel) еще 3 августа 1944 г.,

оттуда военным и морским флотом были эвакуированы около 25 тыс. человек [2, Вл. 28]. Затем центр событий перемещается на расположенное западнее побережье довоенной Восточной Пруссии. Советские войска, выйдя 26 января 1945 г. к морю под Эльбингом (Elbing), окружили восточно-прусскую группировку противника, после чего бежать из провинции можно было лишь двумя способами: морем из порта Пиллау (Pillau) или по заливу Фриш-Гаф (Frisch Haff) до Данцигской бухты [4, S. 86–88].

Пиллау стал важнейшим портом в бегстве с побережья Восточной Пруссии для всего гау, в особенности для сконцентрировавшихся в Кенигсберге масс. Суда с беженцами отправлялись отсюда на запад с 25 января 1945 г. Когда в середине февраля вермахт вернул контроль над сообщением между Пиллау и Кенигсбергом, в порт хлынули толпы из столицы провинции. С 8 марта эвакуация отсюда морем была приостановлена на три недели: все суда были брошены на вывоз беженцев из подлежащих в скором времени сдаче Данцига (Danzig) и Гдыни (Gdingen) – Пиллау выполнял тогда роль перевалочного пункта для бегства по суше через Нойтиф (Neutief) 180–200 тыс. человек. С конца марта возобновилась отправка немецких беженцев морем, порт продержался еще месяц [5, S. 39–40]. Всего Пиллау морским транспортом покинули около полумиллиона человек [1, S. 71].

Вторым путем по Фриш-Гаф воспользовалось больше людей. Этим и другими сухопутными (пока недолго сохранялась такая возможность) и морскими маршрутами многие восточно-пруссские беженцы стремились попасть в соседнее гау Данциг – Западная Пруссия. Данциг и прилежащие порты обладали самой большой на востоке германского побережья Балтики пропускной способностью, поэтому сюда стекались беженцы из соседних провинций (в особенности из Восточной Пруссии), составляя около четверти пребывавших там масс мирного населения. Поезда и корабли из Данцига в направлении Рейха зимой 1945 г. были переполнены, как и лагеря, в которых ожидали появления возможности отъезда. Однако когда в феврале военная обстановка в Западной Пруссии и на востоке Померании стабилизировалась, многие захотели остаться; ситуацию усугубил появившийся в конце месяца запрет на эвакуацию из этих гау [1, S. 69–71; 5, S. 45].

Меньше продержалась Восточная (Задняя) Померания, что усилило и без того немалый поток померанских беженцев в Данциг. Выход советских войск к морю в районе Кеслина (Köslin) в центре восточно-померанского побережья 1 марта 1945 г. разделил Заднюю Померанию на западную и восточную части. Из восточной половины, округов Руммельсбург, Бютов, Шлаве, Штольп, Лауэнбург (Rummelsburg, Bütow,

Schlawe, Stolp, Lauenburg), пути по суше не было, оставалось лишь вернуться на восток и бежать через гавани. Чаще всего старались добраться до Гдыни и Данцига, но можно было бежать и через небольшие с меньшей пропускной способностью померанские гавани Штольпмюнде и Леба (Stolpmünde, Leba), которые продержались до 8 и 9 марта соответственно [5, S. 46–49]. Для бегства по морю с расположенной к западу от Кеслина территории Восточной Померании основное значение имели порты Свинемюнде и Кольберг (Swinemünde, Kolberg). В последний благодаря его центральному расположению на данном участке побережья стекались беженцы из широкой округи. В объявленном 1 марта крепостью Кольберге к началу окружения 7 марта сосредоточилось около 80 тыс. человек, свыше половины которых составляли беженцы из померанских округов Кеслин и Белгард (Belgard). К моменту сдачи города 18 марта военно-морскому флоту удалось вывести отсюда 70–75 тыс. человек [6, S. 675]. После этого бежать из провинции можно было лишь с оставшейся узкой полоски восточно-померанского побережья, откуда добирались до острова Воллин (Wollin) или до Свинемюнде [5, S. 46–48].

Как только немцы потеряли контроль над Восточной Померанией, дни западно-прусского берега Балтики были сочтены, и именно там разворачивались последние события бегства морем. Значение Гдыни для беженцев возросло с начала марта 1945 г., вскоре она принимала беженцев и с запада, и с востока. Так, в середине марта почти всё население Гдыни (свыше 100 тыс. человек) за одну ночь было эвакуировано, но его место тут же заняли померанские, восточно- и западно-пруссские беженцы [7, Вл. 5]. 22 марта советские войска прорвались к морю между Данцигом и Гдыней, началась решающая битва за них. 25 марта Гдыню покинули последние 35 тыс. солдат и беженцев, многих отсюда перевели в Гелу (Hela). Данциг к концу марта укрывал около полумиллиона человек, 200 тыс. пережили сдачу города 27 марта 1945 г. [5, S. 49–50].

