

# **Дизельные газовые камеры**

## **Идеальное орудие пытки, нелепое орудие убийства**

Фридрих Берг

---

Friedrich Paul Berg, *The Diesel Gas Chambers: Ideal for torture – Absurd for Murder*.  
Переработанная и дополненная версия.  
Перевод – Питер Хедрук, 2005.

---

### **Содержание**

#### **Об авторе**

- 1. Дизельный выхлоп и Циклон-Б**
- 2. Введение**
- 3. Позиция экстерминистов**
- 4. Заявления Герштейна**
- 5. Токсичные эффекты угарного газа**
- 6. Дизельный двигатель**
  - 6.1. Введение
  - 6.2. Дизели с разделённой камерой сгорания
  - 6.3. Дизели с неразделённой камерой сгорания
  - 6.4. Соотношение топливо/воздух, нагрузка и внутренний регулятор скорости
- 7. Токсикология дизельного выхлопа**
  - 7.1. Эффект недостатка кислорода
  - 7.2. Совместные эффекты угарного газа и недостатка кислорода
  - 7.3. Углекислый газ
  - 7.4. Альдегиды, диоксид серы, оксиды азота и углеводороды
  - 7.5. Дым от дизелей
  - 7.6. Шум, вибрации и смрад
  - 7.7. Дизели на подземных горных работах. Краткая история
  - 7.8. Мнение эксперта из Израиля
- 8. Работа дизельных газовых камер**
  - 8.1. Прикладывание нагрузки на двигатель
  - 8.2. Исследование вдыхания газов на животных – комбинация всех возможных эффектов
  - 8.3. Действительные концентрации ядовитого газа в газовой камере
  - 8.4. Рециркуляция выхлопного газа для массового убийства
  - 8.5. Наиболее вероятный монтаж дизеля для массового убийства
- 9. Полмиллиона генераторов ядовитого газа на колёсах, ни разу не применявшихся для массовых убийств**
- 10. Дизельные фургоны для массовых убийств?**
  - 10.1. Происхождение дизельной истории
  - 10.2. Фургоны из Хельмно
  - 10.3. Случайные отравления генераторным газом
- 11. Империя, построенная на угле, воздухе и воде**
- 12. Отговорки и метаморфозы сторонников холокоста**
- 13. Заключение**
- 14. Примечания**

## Об авторе



Фридрих Поль Берг родился 11 ноября 1943 года в Нью-Йорке в семье немецких эмигрантов. В 1965 году окончил Колумбийский университет, получив степень бакалавра горных наук. После этого работал в различных компаниях в качестве инженера-механика.

С 1974 по 1978 гг. Берг занимал должность представителя по делам окружающей среды в Нью-Йоркском аэропорту, будучи признанным экспертом в области охраны окружающей среды, включая загрязнение воздуха.

В апреле 1978 года Берг впервые выразил публичное несогласие с историей о холокосте, организовав демонстрацию против компании NBC, в связи с показом последней четырёхсерийного фильма «Холокост». Его краткое заявление перед камерой было показано во всей стране. После этой истории Берг был вынужден уволиться с работы.

В последовавшие годы Берг написал множество работ, среди которых выделяется ставший классическим труд о нелепости использования дизельного выхлопа в качестве орудия убийства, «Дизельные газовые камеры: миф внутри мифа», вышедший в 1984 году.

Вот как Берг изложил свои взгляды на историю с дизельным выхлопом несколько лет тому назад, специально для судебного процесса по делу ревизиониста Фредерика Тобена:

«История с холокостом опирается на общепринятые и полностью ошибочные представления о токсичности дизельного выхлопа. Несмотря на то, что дизельный выхлоп действительно временами источает ужасный запах и может даже ужасно выглядеть, его вид и запах не имеют ничего общего с присутствием или отсутствием в нём токсичных компонентов. Самый важный (и едва ли не единственный) токсичный компонент дизельного выхлопа – это угарный газ, не имеющий ни запаха, ни цвета. На холостом ходу дизельный выхлоп содержит менее 0,1% угарного газа, при полной нагрузке – менее 0,4%. Эти цифры представляют собой худшие случаи вообще и справедливы для любого когда-либо сконструированного дизельного двигателя, вне зависимости от состояния двигателей. Даже самые высокие уровни угарного газа, производимые дизелями, могут убить в одиночку не более чем незначительное меньшинство любой отдельно взятой группы людей. Только в комбинации с недостаточным количеством кислорода, имеющим место только тогда, когда двигатели находятся под «тяжёлой нагрузкой», возможно убить за полчаса большой процент людей. Однако любое рациональное газовое приспособление должно убить всех людей до единого.

Бензиновый же двигатель, напротив, может с лёгкостью производить до 35% угарного газа и 0% кислорода. Во время Второй мировой войны на территории оккупированной немцами Европы в употреблении находилось свыше 500.000 газогенераторных автомобилей, каждый из которых был бы в тысячи раз более эффективен, чем любое дизельное приспособление. Однако ни бензиновые двигатели, ни газогенераторы ни разу не были упомянуты ни в одном заявлении, связанном с холокостом, – упоминались одни лишь дизели. Какими же забавными и глупыми должны были быть эти нацисты!»

Берг добавляет: «Даже если я и другие ревизионисты, или отрицатели (выберите понравившееся вам слово!), ошибаемся насчёт холокоста, то всё равно победителям во Второй мировой войне и евреям нет никаких причин носить на себе маску моральной праведности. Даже если бы нацисты на самом деле уничтожили миллионы невинных людей в газовых камерах, то это, вне всякого сомнения, было бы огромным и достойным осуждения преступлением, но и тогда оно было бы не менее жестоким, чем то, что действительно совершили союзники во время Второй мировой войны. США и Великобритания убили миллионы невинных людей, буквально заживив их до смерти. Причастность евреев к этим преступлениям, в особенности к ядерной бомбардировке Японии, весьма глубока».

Фридрих Берг – один из основоположников ревизионизма холокоста. Его труды по самым разнообразным техническим аспектам, связанным с историей о холокосте, печатались в различных журналах во всём мире. Он выступал с лекциями перед многочисленными аудиториями и излагал свои идеи во множестве радио- и телепередач. Теперь Берг станет известен и русскоязычному читателю. Данная работа о дизельных «газовых камерах» является переработанной и дополненной версией статьи от 1984 года. Адресуется всем, интересующимся современной историей.

