

דין וחשבון

על גירוש יהודים לריגה

ליווי המשלוח ביחס של 1/15

בתאריכים 17.12.1941 – 11.

מהלך הטרנספורט

טרנספורט היהודים שתוכנן ל- 11.12.1941 הקיף 1,007 יהודים מן הערים דיסבורג (Duisburg), קרפלד (Krefeld) ומספר ניכר של ערים וכפרים באזורים התעשייתיים בריינהלאנד-וסטפאליה (Rheinland-). דיסלדורף היתה מיוצגת על ידי 19 יהודים בלבד. המשלוח היה מורכב Westfalen מיהודים בני שני מינים ובגילים שונים – החל בתינוקות וכלה קשישים בני 65.

שעת היציאה של המשלוח נקבעה ל- 9:30, ולכן הובאו היהודים כבר בשעה 4 לרציף הטענה כשהם מוכנים להעמסה. אולם מסיבות של מחסור בכוח אדם לא יכלה חברת הרכבות הממלכתית (Reichsbahn) להכין את הרכבת המיוחדת בשעה מוקדמת כל כך. ועל כן הוחל בהעמסת היהודים רק בסביבות השעה 9. מאחר שהרכבת הממלכתית לחצה לקיים במיוחד האפשר את לוח הזמנים, נעשתה ההעמסה בחיפזון מירבי. לפיכך לא ייפלא שבכמה מן הקרונות שרר עומס יתר (60-65 בני אדם), בעוד שאחרים הכילו 35-40 איש בלבד. למצב זה היו תוצאות שליליות במשך כל הנסיעה לריגה, שכן יהודים יחידים ניסו שוב ושוב להגיע לקרונות עמוסים פחות. כאשר הזמן אפשר זאת, לקחתי על עצמי ביצוע העברות במקרים יחידים, שכן היו גם אמהות שהופרדו מילדיהן.

בדרך מחצר בית המטבחיים לרציף ההטענה ניסה יהודי ממין זכר להידרס על ידי החשמלית ובדרך זו להתאבד. אולם הוא נתפס בפגוש של החשמלית ויצא בפציעה קלה בלבד. תחילה העמיד פנים שהוא גוסס, אך בהמשך הנסיעה הוא נראה עד מהרה מאושש מאוד, לאחר שנוכח לדעת כי לא יעלה בידו להימלט מגורל המגורשים. יהודיה נוספת, מבוגרת, התרחקה מרציף ההטענה: ירד גשם ושררה חשכה. היא נמלטה לבית ששכן לא רחוק משם, התפשטה והתיישרה בבית השימוש. אולם עובדת ניקיון הבחינה בה, וכך עלה בידינו להחזיר גם אותה אל המשלוח.

העמסת היהודים הסתיימה בסביבות השעה 10:15. לאחר כמה העתקות ממסילה למסילה עזבה הרכבת בשעה 10:30 לערך את תחנת הרכבת דיסלדורף-דרהדורף בכיוון וופרטאל (Wuppertal), כלומר – באיחור של שעה. לאחר ההעתקה האחרונה בדיסלדורף נוכחתי לדעת כי הקרון של קומנדו הליווי (מחלקה שנייה) חובר בסוף השורה של קרונות הנסיעה, כלומר – הקרון ה- 21, תחת שיחובר באמצע הרכבת. מאחורי הקרון שלנו נמצאו אפוא רק 7 קרונות-משא שהיו עמוסים מטען. לטעות בחיבור קרון הליווי היו כמה השלכות שליליות:



- א. לחץ הקיטור לא הגיע אל הקרונות האחרונים, עקב ליקויים במערכת ההסקה. מפאת הקור לא התייבשו בגדיהם של השומרים (במהלך כל הדרך, כמעט, ירד גשם), ועל כן צריך היה להביא בחשבון היעדרויות מן המשמרת עקב תחלואה.
- ב. מנהל משלוח איבד את הפיקוח על הרכבת. אף שהזרקורים שלקחנו עמנו שירתו אותנו היטב. נאלצו השומרים בכל עצירה לעבור דרך ארוכה מדי כדי לפקח על הקרונות הראשונים, ולא אחת התקשו להגיע חזרה אל הקרון המלווים כאשר הרכבת יצאה לדרכה באופן פתאומי. יתר על כן, בכל פעם שהרכבת עצרה בתחנות – רכבת ניסו היהודים ליצור קשר עם קהל הנוסעים, למסור דואר או לבקש שיביאו להם מים. לפיכך נאלצתי להחליט לשכן שני שומרים בחלק של קרון הנוסעים הקדמי.
- ב. טענותי בעניין זה כלפי תחנת-הרכבת דיסלדורף נותרו ללא מענה והרכבת נשלחה לדרכה תוך הערה, כי לנוכח האיחור בדיסלדורף אין כל אפשרות לשנות את מיקומו של קרון המלווים, וכי ניתן לעשות זאת גם בדרך.
- ג. אחר כך התנהלה הנסיעה על פי התכנית והרכבת עברה בערים הבאות: וופטאל, האגן (Hagen), שוורטה (Schwerte), האם (Hamm). סמוך לשעה 18:00 הגענו להאנובר-לינדן. כאן עצרה הרכבת למשך קרוב לשעה. הרשיתי לחלק מן היהודים להצטייד במעט מים ובו זמנית ביקשתי לשנות את סדר הקרונות. הובטח לי לעשות כן, אך ברגע האחרון התברר שלא היה במקום קטר נוסף. תחנת הרכבת בשטנדאל אמורה היתה לקבל הוראה מתאימה, כדי ששם יוכלו להיענות לבקשתי. משם נסענו עד לתחנת מיסטרבורסט, וכאן הובחנה שריפה בציר של קרון מספר 12. היה הכרח לנתק את הקרון ולחלק את היהודים שבתוכו בין הקרונות אחרים, מאחר שבאותה תחנה לא היה בנמצא קרון חליפי. נראה שפעולה זו לא נשאה חן בעיניהם של היהודים, שישנו באותה עת, והיא התנהלה תחילה תוך קשיים מסוימים, עקב החשכה והגשם הבלתי פוסק והעובדה שהרכבת עמדה מחוץ לתחנה ולא היה שם רציף. אולם לאחר שהופעל הלחץ הדרוש הסתיימה ההעברה במהירות רבה. הזרקורים שהבאנו אתנו הועילו מאוד בשעות ההעברה. לתחנת שטהדאל הגענו בשעה 23:00. כאן הוחלף הקטר הצורף קרון ריק של המחלקה השלישית לתחילתה של הרכבת. אולם משיקולים מעשיים הוריתי לאייש את הקרון רק לאחר שיאיר היום. כאן לא הייתה אפשרות לשהות את מקומו של קרון הליווי, מאחר שהרכבת עמדה במסילה הראשית והוצרכה לצאת לדרכה לאלתר. אולם תחנת הרכבת ווסטרמאר צריכה היתה לקבל הודעה מתאימה כדי שניתן יהיה לבצע שם את השינוי במיקומם של הקרונות.



ב- 12.12 בשעה 1:15 הגענו לווסטמארק. אולם תחנת הרכבת שם לא קיבלה כל הודעה משטנדאל בדבר שינוי סדר הקרונות. כך נשלחתי מתחנת רכבת אחת לשנייה בהבטחות, מבלי שבקשתי, שתוארה בינתיים כדחופה ביותר, נענתה. בשעה 3:30 עצרה הרכבת בתחנת ברלין-ליכטרפלדה למשך מחצית השעה. כאן דחתה הנהלת הרכבת את הבקשה לשינוי סדר הקרונות מבלי לפרט את הנימוקים לכך, בטענה שהדבר יבוצע במידה ובאחת מתחנות הרכבת הבאות תהיה אפשרות לכך. הרכבת כבר פיגרה ב- 155 דקות. אחר כך התנהלה הנסיעה דרך קיסטרין, שניידמיהל ופירכאו. בשעה 20 העברתי הודעה מתחנת הרכבת פירכאו לתחנת הרכבת קוניץ שהרכבת תעצור שם למשך שעה לערך במסילה הצדדית כדי

- א. למלא את הקרונות הריקים ביהודים,
- ב. לצייד את היהודים במים,
- ג. לשנות את מיקומו של קרון הליווי,
- ד. לקבל מידי הצלב האדום כיבוד קל עבור המלווים.

