

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2021.6.13>

STOSOWANIE PRZEZ NAZISTÓW MOBILNEJ KOMORY GAZOWEJ DO NISZCZENIA LUDNOŚCI OKUPOWANEGO TERYTORIUM OBWODU CHARKOWSKIEGO

Vitalii Yakovlev

zastępca dyrektora generalnego ds. naukowych

Narodowego Kompleksu Pamięci „Wysokość Marszałka I.S. Koniewa” (Charków, Ukraina)

ORCID ID: 0000-0002-7207-0097

e-mail: vitovt1975@ukr.net

Adnotacja. W artykule rozważono użycie przez nazistów w obwodzie charkowskim specjalnie wyposażonego „samochodu gazowego”, który został nazwany „mobilna komora gazowa” (gaswagen) lub „duszogubka” (morderca), do masowego niszczenia ludności poprzez zatrucie tlenkiem węgla. Artykuł opiera się na analizie materiałów archiwalnych Trybunału Charkowskiego przeciwko nazistowskim zbrodniarzom wojennym (15-18 grudnia 1943 r.).

Pomimo propagandowego kierunku Trybunału Charkowskiego, po raz pierwszy publicznie przedstawiono na nim dowody strasznych zbrodni nazizmu związanych z masowym mordowaniem ludności cywilnej i jeńców wojennych na okupowanych terenach ZSRR i Polski. Użycie przez hitlerowców mobilnych komór gazowych było jednym z zarzutów Naczelnemu Dowództwu i rządu nazistowskich Niemiec w procesie norymberskim. Zebrane w Charkowie dowody zostały wykorzystane przez Sowietów pod numerami „ZSRR-43” i „ZSRR-32”.

Słowa kluczowe: mobilna komora gazowa, zbrodnie wojenne nazistów, Charkowski Proces Sądowy, Sonderkommando, Sicherheitsdienst, Geheime Feldpolizei, II wojna światowa.

THE USAGE OF GASWAGEN BY NAZIS FOR EXTERMINATION OF POPULATION IN THE OCCUPIED KHARKIV REGION

Vitalii Yakovlev

Deputy Director General for Research

National Memorial Complex «Summit of Marshal I.S. Konev» (Kharkiv, Ukraine)

ORCID ID: 0000-0002-7207-0097

e-mail: vitovt1975@ukr.net

Abstract. This article investigates the problem of using by Nazis specially equipped “gas van” called “Gaswagen” or “dushegubka” for extermination of population by carbon monoxide poisoning. The article is based on the analysis of archived materials from The Kharkiv Trial against Nazi war criminals (December 15–18, 1943).

Despite of Soviet propaganda prevailing during The Kharkiv Trial it was the first case where publicly were proclaimed the evidence of horrendous Nazi crimes connected with mass execution of civilian population as well as prisoners of war on the occupied territories of the Soviet Union and Poland. The usage of Gaswagen by Nazis was one of the charges directed to Nazi High Command of the Armed forces and Nazi German Government on The Nuremberg trials. The gathered in Kharkiv evidence were used by Soviet prosecutors under the numbers «USSR-43» and «USSR-32».

Key words: Gaswagen, Nazi war crimes, The Kharkiv Trial, Sonderkommando, SD, GFP, the Second World War.

ЗАСТОСУВАННЯ НАЦИСТАМИ ГАЗВАГЕНА ДЛЯ ЗНИЩЕННЯ НАСЕЛЕННЯ ОКУПОВАНОЇ ТЕРИТОРІЇ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Віталій Яковлєв

заступник генерального директора з наукової роботи

Національного меморіального комплексу «Висота маршала І.С. Конєва» (Харків, Україна)

ORCID ID: 0000-0002-7207-0097

e-mail: vitovt1975@ukr.net

Анотація. У статті розглянуто питання використання нацистами в Харківській області спеціально обладнаного «газового автомобіля», який отримав назву «газваген», або «душоубка», для масового знищення населення шляхом отруєння окисом вуглецю. В основу статті покладено аналіз архівних матеріалів Харківського судового процесу проти нацистських воєнних злочинців (15–18 грудня 1943 р.).

Попри пропагандистське спрямування Харківського трибуналу, на ньому вперше публічно були наведені докази жаклих злочинів нацизму, пов'язаних із масовим убивством цивільного населення та військовополонених на окупованих територіях СРСР та Польщі. Застосування гітлерівцями газвагену стало одним з обвинувачень на адресу Верховного командування та уряду нацистської Німеччини на Нюрнберзькому процесі. Зібрані в Харкові докази були використані радянським обвинуваченням під номерами «СРСР-43» та «СРСР-32».

Ключові слова: газваген, воєнні злочини нацистів, Харківський судовий процес, зондеркоманда, СД, ГФП, Друга світова війна.