## 1. Дизельный выхлоп и Циклон-Б

Большинство убийств в нацистских газовых камерах было якобы осуществлено вовсе не цианидом или Циклоном-Б, а дизельным выхлопом. Несмотря на то, что это противоречит общепринятому мнению, именно дизельный выхлоп преобладал (по крайней мере, по количеству жертв) в заявлениях историков холокоста, начиная с 60-х годов прошлого века. Дизельная история получила дурную славу благодаря судебному процессу американского гражданина украинского происхождения Ивана (Джона) Демьянюка. Демьянюк обвинялся в убийстве как минимум 875 тысяч евреев при помощи дизельного выхлопа в так называемом «лагере смерти» в Треблинке в 1942-1943 годах[1]. Тема газации при помощи дизеля была поднята в статье одного из самых известных американских обозревателей Патрика Бьюкенена и доведена до точки кипения в американской прессе. Бьюкенен, бывший помощник президента Рональда Рейгана, заявил, что дизельные двигатели попросту не могли убивать[2]. Его чёткое и решительное заявление вызвало яростную критику, однако веские технические контраргументы никто так и не привёл[3].

В 1992 году в рабочем докладе Вальтера Люфтля, президента Австрийской федеральной инженерной ассоциации, массовые убийства при помощи дизельного выхлопа были охарактеризованы как «попросту невозможные»[4]. Чуть позже Люфтль подкрепил свою точку зрения ещё в одной статье[5], которая также подверглась общественной атаке[6].

Многое из приведённого ниже покажется читателям, знакомым со статьями об автомобильных выхлопах, слишком подробным, и они будут по-своему правы. Однако для того, чтобы отправить холокостного монстра на окончательный и давно заслуженный отдых (по крайней мере, его дизельную часть), нам нужно быть скрупулёзными и даже исчерпывающими. Поскольку убийство при помощи дизельных выхлопов не является технически невозможным, мы должны показать, как это предположительно могло быть осуществлено, а затем – как неразумно полагать, что нацисты или кто-либо ещё применяли необходимую технологию.

Так или иначе, все заявления о том, что у нацистов были газовые камеры, являются полным вздором. Газовых камер никогда не было!

## 2. Введение

На любом судебном процессе – даже если расследуется самое заурядное убийство – следует ждать множества информации об оружии убийства. И уж, конечно, послевоенные судебные процессы, проведённые союзниками и самими немцами, на которых расследовалось такое незаурядное, чудовищное и эффективное убийство, как массовое уничтожение миллионов евреев в газовых камерах, должны были предоставить самую что ни на есть обширную и точную документацию. Однако, несмотря на то, что существует обширная литература, основанная, главным образом, на этих процессах, о самой механике процесса уничтожения можно лишь изредка найти краткое и расплывчатое описание.

Почти шестьдесят лет прошло с момента окончания Второй мировой войны. У специалистов по холокосту было более чем достаточно времени для изучения документов и предполагаемых мест массовых убийств, так же как и показаний с крупнейших судебных процессов в истории человечества. Всё это время они были крайне активны, но – не считая жалких крох, подобранных в так называемых «признаниях» и «свидетельских показаниях» – они не обнаружили ровным счётом ничего. Информационные пробелы в механике мнимого процесса уничтожения должны вызвать у нас очень серьёзные подозрения.

Информационные пробелы уже сами по себе являются минусом для позиции экстерминистов, но что ещё хуже, так это то, что имеющиеся крупинки информации просто невероятны. Слова вроде «абсурд», «сумасбродство» или «фантастика» как нельзя лучше характеризуют методику мнимых массовых убийств. Любой, кто станет критически рассматривать эти притязания, рано или поздно придёт к выводу, что люди, в той или иной форме повторяющие историю с холокостом, попросту не имеют ни малейшего понятия о том, о чём они говорят. Свидетельства так называемых «очевидцев» особенно фантастичны. Показания Курта Герштейна, которые специалисты по холокосту долгое время наиболее часто использовали в качестве доказательства, – это лучший пример с точки зрения качества. Другие «показания» и «признания» ещё хуже.

Нелепость различных утверждаемых методов уничтожения сама по себе не доказывает то, что холокоста не было, но это, как минимум, должно заставить благоразумных людей потребовать веских подкрепляющих доказательств. К примеру, не существует ни одного протокола вскрытия предполагаемых жертв газаций. «Газовые камеры» Треблинки, Бельзеца и Собибора якобы были все до единой уничтожены ещё во время войны. Что же касается «газовых камер» Освенцима и Майданека, а также лагерей на территории старого Рейха (Германии в границах 1937 года), то это просто обычные помещения (морги, душевые, дезинфекционные камеры), на которые навесили табличку с названием «газовые камеры», вопреки их очевидной конструкции и предназначению – они не только не убивали, но наоборот, часто спасали людей от смерти[7].

Сочинить жуткие и расплывчатые свидетельства «очевидцев» массовых убийств весьма просто. Также не составляет особого труда заставить людей поверить в подобные рассказы о поверженном народе после того, как закончилась жуткая война, во время которой широкие средства массовой информации, находившиеся на службе победителей, уже преуспели в деле представления врага как крайне безнравственного и испорченного. А вот объяснить, как при помощи дизельных выхлопов можно было убивать людей в массовом порядке, не так-то легко. Экстерминисты ни разу не предоставили необходимого объяснения, в том числе и на грандиозном шоу под названием «процесс над Иваном Демьянюком», где подобное объяснение дизельного метода убийства просто напрашивалось, и, как минимум, защита была обязана его потребовать.

### 3. Позиция экстерминистов

Таблица 1 взята из книги Рауля Хильберга «Уничтожение европейских евреев», опубликованной в 1961 году. Таблица резюмирует точки зрения практически всех традиционных, «правильных» авторов, писавших о холокосте за последние 40 лет. Перечислены только те лагеря, которые до сих пор рассматриваются в качестве лагерей «уничтожения».

**Таблица 1.** Параметры лагерей смерти согласно Раулю Хильбергу[8]

Лагерь	Расположение	Юрисдикция	Способ убийства	Число жертв*
Кульмхоф (Хельмно)	Вартеланд	группенфюрер СС (Коппе)	газовые фургоны (CO)	150.000
Бельзец	Люблинский округ	бригаденфюрер СС (Глобочник)	газовые камеры (CO)	600.000
Собибор	Люблинский округ	бригаденфюрер СС (Глобочник)	газовые камеры (CO)	200.000 – 250.000[9]
Люблин (Майданек)	Люблинский округ	WVHA**	газовые камеры (CO, HCN), расстрелы	50.000 – 200.000[9]
Треблинка	Варшавский округ	бригаденфюрер СС	газовые камеры (CO)	750.000; 700.000[9] - 1.200.000[10]
Освенцим	Верхняя Силезия	WVHA**	газовые камеры (HCN)	один миллион [11]

\* Приводимые цифры были скорректированы; см. соответствующие ссылки.

