

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ЭВАКУАЦИИ И БЕГСТВА НЕМЕЦКОГО ГРАЖДАНСКОГО НАСЕЛЕНИЯ ИЗ ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В 1944–1945 гг.

Е. С. Полуниин

Воронежский государственный университет

Поступила в редакцию 18 марта 2014 г.

Аннотация: в статье рассматриваются основные виды транспортных средств для эвакуации (и бегства) восточноевропейского немецкого населения в конце войны: железнодорожный, гужевой, автомобильный и водный транспорт. Анализируются особенности использования, а также положительные и отрицательные стороны каждого из способов перемещения немецкого мирного населения из зоны ведения боевых действий Второй мировой войны.

Ключевые слова: Восточная Европа, Третий рейх, фольксдойче, рейхсдойче (имперские немцы), эвакуация, беженцы, треки, транспорт.

Abstract: This article discusses the main types of vehicles to evacuate (and flight) East European German population at the end of the war: railway, cartage, automobile and water transport. Analyzes the characteristics of use, and positive and negative aspects of each of the methods to movement German civilians from the area of combat operations of World War II.

Key words: Eastern Europe, the Third Reich, Volksdeutsche, Reichsdeutsche (Imperial Germans), the evacuation, refugees, tracks, transport.

Конец II Мировой войны отмечен масштабными миграционными процессами среди немецкого населения областей к востоку от ставшей послевоенной границей Германии линии Одер – Нейсе: эвакуация имперскими властями и самостоятельное бегство во внутренние районы рейха. Охваченными оказались немецкие меньшинства польского генерал-губернаторства, протектората Богемия и Моравия, Словакии, Венгрии, Румынии, югославского Баната, НГХ, а также немецкие граждане старых и новых восточных гау: Восточной Пруссии, Вартегау, Судетенланда, Данцига – Западной Пруссии, востока Померании и Бранденбурга, Силезии. В период с осени 1944 по весну 1945 г. многие из них тронулись в путь с целью спастись от стремительно приближавшегося советско-германского фронта. Характер и в конечном счете успешность этих миграций во многом определялись транспортными условиями. Хотя в обширной зарубежной (преимущественно немецкой) историографии эвакуации и бегства так или иначе затрагивается проблема транспорта беженцев (например, в трудах Э. Францена, В. Шварца, Э. Ласса, М. Беера, Б. Ничке [1–5]), все же этому аспекту явно недостает отдельного детального рассмотрения в рамках самостоятельной работы. Настоящее исследование призвано внести свою лепту и в развитие отечественной традиции изучения восточноевропейских немцев, среди

немногочисленных представителей которой можно назвать С. В. Кретинина, М. И. Семирягу, Р. Ю. Смехнова [6–8].

Источниками по вопросу транспортных условий эвакуации и бегства могут выступить документация ответственных государственных и партийных структур Третьего рейха, а также мемуарные материалы. Среди официальных документов важны приказы об эвакуации; бумаги личного штаба рейхсфюрера СС, партийных структур, имперских министерств внутренних дел и транспорта. В черед источников личного происхождения интерес представляют как крупные мемуары (к примеру, Г. Нича, В. Терпица, И. Роперц [9–11]), так и тысячи небольших сообщений о пережитом (Erlebnisbericht), хранящиеся в отделении Бундесархива в г. Байройте (Lastenausgleichsarchiv Aussenstelle Bayreuth) и отчасти опубликованные в различных сборниках. Крупнейшим из них является многотомная «Документация изгнания немецкого населения из Восточной и Центральной Европы» [12].

География немецкого расселения в Восточной Европе позволяла реализовывать как сухопутные, так и водные маршруты эвакуации. Путь по суше преимущественно преодолевали по железной дороге (горожане) или на гужевом транспорте (сельское население [10, S. 51]). Однако железнодорожное сообщение функционировало лишь с осени 1944 по

начало 1945 г. [5, S. 76]. В дальнейшем составы были задействованы в первую очередь для вывода соединений вермахта. Вскоре многие железнодорожные пути были разрушены или отрезаны от сообщения с транспортной системой центральных районов Германии. По этим и другим причинам уже в начале 1945 г. беженцы практически не могли пользоваться железной дорогой [5, S. 66]. В свое время и в подходящих для этого населенных пунктах железнодорожное сообщение сыграло важную роль в эвакуации. Основным его преимуществом следует считать высокую скорость; как правило, отправившиеся в путь на запад поездам имели хорошие шансы уехать вовремя.