Постановка проблеми. Невдалий перебіг подій на німецько-радянському фронті в 1941–1942 рр. призвів до майже повної окупації території України, де нацисти встановили режим, який був спрямований на часткове або повне знищення цілих народів та етнічних груп. Територія Харківської області опинилась у сфері управління німецької військової адміністрації. Окрім Вермахту, злочинну діяльність проводили каральні органи гітлерівської Німеччини – таємна польова поліція (ГФП), поліція безпеки та СД, зондеркоманда SK-4A, айнзатцкоманда EK-5. Одним із методів масового знищення населення Харківщини стало використання «газового автомобіля».

Аналіз актуальних досліджень. Питання застосування нацистами на території Харківщини газвагену не стало предметом окремого дослідження. Фрагментарно питання щодо застосування «душогубки» на території СРСР висвітлювалось у працях Г. Кноппа (Кноп, 2006), О. Круглова (Круглов, 2008) та А. Скоробагатова (Скоробагатов, 2004). Ю. Радченко у своїй статті зробив короткий огляд відомостей щодо застосування нацистами «душогубки» на окупованій території Радянського Союзу (Радченко, 2010).

Мета статті. У роботі досліджується питання використання нацистами в Харківській області спеціального «газового автомобіля» для масового знищення населення шляхом отруєння окисом вуглецю. В основу статті покладено аналіз архівних матеріалів Харківського судового процесу проти нацистських воєнних злочинців та їхніх пособників із числа колаборантів – членів каральних органів.

Виклад основного матеріалу. У 1943 р. на показовому суді у Краснодарі вперше були широко оприлюднені відомості про масове знищення цивільного населення шляхом отруєння радянських громадян окисом вуглецю у спеціально обладнаних автомобілях, які отримали назву «газвагени», або «душогубки». У матеріалах Краснодарського судового процесу (14–17 липня 1943 р.) з'явився детальний опис цього «винаходу» Головного управління імперської безпеки РСХА (Судебный процесс по делу о зверствах немецко-фашистских захватчиков и их пособников на территории гор. Краснодара и Краснодарского края в период их временной оккупации, 1943: 5–6).

У подальшому факти використання німецькими каральними органами «газових автомобілів» було дуже ретельно вивчені під час попереднього слідства та детально висвітлені в ході проведення Харківського судового процесу над воєнними злочинцями (15–18 грудня 1943 р.) (Судебный процесс по делу о зверствах немецко-фашистских захватчиков на территории гор. Харьков и Харьковской области в период их временной оккупации, 1943). Про це свідчить, зокрема, розділ I «Обвинувального висновку у справі про звірства німецько-фашистських загарбників у м. Харків та Харківській області», який був цілком присвячений застосуванню гітлерівцями спеціально обладнаної машини «душогубки» для масового знищення цивільного населення (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 72–79). Крім того, остання правка, внесена 18 грудня 1943 р. до проекту вироку Харківського трибуналу, стосувалась саме уточнення терміну «газваген» та деталізації принципу його дії й методів застосування («Смерш»: Исторические очерки и архивные документы, 2003: 317–318). Така увага до деталей свідчила про важливе значення, яке керівництво СРСР надавало висвітленню цього питання.

Радянськими слідчими органами «душогубка» була ідентифікована як великий закритий автомобіль темно-сірого кольору з дизельним двигуном. Всередині ця машина була облицьована оцинкованим залізом, у задній частині кузова знаходились двостулкові двері, які герметично зачинялись. Підлога була обладнана дерев'яною решіткою, під якою проходила труба з отворами, через них до кузова потрапляли відпрацьовані гази з вихлопної труби двигуна автомобіля. За версією слідства, відпрацьовані гази дизельного двигуна містили окис вуглецю високої концентрації, який надходив до кузова «душогубки», викликав швидке отруєння і смерть від задухи закритих у ньому людей (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 73–74). Чому радянське слідство наполягало на застосуванні у газвагені саме дизельного двигуна, достеменно невідомо. Більшість транспортних засобів та механізмів Третього Райху працювала на бензині. У вихлопах бензинового двигуна внутрішнього згоряння міститься більша концентрація СО (оксид вуглецю), ніж у дизелі. Можливо, через те, що дизельний двигун мав високий вміст сажі у відпрацьованих газах, він здавався радянським слідчим більш брудним. До того ж у Німеччині, яка відчувала гостру нестачу нафтопродуктів та пального, під час Другої світової війни були досить розповсюджені газогенераторні автомобілі (Автомобили на дровах). Відпрацьовані гази двигуна внутрішнього згоряння, що працював на дизелі чи бензині, містили в два рази меншу концентрацію окису вуглецю, ніж того самого двигуна на генераторному газі (Руководство по судебно-медицинской экспертизе отравлений, 1980: 132).

Покази підсудних В. Лангхельда (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 78–80), Г. Ріца, Р. Рецлава, М. Буланова та свідків І. Бойка, У. Підкопай містять доволі розлогі описи «газового автомобіля» та інформацію щодо його застосування не тільки в Харківській області, а й на інших окупованих нацистами територіях СРСР (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 74–79). Матеріали слідчих справ мають численні виправлення, що вносились у ході проведення розслідування до протоколів допитів. Радянське слідство наполегливо та цілеспрямовано коригувало покази обвинувачених та свідків з метою уніфікації показів обвинувачених та свідків щодо «газового автомобіля».