\*\* WVHA (Wirtschaftsverwaltungshauptamt) – Главное административно-хозяйственное управление СС.

Второй столбец справа показывает, что почти во всех лагерях для убийств будто бы применялся угарный газ (CO). В Освенциме же для убийств якобы использовался только цианистый водород (HCN). Из пяти лагерей, в которых якобы применялся угарный газ, подавляющее большинство жертв было умерщвлено всего в трёх лагерях: Треблинке, Бельзеце и Собиборе. Угарный газ якобы производился дизельными двигателями. Число евреев, якобы убитых в Кульмхофе (Хельмно) или Люблине (Майданеке), относительно невелико по сравнению с количеством убитых в Треблинке, Бельзеце и Собиборе. Газовые фургоны, будто бы применявшиеся в России, также использовали дизельные двигатели.

На основе общепринятого количества жертв можно заключить, что *примерно две трети всех утверждаемых жертв немецких газовых камер были предположительно умерщвлены дизельным выхлопом.*

Угарный газ будто бы применялся в Германии как минимум в течение нескольких месяцев, в период с 1939-го по 1941-й год, в рамках программы по эвтаназии для умерщвления слабоумных или неизлечимо больных немцев. «Опыт», полученный от этого раннего и довольно-таки ограниченного применения угарного газа из баллонов для сжатого газа, был якобы применён чуть позже, весной 1942 года, в гораздо более грандиозных масштабах для убийства жидов, цыган и других. Главное отличие, однако, заключалось в том, что в качестве источника угарного газа отныне применялся выхлоп дизельных двигателей – для убийства евреев в Трешлинке, Бельзеце и Собиборе, располагавшихся в восточной Польше. Некоторые из действующих лиц были те же самые – например, рейхсшляхтер Виктор Брак и криминал-комиссар Кристиан Вирт. Согласно Хильбергу, именно Вирт построил «газовые камеры на угарном газе» для программы по эвтаназии по приказу Брака, который «руководил операцией [по эвтаназии]». Затем, весной 1942 года, Брак отправил Вирта в Люблин, где «Вирт со своей командой немедленно, в примитивных условиях принялись строить камеры, в которые они пускали угарный газ от дизельных моторов»[12].

В 1978-м и 1979-м годах крупнейшая американская телевизионная сеть NBC показала в своём эфире четырёхсерийный фильм под названием «Холокост», по существу представлявший собой инсценировку общепринятой версии холокоста. В нём имеется несколько упоминаний об использовании дизельных двигателей для массовых убийств. В одной из сцен доктор Бруно Теш (в реальной жизни – высококвалифицированный химик, повешенный союзниками после войны[13]) объясняет Эрику Дорфу (полностью вымышленному офицеру СС, якобы руководившему программой уничтожения), что одним из преимуществ Циклона-Б над угарным газом является то, что Циклон-Б «не может закупорить механизм, и здесь нет устройства, которое могло бы выйти из строя – как в случае с угарным газом». В другой сцене Рудольф Хёсс, комендант Освенцима, намеревается запустить дизельный двигатель, но Эрик Дорф говорит Хёссу, что дизель ему больше не понадобится, поскольку он заказал другое вещество – Циклон-Б.

Действительность же крайне отлична от той, что была представлена в телесериале NBC и в некоторой литературе. Применявшийся в Освенциме Циклон-Б состоял из гранул, изготовленных из гипса и крахмала, которые, как раз наоборот, моментально бы закупорили механизм и/или душевой трубопровод; при этом угарный газ, высвобождаемый из гранул с Циклоном-Б, действительно бы ничего не закупорил. Дизельный выхлоп практически не способен закупорить механизм – разве что только двигатель не производит крайне тяжёлый дым. Такой дым содержит твёрдые вещества, которые действительно могут закупорить механизм (засорить цилиндры), если дыма больше, чем может быть извергнуто наружу вместе с выхлопом. В противном случае закупоривания цилиндров не происходит.

#### **4. Заявления Герштейна**

Заявления Герштейна остаются крупнейшим краеугольным камнем легенды о холокосте. Герштейн был оберштурмфюрером СС (1-м лейтенантом), маркшейдером по профессии, имевшем учёную степень по инженерному делу. Сдавшись в плен американцам, он будто бы преподнёс им заранее подготовленное заявление, датированное 26 апреля 1945 года. Израильские и различные еврейские писатели возвели Герштейна в ранг «праведного язычника» за то, что он хотя бы пытался оповестить мир о нацистской программе уничтожения. Как установил А. Рок[14], на сегодняшний день было обнаружено шесть разных версий заявления Герштейна, опубликованных различными исследователями – нередко в крайне искажённом и урезанном виде[15]. Многие части заявления Герштейна варьируются от просто невероятных до совершенно невозможных. Герштейн будто бы совершил самоубийство во французской тюрьме, после того как тщетно предложил свои услуги французам в качестве информатора. В последние годы наблюдалась тенденция отречься от него как от «свидетеля обвинения». Однако его «заявления» – единственные, в которых приводятся хотя бы несколько технических подробностей о работе предполагаемых дизельных газовых камер. Рауль Хильберг, например, множество раз ссылается на его «заявления» – правда, не цитируя дословно[16].

Следующий текст – это отрывок из заявления Герштейна, как оно было приведено (в английском переводе – прим. пер.) в книге «Урожай ненависти» Леона Полякова. Если не считать более чем бесстыжей «ошибки» со стороны Полякова – а именно, утверждения, что от 700 до 800 человек заталкивались в помещение размером 93 квадратных метра, а не всего лишь 25 квадратных метров, как написано в оригинальном документе, – этот

перевод, вероятно, не хуже других имеющихся.

«Эсэсовцы затолкнули людей в камеры. «Заполнить их!» – приказал Вирт. 700-800 человек на 93 (в оригинале – 25 – Ф. Б.) квадратных метра. Двери закрылись. [...]

Вот когда я понял смысл знака «Хекенхольт». Хекенхольт был водителем дизеля, чьи выхлопы должны были убить этих несчастных[17]. Унтершарфюрер СС Хекенхольт попытался запустить мотор. Тот не запускался! Подошёл капитан Вирт. Можно было видеть, что он боится, поскольку я был там и видел аварию. Да, я всё видел и ждал. Мой секундомер всё фиксировал: 50 минут, 70 минут, а дизель всё не запускался! В газовых камерах ждали люди. Можно было слышать, как они рыдают. «Прямо как в синагоге», – сказал профессор Пфанненштиль, прильнувший глазами к окошку в деревянной двери[18]. Взбешённый, капитан Вирт ударил хлыстом украинца, помогавшего Хекенхольту. Дизель запустился через 2 часа 49 минут, согласно моему секундомеру. Прошло двадцать пять минут. Сквозь окошко можно было видеть, что многие уже были мертвы, поскольку изнутри комната освещалась электричеством. Через тридцать две минуты все были мертвы!