Обстоятельства военного, экономического, политического характера на последнем этапе Второй мировой войны привели к возникновению многочисленных проблем с эвакуацией по железной дороге: неупорядоченность движения поездов (так, в Ягерндорфе/Крнове население пять часов ожидало прибытие состава [13, S. 41–44]), нарушение маршрута (часто из соображений безопасности поезда двигались объездными путями и гораздо дольше обычного [14, S. 156] или вовсе не достигали пункта назначения [11, S. 27]), переполненность вагонов пассажирами (например, ситуация в Восточной Пруссии после начала январского советского наступления [15, S. 64–65]), хаос и паника на вокзалах (порой люди гибли в давке) [16, S. 62–64], вышеупомянутая разрушенность путей [10, S. 88]. Участники событий тяжело переносили условия железнодорожных перевозок: широкое применение товарных составов для эвакуации людей [17, S. 7], отсутствие отопления в вагонах, нехватка элементарного санитарного оборудования [10, S. 56–57] и медицинской помощи. Однако такая ситуация была закономерна: на совещаниях чиновников транспортного министерства в это время отмечалась вызванная военными действиями острая нехватка вагонов для широкого спектра целей от военных до экономических [18]. Состояние железнодорожной сети не позволяло перебросить на восток полученные из-за границы дополнительные составы [19]. Кроме того, нельзя забывать, что железнодорожные пути использовались также для вывоза промышленных и сельскохозяйственных товаров [20], вывода войск. Приоритет военного транспорта на дорогах вызывал особенное негодование среди беженцев [21, S. 101] (призванная защищать население армия бежала раньше его самого). Хотя в целом ситуация с эвакуацией по железной дороге была сложной, все же известны отдельные счастливые исключения, преимущественно в случае фольксдойче, перемещения которых отличались большей организованностью и подготовленностью. Например, во время некоторых акций по эвакуации венгерских швабов поезда ходи-

ли полупустые, так как много места было предусмотрено для багажа [22, S. 39E].

Несмотря на значимость железнодорожного сообщения, символом бегства немцев с востока все же стала обычная крестьянская повозка (среди немецкого населения к востоку от линии Одер – Нейсе большинство проживало в сельской местности), широко применяемая для перемещения на запад как фольксдойче, так и восточных рейхсдойче (особенно из Восточной Пруссии). Телеги беженцев, которые обычно тянули одна-две лошади, объединялись в треки разных размеров. Чаще всего они представляли один населенный пункт (хотя могли включать и соседние поселения или просто встретившиеся по пути повозки). Так, в составе трека из восточнопомеранского Шваненебека было 70 повозок и 130 лошадей [23, S. 66], а из западнопрусского округа Мариенвердер – 64 телеги (525 человек, из них 186 маленьких детей) [24, S. 346]. Однако встречались и менее многочисленные: трек из нижнесилезского округа Бунцлау насчитывал 10 телег при 23 лошадях (130 человек) [25, F. 8–9], а из одного познаньского местечка – лишь 7 телег (14 лошадей) [26, S. 82]. Семьи беженцев располагали одной или несколькими повозками, на которых размещались багаж (порой под него отводили отдельный транспорт или даже целый трек [25, F. 8–9]) и сами родственники. Маленьких детей сажали на самый верх, чтобы они не замерзли. Экипаж насчитывал в зависимости от размеров семей несколько человек: например, в округе Драмбург (Померания) – в среднем 12 [27, S. 37–38], а в одном из треков Вартеланда – пять [26, S. 82]. Вместе могли ехать и дальние родственники, друзья, соседи, просто оказавшиеся без транспорта (например, горожане, которых власти порой обязывали брать на крестьянские повозки) [28, S. 121].