Описи газвагена, викладені співробітником Абверу гауптманом (капітаном) В. Лангхельдом та заступником командира роти СС при службі безпеки (СД) м. Таганрога унтерштурмфюрером (лейтенантом) СС Г. Ріцем, загалом збігаються і цілком відповідають офіційній версії. Обидва вони, перебуваючи у відрядженні в м. Харків у травні-червні 1942 р. та в травні-червні 1943 р. відповідно, спостерігали за завантаженням арештантів до «душогубки» на вулиці Чернишевського, 76 та у тюрмі СД на вулиці Раднаркомівській,

7. Про призначення цих автомобілів вони дізналися від своїх знайомих – співробітників СД, капітана Войтона та лейтенанта Якобе (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 78–79; АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 128; ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 14: 159).

Свідчення чиновника 560-ї групи німецької таємної поліції обер-єфрейтора (старшого єфрейтора) Р. Рецлава щодо газвагена загалом нічим не відрізняються від показів інших підсудних (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 41–42). Хоча є деяка плутанина з описом кольору «душогубки». У протоколі допиту від 15 вересня 1943 р. він охарактеризував її як чорну закриту автомашину (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 41). А вже 27 вересня 1943 р. Р. Рецлав заявив, що «душогубка» – це велика автомашина темно-сірого кольору з закритим металевим кузовом (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 49). Досить дивні розбіжності у показах, адже за матеріалами слідства обвинувачений особисто двічі брав участь у завантаженні та один раз у розвантаженні душогубки (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 58, 60).

Дещо додав до опису «душогубки» водій зондеркоманди SK-4A М. Буланов. Він повідомив, що це двохосна 5–7-тонна вантажівка з 6-циліндровим двигуном та дерев'яним кузовом. Шофером на ній був німець, років 35–36 (ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 15: 273; АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 153–155).

Покази дружини М. Буланова не були оприлюднені на Харківському процесі. Вони містять деталі, які не співпадали з основною версією слідства. Зокрема В. Буланова повідомила, що її чоловік у січні 1942 р. супроводжував автомобіль, який він назвав «холодилка». На його думку, людей там «морозили». Такі асоціації виникли в М. Буланова через вигляд, який мали жертви нацистів, отруєні в такому автомобілі. Сама В. Буланова бачила «холодилку» навесні 1942 р., коли та рухалась по проспекту Сталіна (нині – Московський проспект). Вона описала її як велику трьохосну машину з будкою, пофарбовану в голубий колір. Перед машини зрізаний донизу, з боків знаходились майданчики, на яких стояли поліцейські (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 221–222).

Найбільш детальний опис газвагена та особливостей його конструкції ми знаходимо у свідченнях водія команди SK-4A та ЕК-5 І. Бойка, якому доводилось її ремонтувати. Він розповів, що сам автомобіль був виготовлений на французькому заводі «Діана», кузов – у Німеччині. Машина п'ятитонна, сірого кольору, мала шестициліндровий бензиновий двигун. Вона була схожа на вагон і мала такі розміри: довжина 5 м, ширина 2,5 м і стільки ж висота. Дерев'яний кузов «душогубки» зсередини був облицьований оцинкованим залізом, двері для герметичності – оббиті гумою. На підлозі лежала дерев'яна решітка, під якою знаходилась металева труба діаметром 1,5 дюйма. Ця труба була прокладена до кабіни водія, в якій знаходився балон з отруйним газом, що мав вказані нижче розміри: висота – 20–25 см, ширина – 35–40 см, довжина – 60 см. Від двигуна до балона ніякого з'єднання не було. Для завантаження людей позаду знаходилась спеціальна підніжка, що відверталась знизу. Під час руху водій повертав ручку крана бака, з якого надходив отруйний газ. І. Бойко підкреслив, що до кузова подавалися не відпрацьовані гази двигуна автомобіля, а інший отруйний газ, який мав приємний запах. Отруйний газ зберігався в бочках ємністю 30 л на складі в гаражі СД на вулиці Рибній (нині – Кооперативна), 8 (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 186–189; АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 37: 236–237).

Радянське слідство надавало показам І. Бойка досить важливого значення. Так, у доповідній записці наркома НКДБ УРСР С.Р. Савченка на ім'я наркома НКДБ СРСР В.М. Меркулова були наведені свідчення І. Бойка щодо загального вигляду газвагена, принципу його дії, часу та місця застосування (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 37: 221–223). Проте вони суперечили загальноприйнятій версії слідства, тому в листопаді-грудні 1943 р. зазначені вище покази І. Бойка зазнали змін та відповідним чином були відкориговані слідчими Головного управління контррозвідки «Смерш». У протоколі допиту від 28 листопада 1943 р. І. Бойко змінив свої свідчення, вони вже цілком відповідали версії, затвердженій радянським керівництвом. Це стосувалося принципу дії «душогубки». Зокрема він підтвердив, що до кузова газвагена було підведені 2 труби діаметром 1,5 дюйма, які були «з'єднані з вихлопною трубою двигуна» (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 197).