Рабочие-евреи с другой стороны открыли деревянные двери. Им пообещали сохранить жизнь, если они будут делать эту ужасную работу, плюс небольшую долю из собранных денег и ценных вещей. Люди по-прежнему стояли, словно каменные столбы, им было некуда упасть или прислониться. Даже мёртвыми можно было различить семьи, все они держались за руки. Было тяжело разъединить их при освобождении комнаты для следующей партии. Тела были убраны – синие[19], мокрые от пота и мочи; от ног несло экскрементами и менструальной кровью»[15].

Просто физически невозможно втиснуть 700-800 человек в помещение размером всего лишь 25 квадратных метров, т.е. 28-32 человек на квадратный метр[20]. Согласно Герштейну, профессор Пфанненштиль будто бы глядел в газовую камеру не через обычный глазок, а через окошко. Причём окошко это было проделано в деревянной, а не стальной, газонепроницаемой двери, предохранявшей от паники. По всей видимости, деревянные двери находились с двух сторон как минимум одной из газовых камер. Нам говорят, что обречённые жертвы всё ещё были живы после почти трёх часов стояния в газовых камерах, ещё до того, как был запущен дизельный двигатель, – следовательно, в камеры сквозь множество щелей должен был поступать солидный поток воздуха, иначе жида задохнулись бы и без помощи дизеля.

Нигде не упоминается, что отобранные жертвы пытались вырваться наружу. Деревянные двери со стеклянными окошками вряд бы устояли перед групповым и решительным натиском. Пфанненштиль, «прильнувший глазами к окошку», уж точно бы заметил, что кто-то из людей по ту сторону пытается выбить стекло. Но нет, вместо этого нам рассказывают, что жертвы были достаточно спокойны и вполне рассудительны, чтобы образовывать семейные группы, братья за руки и даже рыдать.

Более вероятным представляется то, что доктор Вильгельм Пфанненштиль, профессор медицины в Марбурге, был отправлен в Бельзец и другие лагеря в качестве медицинского консультанта для улучшения лагерной гигиены и санитарии. После войны его неоднократно допрашивали в связи с его визитом в Бельзец вместе с Герштейном. Его дважды судили, но оба раза оправдывали. В доступных нам заявлениях, сделанных в зале суда, он ни разу не отрицает доклад Герштейна открыто, однако в частном письме он описывает заявления Герштейна как «крайне сомнительный вздор, в котором фантазия значительно перевешивает реальность»[21]. Он пишет также, что из-за преследования и клеветы, которым он подвергался, он не хочет делать дальнейших комментариев на данную тему публично. Другими словами, Пфанненштиль ясно пытался избежать дальнейших неприятностей. Его обвинители не стали бы терпеть всю подноготную.

Согласно последнему предложению процитированного выше заявления Герштейна, тела жертв были «синими». Здесь мы имеем дело с главным изъяном в теории смерти от угарного газа, поскольку жертвы отравления угарным газом никак не могут быть синего оттенка. Напротив, жертвы отравления угарным газом имеют отчётливый «вишнёво-красный» или «розовый» оттенок[22]. Это ясно указано в большинстве справочников по токсикологии и, вероятно, хорошо известно любому доктору и большей (если не всей) части медперсонала. В принципе, отравление угарным газом – весьма частое явление, случающееся из-за автомобилей; на угарный газ приходится больше отравлений, чем на все другие ядовитые газы вместе взятые.

Заявление Герштейна, к его чести, не утверждает, что угарный газ был летальной составляющей дизельного выхлопа. На том, что смерть имела место от угарного газа, содержащегося в дизельном выхлопе, настаивают послевоенные экстерминисты. Повторяющиеся упоминания о «синеватых» трупах в некоторых других случаях так

называемых «свидетельств очевидцев» на процессах в Западной Германии попросту доказывают то, что подобные свидетельства были содраны друг у друга. А то, что западногерманские трибуналы, специализировавшиеся на случаях, относящихся к холокосту, так же как и «учёные», занимавшиеся холокостом, приняли свидетельства подобного рода без серьёзных возражений, наглядно демонстрирует жалкий характер подобных процессов и псевдоучённость, присущую данной теме вообще.

*Если бы трупы действительно были «синеватыми», то смерть определено бы не была вызвана угарным газом.* Синеватый оттенок, впрочем, мог указывать на смерть от удушья, то есть от отсутствия кислорода.

Согласно историку Леону Полякову – французскому еврею, много написавшему в защиту холокостной истории, «...мало что можно добавить к этому описанию [заявлению Герштейна], справедливому для лагерей в Треблинке и Собиборе, так же как и в Бельзеце. Более поздние приспособления были сконструированы практически тем же образом и также использовали в качестве летальных агентов выхлопные газы дизельных моторов, содержащие угарный газ».

Согласно Полякову, дизельными выхлопами было умерщвлено свыше полутора миллионов человек[23].

## 5. Токсичные эффекты угарного газа

При исследовании утверждения о дизельной газовой камере возникают следующие два важных вопроса:

– Какое количество угарного газа действительно необходимо для того, чтобы убить человека за полчаса?

– Содержит ли дизельный выхлоп такое количество угарного газа?

Отравление угарным газом было тщательно исследовано, начиная примерно с 1920 года, когда оно было внимательно изучено для установления вентиляционных требований для автомобильных туннелей, в частности для нью-йоркского туннеля Холланд-танэл. С начала 40-х годов на основе исследований Янделя Хендерсона и Дж. С. Халдэйна широко принято, что *при нормальном содержании кислорода в воздухе* средняя концентрация угарного газа, равная «0,4% и выше» (как указано в последней строке таблицы 2), является необходимой дозой для убийства человека «менее» чем за один час непрерывной экспозиции[24]. Концентрация от 0,15 до 0,20 процента по объёму считается «опасной»; это означает, что за час она может убить некоторых людей, особенно если у этих людей, к примеру, слабое сердце. Но для совершения массового убийства в газовой камере потребуется концентрация ядовитого газа, достаточная не только для того, чтобы убить *часть* имеющейся группы людей, но для того, чтобы убить их *всех*. Зрелище «переживших» газацию, проходящих впоследствии через повторную газацию или ликвидируемых каким-то другим способом, просто смехотворно.