Ввиду предстоящего долгого и трудного пути, а также суровых морозов зимы 1944/45 г., совпавших с кульминацией эвакуации и бегства, традиционные крестьянские повозки необходимо было особенным образом подготовить. Транспортные средства укрепляли, оборудовали всем необходимым для продолжительного переезда, утепляли (чаще всего делая покрытие из ковров) [25, F. 8–9]. Телеги старались дополнить крышей из имевшегося в наличии материала. Подобные приготовления шли как среди этнических, так и среди имперских немцев (если позволяло время): например, и в Восточной Пруссии [9, S. 14–16], и в оккупированной венграми Бачке [29, S. 108]. Однако ковровое покрытие не всегда спасало от холодов, особенно во время остановок [30, S. 45–46]. На этом недостатки гужевого транспорта не заканчивались, главным среди них была чрезвычайная медлительность. В отличие от повозок фронт продвигался на

запад стремительно, что оставляло мало шансов для успешного бегства [28, S. 118]. Кроме того, треки часто распадались (телеги терялись по отдельности или группами). Если повозка переворачивалась, поднять ее или вклиниться в плотный поток транспорта было практически невозможно [11, S. 70–72]. При эвакуации и бегстве на повозках могло возникать множество проблем: нехватка фуража, усталость лошадей, трудности с движением по глубокому снегу и многое другое. Основным положительным моментом гужевого транспорта следует признать его относительную доступность и распространенность. Все же это верно не для всех немцев бывшего востока: если в Восточной Пруссии телег и повозок было множество, то в Нижней Силезии наблюдалась их явная нехватка [31, S. 51].

Транспортные средства для эвакуации по суше не ограничивались поездами и повозками, хотя они и покрывали львиную долю перевозок беженцев. Заметное место среди остальных занимал автотранспорт: личные автомобили, автобусы, омнибусы, грузовики и даже тракторы [32, S. 14]. Однако их использование затрудняло тяжелое положение с горючим [5, S. 66]. Немногочисленный доступный автотранспорт был также переполнен пассажирами [15, S. 69–72]. Например, администрация одного из восточнопруссских городов при эвакуации смогла предоставить лишь пару грузовиков и только для пожилых людей [15, S. 64–65]. Бегство на личном автомобиле было достаточно редким явлением [10, S. 63]. Если кто-то и уезжал на автотранспорте, то чаще всего в составе эвакуировавшихся административных и военных структур. Многие беженцы стремились попасть на военный транспорт, возможно, надеясь на его скорость и мощь. Однако на деле бежавшие с вермахтом оказывались в еще большей опасности, ведь германские военные колонны становились мишенью для союзников. Все же автотранспорт выгодно отличался от других способов эвакуации не только высокой скоростью, но также хорошей проходимостью и широкими возможностями маневрирования, так как он не был привязан к сетке железных дорог.

В целом немецкие беженцы пользовались всеми мыслимыми способами передвижения: велосипеды (так из Верхней Силезии попыталась бежать одна семейная пара [15, S. 69–72]), верховые лошади (М. Денхофф часть пути преодолела верхом на своем верном коне [33, S. 25]), сани. Саный транспорт в условиях сильнейших снегопадов зимы 1945 г. был чрезвычайно полезен. Как только снег покрывал дороги, сани становились незаменимыми [21, S. 99]. Но после того как многочисленный транспорт (например, грузовики или танки) раздавливал снег, беженцы были вынуждены вновь пересаживаться на телеги [16, S. 61]. Часть эвакуируемого или бежавше-

го немецкого населения (особенно малообеспеченные горожане) не располагала никакими видами транспортных средств. Поэтому некоторые были вынуждены двигаться пешком (во всяком случае, до ближайшего транспортного узла [15, S. 64–66]). К примеру, из Силезии после приказа об эвакуации большое количество женщин, детей и пожилых людей бежало пешком [34, S. 940–941]. Пешие марши отбирали много сил, а нередко и жизни, мало кого спасая от приближающихся военных действий.

В условиях окружения советскими войсками многих восточных территорий (Хайлигенбайльский котел в Восточной Пруссии, Восточная Померания) большое значение для эвакуации имело морское сообщение, которое порой являлось единственным способом добраться до центральных областей рейха. Самые разные суда от лодок до гигантских транспортных и военных кораблей по водам Балтийского моря эвакуировали от 2 [32, S. 13] до 2,5 млн человек [1, S. 92–93] (от трети до половины всех немецких беженцев) из Данцига, Пиллау, Гелы, Фришен-Гаф, Готенхафена [32, S. 13]. Последний беженец зашел на борт 8 мая 1945 г. В общей сложности было задействовано около 790 кораблей торгового и военного флотов под общим руководством ВМФ [5, S. 69–71]. Использовались пассажирские, транспортные, торговые разновидности военных судов. Например, В. Терпитц бежал со своей семьей на одном из кораблей флота Люфтваффе «Грайф» [10, S. 81]. Даже подводные лодки перевезли небольшое количество беженцев [35, F. 30–31].