Свідок У. Підкопай спочатку повідомила, що «душогубка», яку вона бачила на власні очі, була схожа на автобус та пофарбована в темно-зелений колір (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 205). Згодом у протоколі допиту від 16.10.1943 р. вона описала її як велику вантажну машину без вікон, чорного кольору. Наверху знаходився невеликий отвір, у який були вставлені колосники. Під час руху автомобіля вони крутилися (АХО УСБУ, Ф. 4 (Р), оп. 2, спр. 34417, т. 2: 151). У показах У. Підкопай від 2 грудня 1943 р. «душогубка» набула загальноприйнятого темно-сірого кольору (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 209).

Щодо використання газвагена у м. Харків вдалося встановити такі відомості. Місцем постійної дислокації «душогубки» була вулиця Чернишевського, 76. Тут розміщувалась команда SK-4A, у розпорядженні якої цей автомобіль перебував. Сама ж зондеркоманда була підпорядкована начальнику поліції безпеки та СД «генерального округу Харків» Ф. Краненбіттеру. До «газового автомобіля» в'язні завантажувалися на вулиці Чернишевського, 76 та у тюрмі СД на вулиці Раднаркомівській, 7 (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 50–51, 59, 78, 186; ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 15: 271). Людей ставили щільно, їх притискали один до одного, плече до плеча. Зазвичай розміщували 50–70 осіб. Чоловіків, жінок та дітей завантажували разом, часто їх змушували роздягатись. (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 41, 76, 187; ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 14: 158; ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 15: 273). Двері кузова зачинялись, після чого автомашина рушала. Під час руху люди, що знаходились у «душогубці», труїлися чадним газом і гинули. Були випадки, коли газваген не доїжджав до місця призначення. У лютому 1942 р. він декілька разів виходив з ладу і його притягували для ремонту в гараж СД на вулицю Рибну, 8. Саме тоді свідок І. Бойко детально ознайомився з конструкцією цього спеціально обладнаного автомобіля. Німець-водій продемонстрував «машину смерті» в дії, відкривши двері

кузова. Там знаходилось 68 щільно притиснутих один до одного отруєних людей, їхні «обличчя були спотворені, розпухлі, у деякого очі були до того страшні, що неможливо було дивитись, як видно, люди помирили в страшних муках» (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 37: 236). Через тиждень газваген зіпсувався знову, його відбуксировали в гараж СД. Для ремонту потрібен був тривалий час, тому людей, яких не встигли отруїти, вивели і розмістили в камерах при гаражі (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 37: 237; АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 188). Даний факт підтвердила У. Подкопай, яка стала свідком розвантаження газвагена на вулиці Рибній, а також водій «душогубки» В. Фіндейзен (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 205–207; Скоробагатов, 2004: 76).

Обслуговуванням газвагена займалася спеціальна команда, яка складалася з 20 військовополонених червоноармійців з Холодногірського табору. Вони з ломом і лопатами їздили слідом за «душогубкою» розвантажували та закопували трупи (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 37: 188; АХО УСБУ, Ф. 4 (Р), оп. 2, спр. 34417, т. 2: 149). М. Буланов повідомив, що зазвичай поліцейські, яких він возив до місця розвантаження «душогубки», знімали з мертвих одяг і забирали собі (ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 15: 273). Вищезазначені свідчення були підтверджені в 1967 р. В. Фіндейзеном. Він пригадав, що у 1942 р. в м. Харків біля службової установи співробітники СД завантажили до «душогубки» приблизно 40–45 осіб. Зазвичай «газовий автомобіль» здійснював одну або дві поїздки в день, але були дні, коли він не виїжджав. Для розвантаження «душогубка» рушала у напрямку тракторного заводу. «Жертви лежали з рожевими обличчями мертві. Працівники робочої команди з військовополонених або євреїв, які були на місці, витягували трупи з машини, роздягали і кидали їх у протитанковий рив» (Скоробагатов, 2004: 76–77).

Місцем розвантаження жертв газвагена в основному були старі бараки Харківського тракторного заводу (ХТЗ). Р. Рецлав розповів, що тіла отруєних складали в бараки, обливали бензином і підпалювали. За його підрахунками, один барак вмщував понад 300 трупів. І таких бараків, за словами співробітника СД Камінського, було спалено від 6 до 10. Пізніше місця пожерищ, за словами М. Буланова, засипали сміттям та шлаком (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 60, 65; ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 15: 273). Крім спалення останків жертв «душогубки», їх також, за свідченням Р. Рецлава, закопували у яру на південній околиці Харкова (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 50). Можливо, мова йшла про місце масових страт у Дробицькому Яру, хоча судово-медична експертиза не підтвердила цього факту (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 17–19). У червні 1942 р. трупи отруєних окисом вуглецю вивозили в Сокольники, а в червні 1943 р. – у с. Подвірки Харківського району Харківської області (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 50; ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 15: 273; ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 14: 160).