Неясность, введённая использованием Хендерсоном термина «менее», вызывает сожаление. Она имеет место из-за того, что, несмотря на то, что Хендерсон и его коллеги могли произвести лабораторные опыты для нелетальных эффектов с высокой степенью точности, летальные эффекты не могли быть опробованы таким же образом. Летальные эффекты и соответствующие им уровни угарного газа были установлены в результате аккуратной экстраполяции уровней карбоксигемоглобина по времени от нелетальных испытаний на людях, а также некоторых летальных испытаний на животных. Несмотря на то, что концентрации, приводимые для летальных эффектов, не так точны, как хотелось бы, они, тем не менее, достаточно надёжны, чтобы можно было сделать несколько важных выводов о дизельных газовых камерах.

Согласно экстерминистам, газация всегда осуществлялась за полчаса или менее того[25]. Для того чтобы определить, какое количество угарного газа необходимо для убийства всего лишь за полчаса, а не за целый час, можно применить общепринятое эмпирическое правило, известное как «правило Хендерсона»:

$\% \text{ CO по объёму} \times (\text{время экспозиции}) = \text{Константа для заданного токсичного эффекта.}$

Другими словами, для заданного токсичного эффекта ядовитая концентрация должна быть обратно пропорциональна времени экспозиции. Это означает, что для убийства за полчаса требуется двойная доза концентрации, необходимой для умерщвления за целый час. Применяя это правило для концентрации в «0,4% и выше», необходимой для умерщвления за «менее чем один час», мы получим 0,8% по объёму и выше – концентрацию, необходимую для убийства менее чем за полчаса[26].

**Таблица 2.** Токсичные эффекты угарного газа[27]

Частицы угарного газа на миллион частиц воздуха	Доля угарного газа в процентах по объёму	Физиологический эффект
100	0,01	Допустимая концентрация для экспозиции в течение нескольких часов.
от 400 до 500	0,04-0,05	Вдыхание в течение 1 часа без ощутимого эффекта.
от 600 до 700	0,06-0,07	Ощутимый эффект после экспозиции в течение 1 часа.
от 1,000 до 1,200	0,10-0,12	Недомогание, но никаких опасных эффектов после экспозиции в течение 1 часа.
от 1,500 до 2.000	0,15-0,2	Опасные концентрации для экспозиции в течение 1 часа.
4,000 и выше	0,4 и выше	Смертельные дозы для экспозиции в течение менее 1 часа.

Применяя то же правило для дозы от 0,15% до 0,20% по объёму, являющейся опасной для одного часа экспозиции, мы получим от 0,3% до 0,4% по объёму – количество угарного газа, опасное для получаса экспозиции.

Всё это означает то, что для получения работающей газовой камеры, использующей в качестве летального агента угарный газ, потребуется средняя концентрация угарного газа как минимум в 0,4%, но, желательно, близкая к 0,8% по объёму. Запомним «от 0,4 до 0,8%» как контрольный интервал, на который мы вскоре будем ссылаться. Обратите внимание, что эти цифры справедливы только при *нормальном содержании кислорода* в воздухе!

Если содержание кислорода было уменьшено, например, наполовину – от нормальной концентрации в 21% до 10,5% по объёму, – то любая концентрация угарного газа будет в два раза токсичней. В этом случае концентрация угарного газа всего лишь в 0,2% по объёму будет достаточной для убийства за один час. Таким образом, для того чтобы определить действительную эффективность заданной концентрации угарного газа, необходимо рассмотреть её по отношению к имеющейся концентрации кислорода. Для правильного использования значений, приводимых в таблице и на графиках, необходимо определить содержание угарного газа, которое будет иметь тот же эффект при нормальном уровне кислорода, что и действительное содержание угарного газа при недостатке кислорода. Эта концентрация, которую мы назовём «*эффективной СО-концентрацией*», или  $c(CO_{eff})$ , определяется путём умножения действительной СО-концентрации, или  $c(CO)$ , на соотношение между нормальным содержанием кислорода (21%) и действительным содержанием кислорода (x%):

$$C(CO_{eff}) = c(CO) \times \frac{x\%}{21\%}$$

Ещё одним важным пунктом при рассмотрении всегда является *средняя концентрация* на весь период экспозиции, а не просто какое-то количество яда, измеренное в граммах или кубических миллиметрах. В нашем исследовании это представляет собой определённые трудности, поскольку для того чтобы определить концентрацию, следует знать объём газовой камеры, а это не представляется возможным из-за полного отсутствия информации. Также невозможно решить данную задачу путём определения абсолютного количества яда, а не величины концентрации. Те немногие данные о размере газовой камеры, которые мы имеем, к примеру, из заявления Герштейна, настолько неправдоподобны, что даже нет смысла пытаться исходить из них. Но что мы знаем, так это то, что средняя концентрация угарного газа всегда будет ниже концентрации угарного газа, измерённой непосредственно на стороне выхлопа дизельного двигателя.

В таблице 3 приводятся уровни карбоксигемоглобина (Hb·CO) у жертв отравления угарным газом в 50-х годах XX века. В литературе по токсикологии 60% Hb·CO, как правило, считается смертельным уровнем (см. рис. 1). Согласно таблице 3, более четверти всех людей умерло бы от этой концентрации. Почти 50% оставшихся людей гибнут при уровне до 70% Hb·CO, а последняя четверть умерла бы лишь тогда, когда