Условия эвакуации морским транспортом были не менее тяжелыми, чем наземным. Он был также безнадежно переполнен. Одна из беженек вспоминает: «На корабле было все же чрезвычайно тесно, так как он не был приспособлен для подобных пассажирских перевозок» («Es war jedoch außerordentlich eng auf dem Schiff, da es für einen solchen Menschen-transport nicht gedacht war») [36]. Даже в начале мая 1945 г. Копенгаген (Дания – единственная страна, кроме Германии, которой было дозволено принимать имперских беженцев) был наводнен множеством настолько сильно переполненных лодок и судов, что они едва удерживались над водой. В тесноте быстро распространялись болезни, об эпидемиях на борту сообщали желтые флаги [37]. Некоторые умирали прямо в пути. Даже если на судне были врачи, медикаментов у них не хватало [36]. Однако наибольшую опасность представляли продолжавшиеся и на море боевые действия, в особенности при эвакуации на военных кораблях. Беженцы прекрасно знали о печальной судьбе потопленных крупных судов «Генерал Штойбен», «Вильгельм Густлофф» [9, S. 36–39]. Последний с 6600 пассажирами (из них 5000 женщин и детей) затонул 30 января 1945 г. [14, S. 156–158].

До 5000 человек погибли тогда в балтийских водах [38, S. 107–112]. Всего на Балтике было потоплено 206 кораблей, занимавшихся в том числе перевозкой мирного населения [5, S. 69–71]. Для части беженцев эти события стали сдерживающим фактором (они отказались от бегства по морю). Все же морской транспорт отличался некоторыми преимуществами, к примеру, удаленностью его маршрутов от основного театра военных действий, который все-таки располагался на суше.