В силу особенностей географии на германском балтийском побережье выделялось несколько участков, откуда можно было бежать еще продолжительное время после падения основных портов и целых провинций. Это были устье Вислы, Фриш-Нерунг (Frische Nehrung), клочок земли у Гелы, открывавшие путь в Киль, Данию, на остров Рюген [5, S. 15–20]. Небольшой рыбацкий поселок Гела и Шивенхорст (Schiewenhorst) в апреле и мае 1945 г. остались на севере Западной Пруссии последними пунктами эвакуации. Если в марте в Геле насчитывалось 100 тыс., то в апреле уже 265 тыс. беженцев. Только в апреле 1945 г. морем отсюда отбыли 387 тыс. человек. Последнее судно с беженцами

отправилось из Гелы аж 6 мая 1945 г. [5, S. 49–50]. В итоге западно-пруссский берег Балтийского моря (Гдыня, Данциг, Гела) позволил эвакуировать наибольшее количество немецких беженцев – около миллиона человек [1, S. 71].

Важным моментом в бегстве немцев морем в конце войны является вопрос о видах задействованных в этой акции судов, от него зависели условия и успех мероприятия. По официальным данным всего в эвакуации на Балтике участвовали 790 кораблей [1, S. 69–71]. Беженцев брали на борт самого разного морского транспорта от лодок до гигантских пассажирских и военных судов. Например, немка М. Б. покинула Данциг на перевозившем уголь судне «Хое Вег» (Hohe Weg) [8], а Ева Кукук отплыла из Кенигсберга на торговом пароходе «Консул Кордс» (Konsul Cords) [9, S. 69–72]. При этом у небольших судов были свои преимущества, они могли забирать людей прямо с берега малых гаваней Пиллау, устья Вислы, Гелы, Кольберга и доставлять оттуда в крупные порты или на большие корабли [10, Bl. 30–31]. Хотя большинство задействованных в эвакуации кораблей входили в состав торгового флота, всё же в целом акцией управлял ВМФ, и в нее были вовлечены многие военные суда, среди которых согласно официальным отчетам для этой цели лучше всего подходили наблюдательные, транспортные, учебные [10, Bl. 29]. Оснащенные оружием корабли ВМФ были опасны для мирного населения, к тому же они чаще становились мишенью для союзников. В документах, например, упоминается случай, когда действовавшая недалеко от Штеттина (Stettin) и вывозившая померанских беженцев флотилия ввязалась в бой [10, Bl. 30–31]. Всё же военные корабли участвовали в эвакуации людей морем по всему германскому балтийскому побережью: из Мемеля, из Хайлигенсбейльского котла (Heiligenbeil), с Фриш-Нерунг, из Кальберга (Kahlberg), с устья Вислы и т.д. В акцию были вовлечены военные суда «Эмден», «Шеер», «Лютцов», «Шлезен», «Принц Ойген», «Лейпциг», «Остмарк», «Лотринген», «Кайзер», «Того», «Франкен», «Дитмаршен», «Остфризланд», «Поликарп» (Emden, Scheer, Lützow, Schlesien, Prinz Eugen, Leipzig, Ostmark, Lothringen, Kaiser, Togo, Franken, Diethmarschen, Ostfriesland, Polykarp) и многие другие [10, Bl. 29–32]. За несколько рейсов некоторые из них перевезли множество беженцев: «Марс» – 19 362, «Гектор» – 17 496, «Наутик» (Nautik) – 10 100, «Зенит» (Zenith) – 9162, «Ганза» – 8700, «Регулус» (Regulus) – 7009 человек [10, Bl. 34–35]. Безусловно, использование военного морского транспорта повышало шансы успешного бегства, но нередко делало путь на запад опаснее.