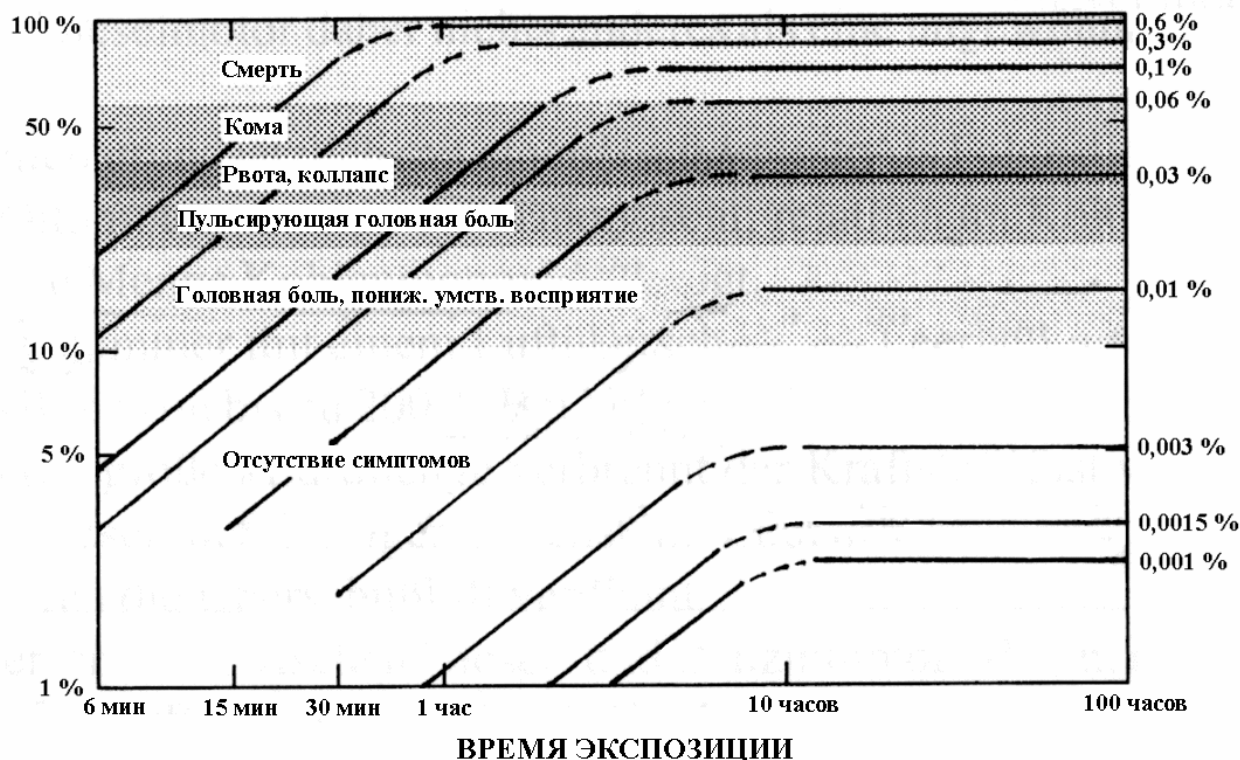


концентрация выросла бы до 80% Hb·CO (см. также диаграмму рассеяния на рис. 2). Таким образом, для того чтобы построить эффективную газовую камеру, использующую для казни угарный газ, которая, согласно показаниям очевидца, убивала бы всех людей за полчаса – в том числе молодых, здоровых людей с хорошими нервами, – эта камера должна безотказно производить уровень карбоксигемоглобина Hb·CO в 80%. Среднее содержание угарного газа в воздухе газовой камеры, равное 0,4% по объёму, было бы необходимым абсолютным минимумом (см. рис. 1).

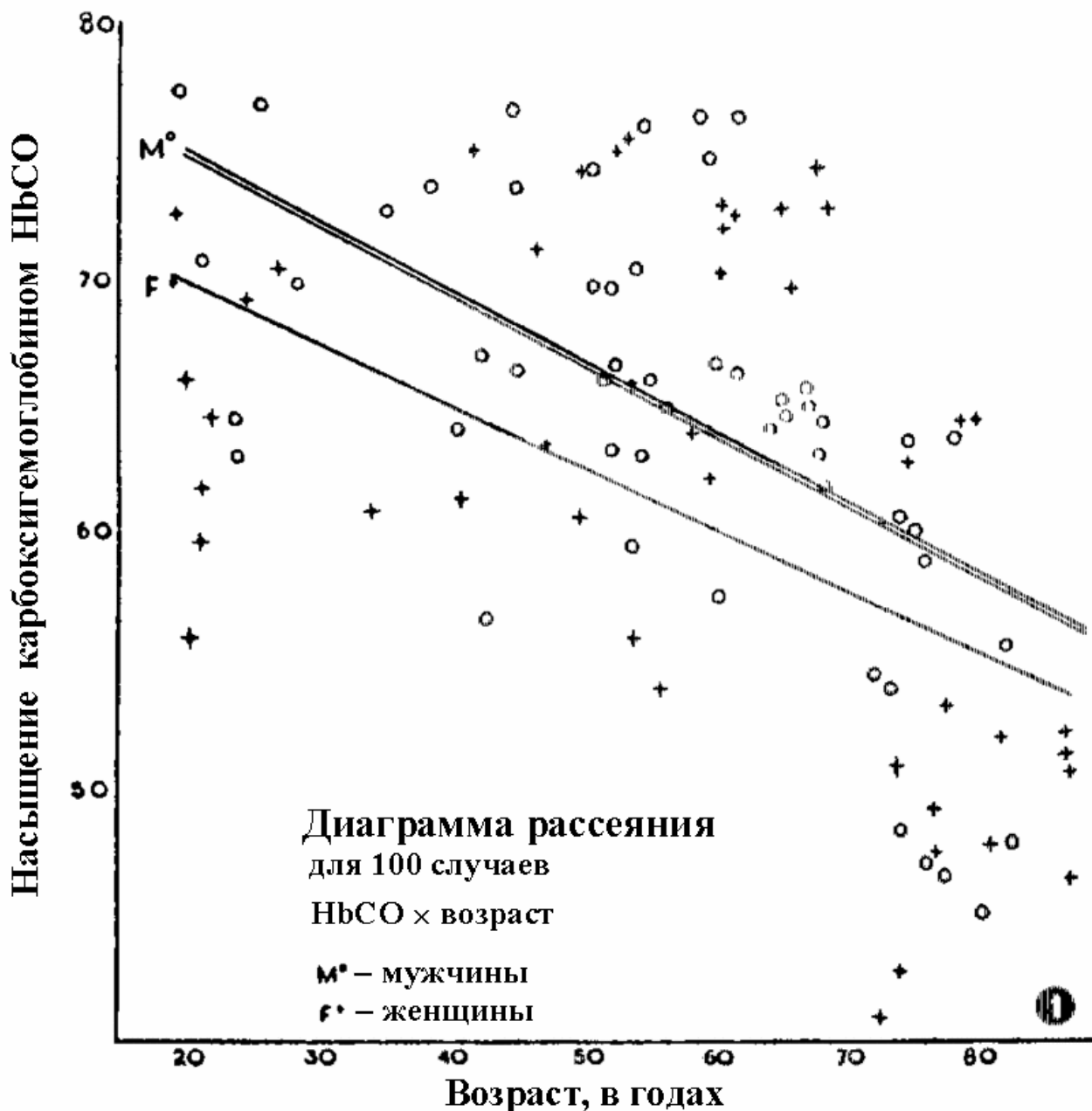
На рис. 1 приводятся симптомы от различных экспозиций низким уровням угарного газа в виде функции от длительности экспозиции. Наивысшая рассматриваемая концентрация угарного газа равна 600 промилле (миллионным частям). 600 промилле – это то же самое, что 0,06% (по объёму). Диаграмма показывает, что после часа экспозиции при средней концентрации угарного газа в 600 промилле человек будет чувствовать головную, но не пульсирующую боль. Даже после 100 часов экспозиции худшее, что может произойти, – это потеря состояния, но не смерть. А вот для всего лишь получаса экспозиции при 600 промилле не указаны абсолютно никакие симптомы – даже лёгкая головная боль. «0,06%» следует запомнить как ещё одну контрольное число, на которое мы будем ссылаться в этой главе впоследствии.