Судово-медична експертна комісія, яка працювала з 5 вересня по 15 вересня 1943 р., провела ексгумацію та дослідження 13 місць масових поховань у м. Харків та його околицях, в яких, за її даними, знаходилось біля 24 тисяч трупів. Останки тіл отруєних окисом вуглецю були виявлені у місцях поховань у Сокольниках та в с. Подвірки (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 32, 41). Для них були характерні такі ознаки: «відсутність будь-яких механічних пошкоджень на тілі, рожево-червоний колір серозних оболонок (очеревина, серцева сумка), рожево-червоні плями на тілі і таке ж забарвлення слизистих губ» (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 15).

Крім того, судово-медична експертиза підтвердила факти знищення «великої кількості трупів громадян, отруєних вихлопними газами та спалених у бараках ХТЗ, де були виявлені частини скелетів спалених людей, а також черепи без будь-яких механічних пошкоджень» (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 16). На місці 6 бараків у районі ХТЗ була виявлена «значна кількість обгорілих людських кісток та цілих черепів без механічних пошкоджень» (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 61–62).

За матеріалами судових справ вдалося визначити час перебування «душогубки» на Харківщині. Згідно з показами І. Бойка, автомобіль газваген був один. Він прибув до Харкова у січні-лютому 1942 р. і знаходився тут до 12 червня 1942 р. «Перший час «душогубка» робила щоденно по декілька рейсів у район ХТЗ, приблизно з березня 1942 р. вона стала возити людей рідше», – свідчив І. Бойко. (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 187). Після цього «газовий автомобіль» разом з частиною команди SK-4A виїхав до м. Вовчанськ Харківської області, де перебував впродовж 10 днів. За цей час зондеркоманда встигла отруїти в газвагені щонайменше 90 пацієнтів місцевого будинку інвалідів та обслуговуючого персоналу. 1 липня 1942 р. команда SK-4A переїхала до м. Короча Белгородської області, а «душогубка» вирушила у невідомому напрямку (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 37: 237–238; АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 188).

Про використання нацистами газвагена на Харківщині у 1943 р. ми маємо досить суперечливі відомості. Зокрема під час здійснення масових розстрілів цивільного населення 3 червня 1943 р. у с. Подвірки, співробітник СД унтерштурмфюрер (лейтенант) Якобе показав Г. Ріцу трупи пасажирів «газової машини». (ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 14: 160). У протоколі допиту від 13 вересня 1943 р. І. Бойко стверджував, що після другого захоплення Харкова гітлерівцями у розпорядженні команди ЕК-5, яка змінила зондеркоманду SK-4A, газвагена вже не було. Гітлерівці тільки вішали та розстрілювали (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 188). Та вже 28 листопада 1943 р. він розповів про те, що «душогубка» у Харкові використовувалася й у травні-червні 1943 р. Про цей факт йому стало відомо від знайомого німця, шофера газвагена, який вивозив трупи отруєних у с. Подвірки (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 203). Крім того, влітку 1943 р. У. Підкопай начебто бачила «душогубку», яка рухалась вниз по вулиці Сумській (АХО УСБУ, Ф. 4 (Р), оп. 2, спр. 34417, т. 2: 149–151).

Щодо кількості жителів Харківщини, знищених у газвагені, підсудні називають лише приблизні цифри, які неможливо ні підтвердити, ні спростувати. За підрахунками Р. Рецлава, за березень-червень 1942 р. у Харкові в «душогубці» було вбито не менше 8 тисяч осіб. Тільки у бараках ХТЗ, на його думку, на початку

1942 р. було спалено до 5 тисяч отруєних у «газовому автомобілі» (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 50, 66). Взагалі за період нацистської окупації Харкова шляхом застосування газвагена, за припущенням Р. Рецлава, нацисти знищили біля 30 тисяч осіб (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 61). М. Буланов у свою чергу говорить, що протягом зими-весни 1942 р. гітлерівці у «душогубці» отруїли декілька тисяч радянських громадян, у тому числі жінок, дітей, людей похилого віку (ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 15: 274).

Загальну кількість отруєних окисом вуглецю у «душогубці» встановити неможливо. Ймовірно, головними її жертвами стали представники єврейської громади м. Харків, а також інші небажані, з точки зору нацистів, категорії місцевого населення (комуністи, члени руху опору, люди з фізичними вадами тощо). Незважаючи на використання нацистами у Харкові «газового автомобіля», необхідно зазначити, що основна кількість цивільного населення та військовополонених була знищена німецькими каральними органами шляхом розстрілів (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 37: 188). Це знайшло підтвердження у висновках судово-медичної експертизи (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 12–67).