Путь немецких беженцев по водам Балтики был сопряжен с определенными трудностями и даже

опасностями. Путешествие большинства из них было продолжительным и изматывающим, требовало смен транспортных средств и пересадок. Так, из Мемеля и Пиллау зачастую вначале добирались до Данцига и Гелы, а уже оттуда до Свинемюнде, устья Одера, Штеттинской гавани, Рюгена [8]. Из Кольберга отплывали в Свинемюнде, а оттуда – в Штральзунд [10, Bl. 32–33]. Например, «Консул Кордс» следовал из Кенигсберга через Гелу и Кольберг [9, S. 69–72]. Конечная станция часто находилась очень далеко от домов беженцев, так, одним из пунктов назначения была Дания [11, S. 56]. Долгий маршрут требовал от людей выдержки.

Условия передвижения на перегруженных беженцами, ранеными, солдатами кораблях оставляли желать лучшего. Гуманитарная ситуация на борту нередко была тяжелой, далеко не на всех судах соблюдались необходимые для таких случаев санитарные нормы. На «Консуле Кордсе» (285 пассажиров) не представлялось никакой медицинской помощи: ни врача, ни медсестры [9, S. 69–72]. Большинство очевидцев упоминают, что на морском транспорте было крайне тесно и распространялись болезни. Например, на крупном пароходе «Мазурен», вышедшем из Нойфарвассера (Neufahrwasser) 28 февраля 1945 г. с 1500 беженцами на борту, несмотря на относительно сносные условия (раздача бутербродов, горячего супа и кофе, ежедневный обход врача), уже в первые дни плавания многие болели, в результате умерли несколько человек [12]. Очевидец с корабля «Эберхард Эссбергер» (Eberhard Essberger), отплывшего в начале мая 1945 г. из Свинемюнде с 7–8 тыс. пассажиров, вспоминает о положении в гавани Копенгагена: «Многие транспортные средства были так переполнены, что едва держались над водой. Большое счастье, что стояла хорошая погода и море было спокойным» («Manche Fahrzeuge waren so voll geladen, daß sie sich eben über dem Wasser hielten. Ein großes Glück, daß das Wetter gut und die See ruhig war»). Он же упоминает о желтых флагах на многих судах, сигнализирующих об эпидемии на борту [13].

Настроение на переполненных до отказа кораблях во время столпотворений в портах и гаванях было паническим. Известны случаи, когда немки в отчаянии бросали детей в сторону судов [1, S. 69–71]. В особенности хаос был характерен для крупных транспортных узлов в местах наибольшего скопления людей, в случаях нехватки транспортных средств или когда у беженцев оставался последний шанс. Например, паника и хаос царили среди бежавших через Фриш-Гаф [14, S. 550]. Паника забирала не меньше жизней немецких беженцев, чем боевые действия.

Немецкие беженцы сталкивались с войной повсюду. Во-первых, было опасно в портах и гаванях: авиационным налетам подвергались Пиллау [15,

S. 16–19], Данциг [16, Вл. 32] и другие порты; Фриш-Гаф страдал от бомбардировок, в результате которых рушился ледовый покров и треки беженцев уходили под воду [17, S. 13]. Такая же опасность сохранялась в пути, например, гигантский корабль «Мольткефельс» в апреле 1945 г. пережил сильный обстрел с воздуха [18], а «Консул Кордс» подорвался на mine (из 285 спаслись лишь около 30 пассажиров) [9, S. 69–72]. Самой известной катастрофой, в результате которой у некоторых даже развился страх перед бегством по морю, стала гибель вышедшего из Данцига и потопленного 30 января 1945 г. под померанской гаванью Штольпмюнде (Stolpmünde) парохода «Вильгельм Густлофф» (Wilhelm Gustloff) [5,

S. 48–49]. Тогда погибли около 5 тыс. человек [19, С. 186]: из 6 тыс. пассажиров спаслись 838 [17, S. 13]. Другим известным примером является крушение судна «Генерал Штойбен» (General Steuben), унесшего с собой жизни 3 тыс. человек. По данным Б. Ничке, всего на Балтике потонули 206 задействованных в вывозе гражданских лиц кораблей: «Андросс», «Франкен», «Позен», «Карлсруе», «Нойверк», «Гойя», «Дойчланд», «Вега», «Больксбург» (Andross, Franken, Posen, Karlsruhe, Neuwerk, Goya, Deutschland, Vega, Bolksburg) [1, S. 69–71] и др. По разным подсчетам на водах Балтики в тех событиях погибло от 14 [1, S. 70] до 33 тыс. человек [20, С. 105].