### Карбоксигемоглобин

### Содержание угарного газа



**Рис. 1.** Токсичные эффекты малых количеств угарного газа[28]  
(дополнительные значения экстраполированы автором)



*Рис.2.* 100 случаев отравления угарным газом CO, уровень карбоксигемоглобина НЬСО по отношению к возрасту[29]

**Таблица 3.** Уровень карбоксигемоглобина у жертв отравления угарным газом[30]

НЬ·СО (%)	Возраст жертв (годы)							Сумма
	18-30	30-40	40-50	50-60	60-70	70-80	80-90	
<b>40-50</b>	-	-	-	-	-	7	4	<b>11</b>
<b>50-60</b>	2	-	1	3	1	5	5	<b>17</b>
<b>60-70</b>	7	2	6	12	10	8	-	<b>45</b>
<b>70-80</b>	5	2	5	7	8	-	-	<b>27</b>
<b>Итого:</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>100</b>

Для получения более надёжных данных об эффектах высокого содержания угарного газа в выхлопе, нежели экстраполированные здесь, читатель может обратиться к статистике несчастных случаев и самоубийств. Жертвы несчастных случаев и самоубийств, скончавшиеся от угарного газа, часто проверяются на уровень содержания карбоксигемоглобина НЬ·СО[31] в крови.

То, чего должны были добиться со своими газовыми камерами предполагаемые нацистские серийные убийцы, токсикологи называют «LD<sub>100</sub>» – летальной дозой для

убийства 100% жертв. Конкретные последствия этого можно увидеть из статистического анализа исследования ста жертв отравлений угарным газом.

## **6. Дизельный двигатель**

### **6.1. Введение**

Несмотря на то, что информация о типе и размере двигателя должна считаться ключевой при расследовании любого убийства, детали подобного рода заставляют себя слишком долго ждать, когда мы имеем дело с мифом о холокосте. За неимением более подробной информации нам придётся изучить более обширный и сложный вопрос: можно ли было совершить такое одиозное преступление при помощи какого-нибудь дизельного двигателя, когда-либо сконструированного? Впрочем, чаще всего утверждается, что это были дизели от советских танков[32].

Если бы Герштейн заявил, что угарный газ генерировался бензиновыми двигателями, его рассказ заслуживал бы больше доверия. Бензиновые двигатели действительно могут убивать гораздо легче, при этом они почти не дают о себе знать благодаря тому, что их выхлоп практически не имеет запаха. Дизельные же двигатели, хоть и весьма похожи на бензиновые (по крайней мере, для большинства людей), всё же значительно отличаются от последних. Вне всякого сомнения, любой горный инженер или маркшейдер (такой как Герштейн) с лёгкостью отличил бы один тип двигателя от другого. Уже то, что дизельные двигатели издают весьма отчётливый звук, позволяет практически любому человеку – даже с небольшим опытом – распознать их хоть с закрытыми глазами.

При работе дизельные двигатели отчётливо дают о себе знать, поскольку их выхлоп имеет крайне неприятный запах. Иначе говоря, каждый дизельный двигатель имеет своего рода встроенный «предупреждающий сигнал». Интенсивность запаха, смрад, вне всякого сомнения, породила в корне ошибочное представление, что дизельный выхлоп должен быть крайне опасным. Бесхитростная, но ошибочная логика, которой руководствуются верующие в холокост, такова: если выхлоп бензинового двигателя вполне способен убивать, даже при небольшом запахе, то тогда дизельный выхлоп, имеющий сильный запах, должен быть намного смертоносней. Факт, однако, то, что между запахом и токсичностью не существует ровным счётом никакой связи, поскольку наиболее смертельным компонентом является угарный газ, совершенно не имеющий запаха. Хотя дизельный выхлоп и не полностью безопасен, он является одним из наименее вредных загрязняющих агентов – за исключением, разве что, возможных долгосрочных канцерогенных эффектов, которые совершенно несущественны для газовой камеры, предназначенной для массовых убийств.

До недавнего времени дизельные выбросы вполне соответствовали стандартам атмосферных выбросов Агентства по охране окружающей среды США, не требуя при этом каких-либо изменений или приспособлений[33]. Правда, в последние годы обеспокоенность раковыми заболеваниями весьма усложнила данный вопрос, но эта обеспокоенность вызвана исключительно долгосрочными эффектами. Как бы то ни было, дизели всегда производили намного меньше 1% угарного газа по объёму, что по-прежнему является стандартом для угарного газа для всех двигателей внутреннего сгорания. Бензиновые двигатели удалось привести к тем же стандартам только после долгих лет упорных исследований и после множества изменений двигателя и добавления сложных приспособлений, включая каталитические дожигатели выхлопных газов.

На рис. 3 приводится сравнение выделений угарного газа из дизельных и бензиновых двигателей. Бензиновые двигатели также называют двигателями с искровым зажиганием, из-за того что они используют свечи зажигания. Ясно, что логичным выбором в качестве источника угарного газа между этими двумя типами двигателей всегда был бы бензиновый двигатель. От двигателей с искровым зажиганием (бензиновых двигателей) можно запросто получить 7% угарного газа по объёму (а при неправильной регулировке карбюратора – до 12% по объёму), а вот от дизельных двигателей при использовании жидкого топлива никогда нельзя получить более 0,5% по объёму (разве что только во время перегрузки).



**Рис. 3.** Сравнение выделений угарного газа из дизельных двигателей и двигателей внутреннего сгорания[34]

Выделения угарного газа из двигателей внутреннего сгорания изображаются, как правило, в виде функции от соотношения воздух/топливо или топливо/воздух. Соотношение топливо/воздух – это попросту величина, обратная соотношению воздух/топливо[35]. Автомобильными специалистами было единодушно принято, что уровни угарного газа в дизельном выхлопе относятся преимущественно к этим соотношениям, а не к другим факторам вроде количества оборотов в минуту.