העניקו לי אישור שהייה שם. מעט לפני הגיענו לקוניץ התפרק נקרון בגלל עומס יתר. גם צינור ההסקה נקרע. אולם ניתנה אפשרות לתקן את הרכבת תיקון ארעי והנסיעה נמשכה עד קוניץ. בשעה 11:00 הגענו לקוניץ, שפ יכולתי להוציא לפועל את תכניתי, למעט החלפת מקומו של הקרון שלנו. תחילה הבטיחו לי גם זאת, אולם אחר כך הסביר לי מנהל התחנה כי הדבר אינו ניתן לביצוע עקב היעדר קטר ומסילה מתאימה, אך ניתן להעביר את הקרון לראש הרכבת. לנוכח הנסיבות הסכמתי לכך, אולם כעבור 5 דקות הוא חזק אלי והסביר כי הוא נאלץ לשלח את הרכבת מן התחנה לאלתר ועתה (חלפו בינתיים 50 דקות) שוב אין כל אפשרות לשנות את סדר הקרונות. התנהגותו של מנהל התחנה נראה לי בלתי מובנת, ולכן התווכחתי אתו בתקיפות והבעתי את כוונתי להתלונן בפני הרשות המוסמכת. בתשובה הוא הסביר לי כי לא אוכל להגיע לרשות זאת, הוא ממלא אחר הוראותיו ועליו לשלח את הרכבת לדרכה לאלתר, מאחר ששתי רכבות צפויות להגיע מן הכיוון הנגדי. הוא אף הציע לי לפנות קרון באמצע הרכבת מיהודים, לשכן בו את הקומנדו שלו ולהעביר את היהודים לקרון הליווי של המחלקה השנייה. נראה לי שראוי כי רשות מוסמכת תבהיר לאותו שכיר של חברת הרכבת כי עליו להתייחס לאנשי המשטרה הגרמנית בדרך שונה מזו שבה הוא מתייחס ליהודים. התרשמתי כי במקרה זה מדובר באחד מאותם בני עמנו המוסיפים עדיין לדבר על "יהודים המסכנים", ואשר המושג "יהודי" עזר להם לחלוטין. פקיד זה אף גרם לכך שהרכבת, שאותה נטשתי למשך שתי דקות כדי להרחיק גוף זר מעיני בתחנת הצלב האדום, תצא לדרכה בלא מפקדה. רק בזכות התערבותו של אחד מעוזריו עצר נהג הקטר שוב לאחר שכבר החל



בנסיעה, וכך עלה בידי, במאמץ רב, להשיג את הרכבת. קביעתו כי צפויות רכבות מן הכיוון הנגדי התבררה כתירוץ קלוש שנועד להצדיק את התנהגותו, שכן בהמשך הדרך לא נתקבל הטרנספורט שלנו בכל רכבת נגדית, ושום רכבת גם לא חלפה לידנו בעצירותיו הבאות.