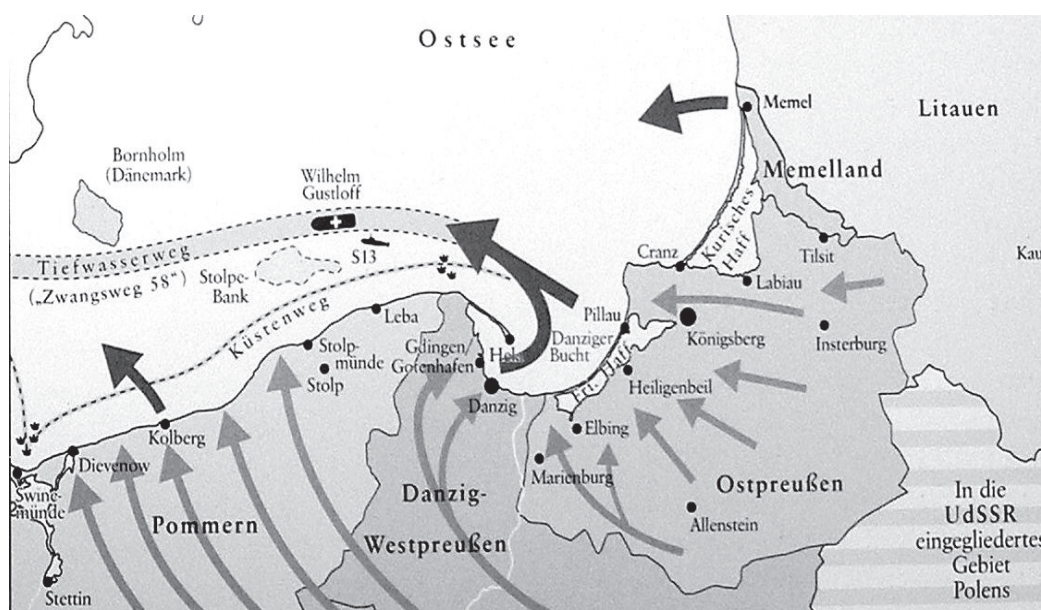


Рисунок. Эвакуация и бегство немецкого населения по Балтийскому морю [3, S. 101]

Таким образом, развитие событий эвакуации и бегства двух миллионов немцев в конце Второй мировой войны с протяженного на тот момент германского побережья Балтийского моря во многом определялось особенностями продвижения советско-германского фронта на запад, а также пропускной способностью конкретного участка берега. Ввиду окружения провинций с суши, морские порты и гавани представляли собой важнейший и дольше всего продержавшийся путь бегства из Восточной и Западной Пруссии, Восточной Померании. Однако и на море беженцев неизбежно ожидали трудности и опасности: судов не хватало, не всегда были необходимые условия на борту, военные корабли зачастую становились военной мишенью.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Nitschke B. Vertreibung und Aussiedlung der deutschen Bevölkerung aus Polen 1945 bis 1949 / B. Nitschke.

Aus dem Polnischen übersetzt von S. Niedermeier. – München : Oldenbourg Verlag, 2003. – 392 S.

2. Tafel. Menschengroßtransporte über See im 2. Weltkrieg (ohne Pazifik) // BArch Ost-Dok 4. Unterlagen zur Flucht über die Ostsee / Band Nr. 5. Teilmanuskripten I mit Dokumenten, Bl. 26–28.

3. Schön H. Flucht über die Ostsee: Die größte Rettungsaktion der Seegeschichte / H. Schön // Flucht und Vertreibung. Europa zwischen 1939 und 1948 / Hrsg. von A. Surminski. – Hamburg : GEO Ellert & Richter Verlag, 2007. – S. 100–117.

4. Franzen E. Die Vertriebenen. Hitlers letzte Opfer / E. Franzen. Mit einer Einführung von H. Lemberg. – München : Ullstein Taschenbuchverlag, 2002. – 334 S.

5. Dokumentation der Vertreibung der deutschen Bevölkerung aus Ost-Mitteleuropa. Die Vertreibung der deutschen Bevölkerung aus den Gebieten östlich der Oder-Neiße / Hrsg. von ehemaligen Bundesministerium für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigte. In Verbindung mit W. Conze, A. Diestelkamp, R. Laun, P. Rasso und H. Rothfels.

Bearb. von T. Schieder. – Gross-Denkte/Wolfenbüttel: Grenzland-Druckerei Rock& Co., 1957. – Band I/1. – 494 S.

6. *Unruh G.* Provinz Pommern / G. Unruh // Verwaltungsgeschichte Ostdeutschlands 1815–1945 : Organisation – Aufgaben – Leistungen der Verwaltung / Hrsg. von G. Heinrich. Autoren: P. Baumgart und andere. – Stuttgart ; Berlin ; Köln : Kohlhammer, 1993. – S. 592–676.