Транспорт для эвакуации и бегства немецкого населения в конце Второй мировой войны был представлен широким спектром разновидностей. Для перемещения по суше использовались преимущественно поезда и телеги. Эвакуация по железной дороге отличалась большей скоростью, но сильно зависела от военного и экономического положения. Более доступный гужевой транспорт двигался слишком медленно, что снижало его эффективность. Значение других видов транспорта (в первую очередь автомобильного) было ограничено. На характер всех способов эвакуации и бегства наиболее заметное влияние оказали конкретно-исторические условия последнего этапа Второй мировой войны в Восточной Европе.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Franzen E.* Die Vertriebenen. Hitlers letzte Opfer. Mit einer Einführung von H. Lemberg / E. Franzen. – München : Ullstein Taschenbuchverlag, 2002. – 332 S.
2. *Schwarz W.* Die Flucht und Vertreibung Oberschlesiens 1945/46 / W. Schwarz. – Bad Nauheim : Podzun-Verlag, 1965. – 324 S.
3. *Lass E.* Die Flucht. Ostpreußen 1944/45 / E. Lass. – Bad Nauheim : Podzun-Verlag, 1964. – 333 S.
4. *Beer M.* Flucht und Vertreibung der Deutschen. Voraussetzungen, Verlauf, Folgen / M. Beer. – München : Verlag C. H. Beck, 2011. – 199 S.
5. *Nitschke B.* Vertreibung und Aussiedlung der deutschen Bevölkerung aus Polen 1945 bis 1949 / B. Nitschke. Aus dem Polnischen übersetzt von S. Niedermeier. – München : R. Oldenbourg Verlag, 2003. – 387 S.
6. *Кретинин С.* Массовые выселения и «изгнание» немцев из стран Центральной и Восточной Европы в 1945–1949 гг. : актуальные подходы и современное состояние дискуссий / С. Кретинин // Миграционные последствия Второй мировой войны: этнические депортации в СССР и странах Восточной Европы : сб. науч. ст. ; отв. ред. Н. Н. Аблажей, А. Блюм. – Новосибирск : Наука, 2012. – С. 45–56.
7. *Семиряга М.* Как мы управляли Германией / М. Семиряга. – М. : Рос. полит. энцикл. (РОССПЭН), 1995. – 400 с.
8. *Смехнов Р.* Интернированные немцы на территории Украинской ССР (1944–1950): размещение, трудовое использование, лагерная жизнь : дис. ... канд. ист. наук / Р. Смехнов. – Воронеж, 2012. – 213 с.
9. *Nitsch G.* Eine lange Flucht aus Ostpreußen. Mit einem Vorwort von Arno Surminski / G. Nitsch. – Hamburg : Ellert&Richter Verlag, 2011. – 379 S.
10. *Terpitz W.* Wege aus dem Osten : Flucht und Vertreibung einer ostpreußischen Pfarrersfamilie / W. Terpitz ; Bearb. von M. Schwartz. – München : Oldenbourg, 1997. – 228 S.
11. *Ropertz I.* Zwischen den Rädern. Erinnerungen / I. Ropertz. – Langwaden : Bernardus-Verlag, 1996. – 217 S.
12. 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. Rassow und H. Rothfels. Bearb. von Th. Schieder. – Bd. I–V.
13. *Ott E.* Die Gefesselten, Sudetendeutsches Schicksal 1944/1946 / E. Ott. – Schweinfurt : Burgberg-Verlag Bayerhof, 1949. – 205 S.
14. *Röhl K.* Verbotene Trauer. Ende der deutschen Tabus / K. Röhl. – Berlin : Universitas, 2002. – 238 S.
15. *Karweina G.* Der große Treck. Dokumentarbericht über die Flucht und Austreibung von 14 Millionen Deutschen / G. Karweina. – Stuttgart ; Wien : Eduard Wancura Verlag, 1958. – 388 S.
16. Von Masuren nach Bremen. Lisbeth Kafka geb. Konezka verw. Schulz (1921) aus Ortelsburg // Letzte Flüchtlingszüge aus Ostpreußen. Das Drama der letzten Flüchtlingszüge und die Zugkatastrophe bei Grünhagen im Kreis Preußisch Holland / hrsg. von H. Timmreck. – Nordstedt : Books on Demand GmbH, 2011. – S. 60–64.
17. *Förtsch F.* Umsiedlung, Vertreibung und ethnische Säuberung als Phänomen der europäischen Geschichte des 20. Jahrhunderts / F. Förtsch // Die Heimat verloren. Erinnerungen an Flucht, Vertreibung und Neuanfang / hrsg. von F. Förtsch. – Greilsheim : Baier Verlag, 2009. – S. 7–26.
18. Herr Hauptabteilungsleiter II. Berlin, den 11. August 1944 // BArch R3101/12954, F. 8–10.
19. Ministerialrat Dr. Ottmann. An Herrn Staatssekretär Dr. Hayler. Vermerk über die Sitzung der Zentralverkehrsleitstelle am 5. Oktober 1944. Berlin // BArch R3101/12954, F. 65–66.
20. Der Beauftragte für den Vierjahresplan – Der Generalbevollmächtigte für Rüstungsaufgaben. An Herrn Reichsverteidigungskommissare der Gaue Baden, Westmark, Mosselland, Köln-Aachen und Düsseldorf. Betr. : Auflockerung und Rückführung von Gütern aus den luftbedrohten Grenzgaue des Westens. Gez. Speer Berlin, 6.09.1944 // BArch R3101/12954, F. 50.
21. *Braun G.* Erinnerungen eines Flüchtlingsjungen aus Ostpreußen in Wittgensdorf-Herrenhaide-Burgstädt / G. Braun // Von Memel bis an die Mulde. Ankunft von Evakuierten, Flüchtlingen und Vertriebenen in der Region während und nach dem Zweiten Weltkrieg / hrsg. von A. Eichler. – Chemnitz, 2008. – S. 92–112.
22. Einleitende Darstellung // Die Vertreibung der deutschen Bevölkerung aus den Gebieten östlich der Oder-Neiße. Das Schicksal der Deutschen in Ungarn. – Bd. II / hrsg.

von ehemaligen Bundesministerium für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigte. In Verbindung mit W. Conce, A. Diestelkamp, R. Laun, P. Rassow und H. Rothfels. – Düsseldorf : Oskar Leiner-Druck K. G., 1956. – S. 1–105E.

23. Die Schwanebecker und ihr Weg im Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland. Flucht – Vertreibung – Eingliederung. Dokumentation von 1945–2010 / hrsg. von G. Ritter. – Gerbrunn : Druckerei Fleckenstein, 2012. – 272 S.