עובדי הרכבת שליוו את המשלוח מאז פירכאו (נהג רכבת אחד וכרטיסן אחד) לא יכלו להבין את התנהגותם של פקידי הרכבת בקוניץ. לדעתם, כאנשי מקצוע, ניתן לבצע את שינוי מיקומו של הקרון ללא קושי בעת עצירה בת שעה אחת במסילה צדדית. ורק רצון טוב נדרש לשם כך. שניהם הציעו לו את עזרתם בהעתקת מקומם של הקרונות וכבר הפרידו את קרון הליווי. הרכבת עזבה את תחנת קוניץ בשעה 12:10. משם נסענו דרך דרישאו, מאריינבורג ואלבינג עד קניגסברג הפרוסית. כאן הוטתה הרכבת הלך וחזור מ- 20:12 עד 22:00 מבלי שישנו את מקומו של קרון הליווי. בתחנת הרכבת שם הגיעה אלי הידיעה כי ילד גוסס בקרון מס' 17. לפי קביעתה של הרופאה היהודיה המלווה, היתה זו נערה בת 14 שלקתה בלבה לרגל המחזור החודשי ובשעה 22:10 (13.12) המשכנו בנסיעתנו. אולם מעט לפני אינסטרבורג נותקה הרכבת. היה צורך להוביל את שני חלקיה, לחוד, אל התחנה באינסטרבורג. בשעה 1:50 המשיכה בנסיעה לטילזיט. בתחנה זו, הסמוכה לגבול פרוסיה המזרחית ליטא, מילאו סוף סוף אחר בקשתי שעליה חזרתי שוב באינסטרבורג, והעתיקו את קרון הליווי לתחילת הרכבת. והקרון זכה סוף סוף להסקה. החום היטיב מאוד עם סגל הליווי. עתה יכלו השומרים לייבש את מדיהם, שהיו ספוגים מים עקב הגשם שירד במשך כל הנסיעה כמעט ללא הפסק. בשעה 5:15 הגענו לתחנת הגבול Lougagargen, וכעבור 15 דקות – לתחנה הליטאית טאורוגן. מכאן צריכה היתה הנסיעה לריגה. באופן נורמלי, להימשך רק עוד 14 שעות. מאחר שהיתה רק מסילת ברזל אחת ועקב העובדה שלרכבת שלנו ניתנה עדיפות שניה במעלה, נגרמו לנו תכופות עיכובים ממושכים בתחנות רכבת בטרם יכולנו להמשיך בדרכנו, ובתחנת הרכבת שאולן, שעה 1:12 הגישו אחיות הצלב האדום לסגל הליווי מזון טוב ובכמות מספקת. הוגש מרק גריסים עם בשר בקר. בשאולן כיבו עובדי הרכבת הליטאית את התאורה בכל קרונות היהודים. בתחנת הרכבת הבאה יכולתי לאפשר ליהודים, בפעם האחרונה, לשאוב מים מבאר ששכנה בקרבת מקום. המים בכל תחנות הרכבת בליטא ובלאטוויה ראויים לשימוש ללא הרתחה, אלא שקשה להשיגם, מאחר שלא תמיד מצויות בארות בקרבתן ותחנות שאיבה מסוג אלה הקיימות בגרמניה אינן בנמצא.

בשעה 19:30 הגענו למיטאו שבלאטוויה. כאו כבר שררט טמפרטורות נמוכות במידה ניכרת. החל לרדת שלג מלווה בכפור. הגענו לריגה בשעה 21:50, וכאן החזיקו את הרכבת שעה ומחצה בתחנה. כאן נודע לי כי היהודים לא היו מיועדים להישלח לגטו ריגה כי אם לגטו שקירוטאווה, 9 ק"מ צפונית לריגה. ב- 13.12 בשעה 23:35 הגיעה הרכבת,

אחרי שהועתקה שוב ושוב ממסילה למסילה, אל הרציף הצבאי שבתחנת דריאוטאוו. הרכבת חנתה כשהיא בלתי מוסקת. בחוץ שררה טמפרטורה של 12 מעלות מתחת לאפס. מאחר שלא היה במקום קומנדו קליטה של הגסטאפו הוסיפו בינתיים אנשי להשגיח על הרכבת. בשעה

1:45 מסרנו את הרכבת ובמקביל קיבלו 6 אנשי משטרה לאטוויים את השמירה לידיהם. מאחר שכבר היה אחרי חצות הלילה, שררה חשכה ורציף הפריקה היה מכוסה שכבת קרח עבה, נקבע שהעברתם של היהודים לגטו סארנל המרוחק משם שני ק"מ נוספים תיעשה ביום ראשון בבוקר לאחר שיאיר היום. קומנדו נליווי שלי הובא לריגה בשני קרונות משטרה שהעמיד לרשותנו הקומנדו מש' וסמוך לשעה 3:00 שטכו שם ללינת ליל. אני עצמי התאכסנתי בבית הארחה של נמפקד העליון של הס"ס והמשטרה בפטרסבורגר הוף, בשלוספלאץ מס' 4.