На Харківському судовому процесі обвинувачені та свідки не тільки детально описали зовнішній вигляд та принцип дії «душогубки», а й виявились досить обізнаними щодо географії її застосування. Зокрема В. Лангхельду було відомо про використання газвагена в містах Полтаві, Смоленську, Києві (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 80). Г. Ріц розповів про «Г-автомобілі» у м. Лентшоц, поблизу Варшави, а також пригадав, що чув про застосування «душогубок» у містах Варшаві, Ризі, Вітебську та Краснодарі (ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 14: 156; АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 136). Р. Рецлав повідомив, що за словами співробітника СД Камінського, «газовий автомобіль» використовували в містах Житомир, Мінськ, Смоленськ та Вінниця (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 59–63). М. Буланов чув, що «душогубку» посилали у м. Розсош Воронежської області (ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 15: 270–274). І. Бойко підтвердив застосування газвагена у м. Київ на початку 1943 р. (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 22: 202). Рядовий саперної частини К. Кош розповів, що в травні 1943 р. на власні очі бачив «душогубку» біля с. Стрітенка, що поблизу Волновахи, а також чув від товаришів по службі про застосування газвагенів у містах Смоленськ, Вітебськ, Белгород та в районі Сталінграда (ЦА ФСБ, Ф. К-72, оп. 1, спр. 15: 28). Окружний комісар м. Мелітополь оберштурмбанфюрер Г. Хейніш повідомив, що «газовий автомобіль» був виготовлений на замовлення СД та підтвердив використання газвагенів для знищення цивільного населення на окупованих територіях (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 75). Крім того, він вперше офіційно засвідчив застосування нацистами у концтаборі Аушвіц отруйних газів для масового знищення в'язнів (АЗО УСБУ, Спр. 20368, т. 23: 161).

Висновок. Попри різниці в показаннях обвинувачених та свідків щодо опису зовнішнього вигляду газвагена та його конструкції, можна стверджувати, що цей автомобіль використовувався в 1942 р. командою SK-4A на території Харківської області для масового знищення цивільного населення. Так, у м. Харків «душогубку» застосовували з лютого 1942 р. по 12 червня 1942 р., а в м. Вовчанськ Харківської області – в червні 1942 р. Покази свідків щодо застосування «душогубки» в м. Харків у травні-червні 1943 р. викликають певні сумніви та наштовхують на думку щодо намагання радянського слідства розширити не тільки територію, а й тривалість використання «газових автомобілів».

Щодо принципу дії названого автомобіля, то, детально ознайомившись з матеріалами Харківського судового процесу, можна дійти висновку, що отруєння людей всередині газвагена відбувалося шляхом надходження до герметичного кузова чадного газу зі спеціального балону, не з'єднаного з вихлопною системою двигуна.

Головними жертвами «душогубки» стали євреї, а також інші небажані, з точки зору нацистів, категорії місцевого населення. Загальну кількість жертв, отруєних у газвагені, встановити неможливо. Цифра 30 тисяч, вказана в покази Р. Рецлава радянським слідством, не має під собою ґрунтовної доказової бази.

Питання щодо викриття і оприлюднення широкому загалу відомостей про використання «душогубки» нацистами було вкрай важливим для радянського керівництва. Матеріали слідчих справ, що лягли в основу Харківського судового процесу, рясніють численними правками. Це свідчить про те, що слідство наполегливо та цілеспрямовано коригувало покази обвинувачених та свідків з метою уніфікувати опис «газового автомобіля», особливості його конструкції, місце та час використання.

І хоча газваген не був основним засобом масового знищення цивільного населення на окупованих територіях, він став ще одним уособленням жорстоких воєнних злочинів гітлерівської Німеччини. Матеріали Харківського судового процесу привернули увагу міжнародної спільноти до тих бузувірських методів убивства, які на практиці застосовували нацисти для тотального знищення «неповноцінних народів».

Застосування гітлерівцями окису вуглецю для масових страт цивільного населення у спеціальних обладнаних автомобілях, які отримали назву «газвагени», або «душогубки», стало одним з обвинувачень на адресу Верховного командування та уряду нацистської Німеччини під час засідання Міжнародного військового трибуналу у Нюрнберзі. Зібрані в Харкові докази були використані радянським обвинуваченням під номерами «СРСР-43» та «СРСР-32» (Trial of the Major War Criminals before the International Military Tribunal Nuremberg, 14 November 1945 – 1 October 1946, vol. 7, 1947: 573–574).

Список використаних джерел:

1. Автомобили на дровах. URL: <https://glushenko1979.livejournal.com/111356.html> (дата звернення: 20.09.2021).
2. АЗО УСБУ (Архів Запорізького обласного управління Служби безпеки України). Спр. 20368. Т. 22. 259 арк. [Кримінальна справа № 24 по звинуваченню Посєвіна О.О.]
3. АЗО УСБУ. Спр. 20368. Т. 23. 224 арк. [Кримінальна справа № 24 по звинуваченню Посєвіна О.О.]
4. АЗО УСБУ. Спр. 20368. Т. 37. 279 арк. [Кримінальна справа № 24 по звинуваченню Посєвіна О.О.]
5. АХО УСБУ (Архів Харківського обласного управління Служби безпеки України). Ф. 4 (Р). Оп. 2. Спр. 34417. Т. 2. 319 арк. [Справа № 20419 Сіренка П.К. та ін.]
6. Кноп Г. Холокост. Неизвестные страницы истории. Харьков : Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга», 2006. 336 с.
7. Круглов А. К вопросу о количестве евреев, уничтоженных эйнзатцгруппами в 1941-1943 гг. *Голокост і сучасність*. 2008. № 1(3). С. 39–64.
8. Протокол допроса обвиняемого Буланова Михаила Петровича, бывшего сотрудника гестапо, шофера зондеркоманды СД СК-4А, о злодеяниях немецко-фашистских войск на оккупированной территории СССР. 14 ноября 1943 г. // ЦА ФСБ. Ф. К-72. Оп. 1. Спр. 15. Арк. 263–277. URL: <http://victims.rusarchives.ru/19-11-1943-protokol-doprosa-obvinyuемого-bulanova-mikhaila-petrovicha> (дата звернення: 23.09.2021).
9. Протокол допроса обвиняемого Ризца Ганса, бывшего унтерштурмфюрера СС, заместителя командира роты СС в г. Таганроге Ростовской области о злодеяниях немецко-фашистской армии на оккупированных территориях СССР. 28 ноября 1943 г. // ЦА ФСБ. Ф. К-72. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 155–171. URL: <http://victims.rusarchives.ru/index.php/28-11-1943-protokol-doprosa-obvinyuемого-rica-gansa> (дата звернення: 15.07.2021).
10. Протокол допроса свидетеля военнопленного К. Коша об использовании «газовых автомобилей» для уничтожения советских граждан. 27 ноября 1943 г. // ЦА ФСБ (Центр. архів Федер. Служби Безпеки Росії). Ф. К-72. Оп. 1. Спр. 15. Арк. 26-37 URL: <http://victims.rusarchives.ru/protokol-doprosa-svidetelya-karla-kosha-voennosluzhaschego-79-y-rekhotnoy-divizii-vermakhta> (дата звернення: 14.08.2021).
11. Радченко Ю.Ю. Знищення нацистами населення на окупованих теренах СРСР за допомогою газвагенів (1941–43 рр.). *Збірник наукових праць. Серія «Історія та географія»*. Харківський національний педагогічний університет імені Г.С. Сковороди. 2010. Вип. 39. С. 111–115.
12. Руководство по судебно-медицинской экспертизе отравлений / Под ред. Я.С. Самусина и др. Москва : Медицина, 1980. 421 с.
13. Скоробагатов А.В. Харків у часи німецької окупації (1941–1943). Харків : Прапор, 2004. 368 с.
14. «Смерш» : Исторические очерки и архивные документы. Москва : Издательство Главархив Москвы; ОАО «Московские учебники и Картолитография», 2003. 343 с.
15. Судебный процесс по делу о зверствах немецко-фашистских захватчиков и их пособников на территории гор. Краснодар и Краснодарского края в период их временной оккупации. Москва : ОГИЗ – Госполитиздат, 1943. 48 с.
16. Судебный процесс по делу о зверствах немецко-фашистских захватчиков на территории гор. Харькова и Харьковской области в период их временной оккупации. Москва : ОГИЗ – Госполитиздат, 1943. 96 с.
17. Trial of the Major War Criminals before the International Military Tribunal Nuremberg, 14 November 1945 – 1 October 1946. Volume VII. Proceedings 5 February 1946 - 19 February 1946. Nuremberg, 1947. 602 p. URL: https://www.loc.gov/tr/frd/Military_Law/pdf/NT_Vol-VII.pdf (дата звернення: 02.10.2021).

References:

1. Kryminalna sprava № 24 po zvyuvachenniu Posievina O.O. [Criminal case № 24 against Posievin O.O.]. AZO USBU (Arkhiv Zaporizkoho oblasnoho upravlinnia Sluzhby bezpeky Ukrainy), Spr. 20368, T. 22, 259 ark. [in Russian].
2. Kryminalna sprava № 24 po zvyuvachenniu Posievina O.O. [Criminal case № 24 against Posievin O.O.]. AZO USBU, Spr. 20368, T. 23, 224 ark. [in Russian].
3. Kryminalna sprava № 24 po zvyuvachenniu Posievina O.O. [Criminal case № 24 against Posievin O.O.]. AZO USBU, Spr. 20368, T. 37, 279 ark. [in Russian].
4. Sprava № 20419 Sirenka P.K. ta in. [Case № 20419 against Sirenko P.K. and others.]. AKO USBU (Arkhiv Kharkivskoho oblasnoho upravlinnia Sluzhby bezpeky Ukrainy), F. 4 (R), Op. 2, Spr. 34417, T. 2, 319 ark. [in Russian].
5. Knopp, G. (2006). *Kholokost. Neizvestnye stranitsy istorii. Kharkov* [The Holocaust. Unknown pages of history]. Kharkov : Knizhnyi Klub «Klub Semeinogo Dosuga». [in Russian].
6. Kруглов, А. (2008). К вопросу о количестве евреев, уничтоженных einzattcgruppami в 1941–1943 гг. [To the problem of Jewish people exterminated by Einsatzgruppen in 1941–1943]. *Holokost i suchasnist*. № 1(3), 39–64. [in Russian].
7. Protokol doprosa obviniaемого Bulanova Mikhaila Petrovicha, byvshego sotrudnika gestapo, shofera zonderkomandy SD SK-4A, o zlodeianiiakh nemetcko-fashistskikh voisk na okkupirovannoi territorii SSSR. 14 noiabria 1943 g. [Interrogation report of the accused Mikhail Petrovich Bulanov, a former Gestapo employee, driver of the Sonder Commando SD SK-4A about the Nazi troops atrocities on the occupied territory of the USSR. November 14, 1943]. TsA FSB, F. K-72, Op. 1, Spr. 15, Ark. 263–277. URL: <http://victims.rusarchives.ru/19-11-1943-protokol-doprosa-obvinyuемого-bulanova-mikhaila-petrovicha> [in Russian].
8. Protokol doprosa obviniaемого Ritca Gansa, byvshego untershturmfiurera SS, zamestitelia komandira rotы SS v g. Taganroge Rostovskoi oblasti o zlodeianiiakh nemetcko-fashistskoi armii na okkupirovannykh territoriiakh SSSR. 28 noiabria 1943 g. [Interrogation report of the accused Hans Ritz, former SS Untersturmführer, SS company execution officer Taganrog, Rostov Region on the Nazi army atrocities on the occupied territory of the USSR. November 28, 1943]. TsA FSB, F. K-72, Op. 1, Spr. 14, Ark. 155–171. URL: <http://victims.rusarchives.ru/index.php/28-11-1943-protokol-doprosa-obvinyuемого-rica-gansa> [in Russian].

9. Протокол допроса свидетеля военнопленного К. Косха об использовании «газовых автомобилей» для уничтожения советских граждан. 27 ноября 1943 г. [Interrogation witness report of the army prisoner K. Kosh about the use of «gas cars» for killing the Soviet citizens. November 27, 1943]. TsA FSB (Tsentr. arkhiv Feder. Sluzhby Bezpeky Rosii), F. K-72, Op. 1, Spr. 15, Ark. 26–37. URL: <http://victims.rusarchives.ru/protokol-doprosa-svidetelya-karla-kosha-voennosluzhashego-79-y-pekhotnoy-divizii-vermakhta> [in Russian].
10. Radchenko, Yu. Yu. (2010) Znyshchennia natsystamy naselennia na okupovanykh terenakh SRSR za dopomohoiu hazvaheniv (1941–43 rr.). [Destruction of the population by Nazis on the occupied territories of the Soviet Union using Gaswagen (1941–1943)]. *Zbirnyk naukovykh prats. Seriia «Istoriia ta heohrafiia» / Kharkivskiy natsionalnyi pedahohichnyi universytet imeni H.S. Skovorody*, Vyp. 39, 111–115. [in Ukrainian].
11. Rukovodstvo po sudebno-meditsinskoi ekspertize otravlenii. [Manual on criminal forensics connected with poisoning] / Pod red. Ia.S. Samusina i dr. (1980). Moskva : Meditsina. [in Russian].
12. Skorobagatov, A.V. (2004) Kharkiv u chasi nimetckoi okupatsii (1941–1943). [Kharkiv during Nazi occupation (1941–1943)]. Kharkiv : Prapor. [in Ukrainian].
13. «Smersh» : Istoricheskie ocherki i arkhivnye dokumenty. (2003). [«Smersh»: Historical essays and archival documents.]. Moskva : Izdatelstvo Glavarkhiv Moskvy; OAO «Moskovskie uchebniki i Kartolitografiia». [in Russian].
14. Sudebnyi protsess po delu o zverstvakh nemetcko-fashistskikh zakhvatchikov i ikh posobnikov na territorii gor. Krasnodara i Krasnodarskogo kraia v period ikh vremennoi okupatsii. (1943). [The trial in the case of the atrocities of the Nazi invaders and their accomplices on the territory of Krasnodar and Krasnodar region during the period of their temporary occupation]. Moskva : OGIZ – Gospolitizdat. [in Russian].
15. Sudebnyi protsess po delu o zverstvakh nemetcko-fashistskikh zakhvatchikov na territorii gor. Kharkova i Kharkovskoi oblasti v period ikh vremennoi okupatsii. (1943). [The trial in the case of the atrocities of the Nazi invaders on the territory of Kharkiv and Kharkiv region during the period of their temporary occupation]. Moskva : OGIZ – Gospolitizdat. [in Russian].
16. Trial of the Major War Criminals before the International Military Tribunal Nuremberg, 14 November 1945 – 1 October 1946. Volume VII. Proceedings 5 February 1946 – 19 February 1946. (1947). Nuremberg URL: https://www.loc.gov/tr/frd/Military_Law/pdf/NT_Vol-VII.pdf. [in English].