24. *Groeben K.* Provinz Westpreußen / K. Groeben // Verwaltungsgeschichte Ostdeutschlands 1815–1945: Organisation – Aufgaben – Leistungen der Verwaltung / hrsg. von G. Heinrich... Autoren: P. Baumgart... – Stuttgart ; Berlin ; Köln : Kohlhammer, 1993. – S. 259–346.

25. Bericht von Frau H. von E. aus Gießmannsdorf. Kreis Bunzlau, Niederschlesien // BArch, Ost-Dok 2. Bd. Nr. 176. VI. Schlesien. a. Niederschlesien. Kreis Bunzlau, F. 8–10.

26. Winsen: Oskar Stillmark, Flüchtlingsobmann, vorher Gutsbesitzer und Vertrauensmann deutscher Ansiedler im Wartheland 25. Juli 1946 // Unruhige Zeiten. Erlebnisberichte aus dem Landkreis Celle 1945–1949 / hrsg. von R. Schulze. – München : Oldenbourg, 1990. – S. 82–85.

27. *Wolfgramm E.* Vertriebenen – und Integrationsproblematik in Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg. Unter besonderer Berücksichtigung der Landkreise Dramburg (Pommern) und Pinneberg (Schleswig-Holstein) und Darstellung der sich aus der Vertreibung ergebenden Rechtsproblematik / E. Wolfgramm / Dissertation zur Erlangung der Würde eines Doktors der Philosophischen Fakultät I der Humboldt-Universität zu Berlin. – Berlin, Juni 2008. – 213 S.

28. *Henke J.* Exodus aus Ostpreußen und Schlesien. Vier Erlebnisberichte / J. Henke // Die Vertreibung der Deutschen aus dem Osten. Ursachen, Ereignisse, Folgen / hrsg. von W. Benz. Frankfurt a. M. : Fischer Taschenbuch Verlag, 1995. – S. 114–132.

29. Karl und Katharina Vollweiter. Unsere Erinnerungen. Zeitzeugenberichte von Karl Vollweiter, geb. Staudt, geb. 8. November 1910 in Neu-Siwatz, gest. 5. November 2001 in Kleinbrettheim, nach Tonkassetten 1986 und schriftlichen

Berichten 2004/2005 // Die Heimat verloren. Erinnerungen an Flucht, Vertreibung und Neuanfang / hrsg. von Folker Förtsch. – Greilsheim : Baier Verlag, 2009. – S. 103–125.

30. *Brückner Ch.* Jauche und Levkojen / Ch. Brückner // Vertrieben... Literarische Zeugnisse von Flucht und Vertreibung. Eine Auswahl aus Romanen, Erzählungen, Gedichten, Tagebüchern und Zeichnungen der Jahre 1945–1985 / gesammelt von E.-E. Keil mit einem historischen Exkurs von H.-W. Rautenberg. – Bonn : Kulturstiftung der deutschen Vertriebenen, 1985. – S. 43–46.

31. *Becker R.* Niederschlesien 1945. Die Flucht – Die Besetzung / R. Becker. – Bad Nauheim : Podzun-Verlag, 1965. – 391 S.

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

33. *Doenhoff M.* Der große Exodus / M. Doenhoff // Vertreibung aus dem Osten. Deutsche und Polen erinnern sich / hrsg. von H. J. Bömelburg, R. Stößinger, R. Traba. – Olsztyn : Borussia, 2006. – S. 25–27.

34. *Neubach H.* Die Verwaltung Schlesiens zwischen 1848 und 1945 / H. Neubach // Verwaltungsgeschichte Ostdeutschlands 1815–1945. – S. 878–941.

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

36. E. A. Auszüge aus Flüchtlingsbericht Nr. 2: 27.2.45 Königsberg // BArch, Ost-Dok 4. Bd. Nr. 1, F. 14.

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

38. *Düring J.* Flucht und Vertreibung. Schicksale der Pommern, Ostpreußen, Schlesier Sudetendeutschen / J. Düring, H.-U. Engel, F. Kusch, H. Lützkendorf, W. Richter // 40 Jahre nach Flucht und Vertreibung... als der Exodus begann. Augenzeugen berichten / hrsg. von H.-U. Engel. – Düsseldorf : Walter Rau Verlag, 1985. – S. 100–130.

Воронежский государственный университет

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

E-mail: evgpoll1989@rambler.ru

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

Voronezh State University

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

E-mail: evgpoll1989@rambler.ru

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