2. השהייה בריגה

לנוכח העובדה שבמהלך הדרך נרטבו והתלכלכו הבגדים, הנשק והכלים, קבענו שב-14.12 בשעות 13:00 – 16:00 ינוקה הנשק והבגדים והציוד ויחזרו למצבם התקין. לפני כן נתתי לאנשים הזדמנות לקבל ארוחת צהרים חמה בפונדק ששכן סמוך למקום מגוריהם. כרטיסי מזון העמיד לרשותי ה-BDO בריגה. את שיבתו של קומנדו הליווי נאלצתי לקבוע ליום 15:12 בשעה 15:00. מאחר שמדי יום ביומו יוצאת רכבת זו בלבד מריגה לטילזיט עבור אנשי הוורמאכט, ואת כספי היהודים שהובלנו עמנו בסך 50,000 מארק מסרתי עוד בבוקר לידי מינהל הכספים של הגסטאפו.

העיר ריגה כמעט ולא נפגעה מן המלחמה. להוציא הגשרים המפוצצים על הדינה וכמה בתים בסביבה שנפגעו מירי, בעיר העתיקה, לא הבחנתי בכל נזקים נוספים. בריגה כ-360,000 תושבים וביניהם נמצאו כ-35,000 יהודים. היהודים, כבכל מקום, מילאו תפקיד מפתח במסחר, אף מיד לאחר כניסת כוחות הצבא הגרמני נסגרו חנויותינם והוחרמו. היהודים עצמם שוכנו בגטו מוקף גדר תיל על שפת הדינה. עתה אמורים להימצא בגטו זה רק עוד 2,500 יהודים ממין זכר המשמשים ככח עבודה. היהודים הנותרים נשלחו לשמש למטרה אחרת, דהיינו נורו בידי הלאטוויים.

ריגה היא עיר יפה מאד, שיכלה להתחרות בכל עיר אחרת ברייך. התחבולה וחיי הכלכלה מוסדרים כהלכה. לפני זמן מה הונהגו כרטיסי מזון וביגוד. מצרכי המזון להפש זולי שם מאוד, כך למשל מחירה של ארוחת צהריים מספקת בהחלט הוא 50-75 פפניג. העם הלאטווי, עד כמה שיכולתי להיווכח, רוחש ידידות לגרמנים וחלקו הגדול אף דובר גרמנית. אמנם במקרים רבים ניתן להבחין בהתנהגותם של יחידים כי הם עדיין שומרים אמונים לרוסיה הצארית. אולם על הבולשביקים אין איש רוצה לשמוע דבר. שכן כמעט ואין שם



משפחה אשר נחלצה מן הכיבוש הסובייטי ללא קורבנות בנפש. שנאתם מופנית בעיקר כלפי היהודים. לכן מאז השחרור ועד היום הם גם לקחו חלק פעיל מאוד בעקירתם של טפילים אלה מן השורש. אך הם אינם יכולים להבין בכך נוכחתי בעיקר לגבי סגל עבודי הרכבת הלאטווי – מדוע גרמניה מביאה את היהודים ללאטווייה ואינה עוקרת אותם מן השורש בארצה שלה.

האוכלוסיה המקומית אינה רשאית לצאת לרחובות ריגע בשעות הלילה ללא רשיון מעבר. בזמן האחרון לא אירעו עוד מקרים של ירי. אולם בארץ המישורית דברים אלה עדיין קורים. בחלק מן המקרים מדובר במחוללי מהומות וקומוניסטים לשעבר, אך בחלקם – גם במחבלים בבגדים אזרחיים שהוצנחו על ידי הסובייטים במצנחים. כדי להילחם במכה זו גויסו יחידות משטרה בהיקף העונה לצרכים. בריגה עצמה מצויים מטות רבים מאוד של יחידות איתור של הוורמאכט וגם של המשטרה אינם ממוקמים בריגה.