7. Bericht von Marinepfarrer A. Sch. Die letzten Tage von Gotenhafen und Hela. Jetzige Anschrift. Bonn, Gneisenaustrasse 19 // BArch Ost-Dok 2 / Band Nr. 48. II. Westpreußen. a. Danzig. Gotenhafen, Bl. 5–8.

8. M. B. Auszüge aus Flüchtlingsber. Nr. 15: 11. März 45 Danzig // BArch Ost-Dok 4. Unterlagen zur Flucht über die Ostsee / Band Nr. 1. Erlebnisberichte von Wissensträgern, Bl. 27.

9. *Karweina G.* Der große Treck. Dokumentarbericht über die Flucht und Austreibung von 14 Millionen Deutschen / G. Karweina. – Stuttgart/Wien: Eduard Wancura Verlag, 1958. – 392 S.

10. Kriegsschiffe bei der Rückführung v. Flüchtlingen und Verwundeten // BArch Ost-Dok 4. Unterlagen zur Flucht über die Ostsee / Band Nr. 5. Teilmanuskripten I mit Dokumenten, Bl. 29–35.

11. *Papendick G.* Die Krähen schreien / G. Papendick // So gingen wir fort. Ostdeutsche Autoren erzählen von den letzten Tagen daheim / Hrsg. von R. Naujok. – München : J. F. Lehmanns Verlag, 1970. – S. 50–56.

12. E. A. Auszüge aus Flüchtlingsbericht Nr. 2: 27.2.45 Königsberg // BArch Ost-Dok 4 / Band № 1, Bl. 14.

13. R. B. Auszug aus Flüchtlingsbericht Nr. 8: Swinemünde, 2.5.45 // BArch Ost-Dok 4. Unterlagen zur Flucht über die Ostsee / Band Nr. 1. Erlebnisberichte von Wissensträgern, Bl. 19.

14. *Маубах Ф.* «Военная помощница» – парадигматическая фигура конца войны / Ф. Маубах // Память о войне 60 лет спустя : Россия, Германия, Европа / ред. серии И. Калинин, ред.-сост. 2-го изд. М. Габович. – М. : Новое литературное обозрение, 2005. – С. 549–562.

15. *Lehndorff H.* Dokumentation der Vertreibung der deutschen Bevölkerung aus Ost-Mitteleuropa. Ein Bericht aus Ost- und Westpreußen 1945–1947. Aufzeichnungen von Hans Graf von Lehndorff. 3. Beiheft / H. Lehndorff. Hrsg. von ehemaligen Bundesministerium für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigte. In Verbindung mit W. Conce, A. Diestelkamp, R. Laun, P. Rassow und H. Rothfels. Bearb. von Th. Schieder. – Düsseldorf : Oskar-Leiner-Druck KG., 1960. – 255 S.

16. Bericht der Ehefrau Ch. B. aus Danzig über die letzten Tage von Danzig und über ihre Austreibung durch die Polen im Dezember 1945, Flucht und über die Aufnahme in Deutschland bis heute. November 1949 // BArch Ost-Dok 2 / Band Nr. 44. II. Westpreußen. A. Danzig. Danzig / Stadt, Bl. 32–33.

17. Zweite Heimat Brandenburg: Flucht, Vertreibung, Neuanfang / J. Ast, K. Mauersberger. – Berlin : Be.bra-Verl., 2000. – 144 S.

18. E. B. Auszüge aus Flüchtlingsbericht Nr. 9: 10.4.45 Hela // BArch Ost-Dok 4. Unterlagen zur Flucht über die Ostsee / Band Nr. 1. Erlebnisberichte von Wissensträgern, Bl. 20.

19. *Семиряга М.* Как мы управляли Германией / М. Семиряга. – М. : Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 1995. – 400 с.

20. Urban Th. Der Verlust. Die Vertreibung der Deutschen und Polen im 20. Jahrhundert / Th. Urban. – München : Verlag C. H. Beck oHG, 2004. – 223 S.

*Воронежский государственный университет*

*Полунин Е. С., аспирант кафедры истории средних веков и зарубежных славянских народов*

*E-mail: evgp011989@rambler.ru*

*Тел.: 8 (473) 555-83-07; 8-920-219-83-37*

*Voronezh State University*

*Polunin E. S., Post-graduate Student of the Middle Ages History and Foreign Slavic Studies Department*

*E-mail: evgp011989@rambler.ru*

*Tel.: 8 (473) 555-83-07; 8-920-219-83-37*