3. הדרך חזרה של קומנדו הליווי

יציאתו לדרך של קומנדו הליווי לדיסלדורף החלה ב- 15.12, ברכבת של שעה 15:00 לטילזיט. הרכבת היתה מלאה בהמוני נופשים לרגל חג המולד והגיעה לטילזיט רק ב 16:12 בשעה 8:00. כדי לעבור את הדרך שאורכה 360 ק"מ נדרשו לה 17 שעות. לאחר שהייה של 3 שעות בטילזיט נמשכה הנסיעה ברכבות על פי לוח הזמנים דרך איהסטרבורג, קהיגסברג, מאריהברג ודירשאו ללא תקלות. ב- 17.12 בשעה 0:06 הגענו לברלין. כבר בשעה 0:30 הועמדה לרשותנו רכבת נופש מברלין. שנסעה דרך האנובר, האם ודורטמונד והגיעה בשעה 13:00 לדיסלדורף. הנסיה כולה מריגה נמשכה 46 שעות, בעוד שהנסיעה הלך ברכבת המיוחדת ארכה 61 שעות.

4. לקחים

- א. המזון שניתן לנו לדרך היה טוב ומספיק בכמותו.
- ב. העובדה שציידו את האנשים בשתי שמיכות, כלי אוכל ובישול, פתילות נפט לבישול, לבוש חם, פרוות לשומרים ומגפי פרווה הביאה תועלה רבה ומומלץ לנהוג כך גם במשלוחים הבאים.
- ג. החימוש באקדחים וברובים היה מספיק בכמותו, היות שבליטא ובלאטווייה יש לחשוש מפני התנפלויות של פרטיזנים. לעומת זאת יש צורך לצייד את קומנדו הליווי באקדחים אוטומטיים, מקלעים או רימוני יד כאשר שולחים טרנספורטים לערים השוכנות באזורים רוסיים לשעבר.



- ד. שני הזרקורים שימשו את מטרתם היטב. גם במשלוחים העתידים אני רואה הכרח להצטייד בהם. הוריתי להפעילם מן הרכבת, מאחר שעבור השומרים הם היוו מכשול רציני שהכביד על השימוש בנשק הירי במקרה הצורך.
- ה. יש לציין את הסיוע של הצלב האדום, הראוי לשבחים. בכל הקשור להגשת כיבוד, הקומנדו זכה מן התחנות הנוגעות בדבר לכל עזרה שרק ניתן להעלותה על הדעת.
- ו. כדי לספק ליהודים מי שתייה נחוץ והכרחי שהגסטאפו יתאם עם חברת הרכבות הממלכתית עצירה בת שעה אחת מדי יום ביומו בתחנת רכבת מתאימה בתחום הרייך. התברר כי בשל לוח הזמניים שנקבע מראש גילתה חברת הרכבות הממלכתית חוסר רצון להיענות לבקשותיו של מפקד המשלוח בנדון. בדרך כלל היהודים נמצאים בדרך 14 שעות ויותר לפני יציאת הטרנספורט, וכבר צרכו את המשקאות שלקחו אתם לפני צאתם למסע. כאשר אין מציידים אותם במים במהלך הנסיעה עם מנסים, למרות האיסור, לצאת מן הרכבת בכל הזדמנות כדי לקחת מים או לבקש מאחרים לעשות זאת עבורם.
- ז. כמו כן חשוב מאוד שחברת הרכבות הממלכתית תכין את הרכבות בזמן, לפחות 3-4 שעות לפני השעה שנקבע ליציאה, כדי שניתן יהיה להטעין את היהודים ומטענה בצורה מסודרת.
- ח. בראש ובראשונה על הגסטאפו לתאם עם חברת הרכבות הממלכתית שהקרן המיועד לקומנדו הליווי (מחלקה שנייה) ימוקם במרכז הרכבת מיד עם חיבור הקרונות. סידור זה חיוני להבטחת הפיקוח על הטרנספורט. אחרת יתעוררו קשיים כפי שתוארו לעיל בסעיף 1. בעת קור עז יש לדאוג לתקינותם של מתקני ההסקה ברכבת. האנשים שהוצבו לקומנדו הליווי לא נתנו מקום לתלונות של ממש. לבד מן העובדה כי הוצרכתי להמריץ אחדים מהם לנקוט ביד קשה יותר כלפי היהודים, אשר חשבו כי יוכלו להפך את האיסורים שהטלתי, התנהגו כולם למופת ומילאו את תפקידם ללא דופי. לא אירעו מקרי מחלה או תקלות.

על החתום: שליטר

מפקד (בדרגת Hauptmann)

במשטרת Schutzpolizei