К примеру, соотношение воздух/топливо 100:1 означает, что на каждый грамм сгоревшего топлива внутрь двигателя поступает 100 грамм воздушной смеси. Однако только около 15 граммов воздуха могут каким-либо образом вступить в химическую реакцию с каждым граммом топлива, вне зависимости от соотношения воздух/топливо и даже от типа двигателя. Это означает, что при соотношении воздух/топливо 100:1 всегда имеются около 85 граммов воздуха, не вступающих в реакцию. Эти 85 граммов избытка воздуха извергаются из двигателя, не подвергаясь абсолютно никаким химическим изменениям. В том что касается избытка воздуха, дизельный двигатель – это не что иное, как необычный тип вентилятора или компрессора. Вдобавок, над дизелем невозможно произвести никаких регулировок, которые бы неправильно настроили двигатель для изменения уровня токсичности выхлопа[36].

Бензиновые двигатели всегда работают при нехватке воздуха. В результате этой нехватки процесс сгорания в бензиновом двигателе никогда не может дойти до завершения, при этом всегда образуется значительное соотношение угарного газа к углекислому газу.

Дизельные же двигатели, напротив, всегда работают при избытке воздуха. На холостом ходу дизельные двигатели работают при соотношении воздух/топливо до 200:1. При полной нагрузке соотношение воздух/топливо понижается всего лишь до 18:1. Из-за избытка воздуха всегда существует гораздо большая вероятность того, что топливо сгорит полностью; таким образом, угарный газ едва производится. Вдобавок, то небольшое количество угарного газа, производимое в цилиндрах дизеля, впоследствии разбавляется избытком воздухом.

Каждый цилиндр дизеля либо воспламеняет топливную смесь, либо пропускает зажигание. Если цилиндр пропускает зажигание, то топливо попросту извергается наружу в виде пара, при этом угарный газ не производится. Если же цилиндр воспламеняет топливную смесь, то последняя всегда будет сгорать практически полностью, поскольку

всегда имеется избыток воздуха. Неправильная регулировка, либо неисправная регулировка впрыска, либо повреждённые клапаны существенно не влияют на уровень угарного газа по той же самой причине: избыток воздуха вступает в реакцию почти со всем оставшимся количеством угарного газа, образуя углекислый газ.

Поняв подлинные различия между процессом сжигания топлива в дизельном и бензиновом двигателе, становится ясно, что в качестве источника угарного газа всегда будет логично выбрать именно бензиновый двигатель. Ну а выбор дизельного двигателя в качестве источника угарного газа будет просто смехотворным решением.

## 6.2. Дизели с разделённой камерой сгорания

Существует, в основном, два типа дизельных двигателей: с разделённой камерой сгорания и с неразделённой камерой сгорания. В свою очередь, двигатели с разделённой камерой сгорания обычно делятся на предкамерные и вихрекамерные.

На рис. 4 приводится пара кривых выбросов для дизельных двигателей с разделённой камерой сгорания (двигатели А и В)[37]. Эти кривые являются результатом крайне тщательных испытаний, проведённых в начале 40-х годов XX века в Соединённых Штатах Горным бюро США и призванных определить, если дизельные двигатели могут работать в подземных шахтах без угрозы для шахтёров[38]. Вывод Горного бюро США (по крайней мере, до энергетического кризиса 70-х годов) был следующим: дизельные двигатели могут работать под землёй в неугольных шахтах, при условии, что Горное бюро одобрит двигатели. Сегодня дизели также широко используются в американских угольных шахтах. Первоначальное исключение дизелей из американских угольных шахт не имело ничего общего с вопросами здоровья и безопасности. Причина заключалась в гарантии занятости шахтёров, работавших в угольных шахтах, и в политической решимости и красноречии Джона Льюиса, харизматического президента союза шахтёров, настаивавшего на том, чтобы «в шахтах Объединённого союза шахтёров не было дизелей»[39].

Низшая кривая на рис. 4 соответствует предкамерному дизельному двигателю (двигатель А), верхняя кривая – вихрекамерному дизельному двигателю (двигатель В). Низшее соотношение топливо/воздух всегда приблизительно соответствует режиму холостого хода и режиму работы без нагрузки. В режиме холостого хода ни один из этих типов дизельных двигателей не сможет произвести количество угарного газа, достаточное даже для того, чтобы вызвать головную боль после получаса непрерывной экспозиции.

Если мы начнём прикладывать нагрузку на эти двигатели, увеличивая при этом, в сущности, соотношение топливо/воздух, то уровень угарного газа на первых порах будет только понижаться. И только когда мы приблизимся к полной нагрузке, обозначенной на графике сплошной жирной линией, лишь тогда уровень угарного газа начнёт значительно расти – максимум до 0,1% по объёму при соотношении топливо/воздух 0,055. Сплошная вертикальная линия представляет собой предельно допустимое соотношение, установленное изготовителями двигателя.

## 6.3. Дизели с неразделённой камерой сгорания

Кривая выброса на рис. 5 (двигатель С) показывает, что на холостом ходу дизель с неразделённой камерой сгорания по-прежнему производит всего лишь около 0,03% угарного газа по объёму, чего недостаточно даже для того, чтобы вызвать головную боль после получаса экспозиции[40]. Однако если на такой двигатель будет наложена возрастающая нагрузка, то уровень угарного газа в конечном счёте резко возрастёт. И действительно, при полной нагрузке, обозначенной жирной вертикальной линией, уровень угарного газа равен приблизительно 0,4% по объёму. Иными словами, мы имеем здесь дизель, который, на первый взгляд, мог бы использоваться для осуществления массового убийства за полчаса.

Проблема, однако, заключается в том, что *непрерывная работа* данного двигателя (как и любого другого дизеля) при полной нагрузке в течение долгих периодов времени – таких как полчаса – вызовет серьёзный риск засорения и поломки от твёрдых веществ, накапливаемых внутри цилиндров. Если же двигатель будет работать при соотношении топливо/воздух, более низком и безопасном, чем 0,055 (соотношение воздух/топливо равно 18:1), то есть при более низкой нагрузке, то уровень выделения угарного газа стремительно упадёт. Например, при 80% от полной нагрузки – что, как правило, считается предельным безопасным значением для непрерывной работы и имеет место при соотношении топливо/воздух, равном примерно 0,045 (соотношение воздух/топливо примерно равно 22:1) – уровень угарного газа равняется всего лишь 0,13%.

Кривые выбросов на рис. 4 и рис. 5 являются типичными для всех дизельных двигателей за последние шестьдесят лет. Подтверждением этому служит тот факт, что на эти наглядные кривые постоянно ссылались бесчисленные журналы и книги по дизельным выбросам. Другими словами, лучших примеров дизельных выбросов, чем эти, не существует. Да, имеется множество других результатов испытаний, которые можно найти в солидных автомобильных журналах, таких как «Society of Automotive Engineers Transactions». Но если мы возьмём на себя труд и пролистаем подшивки этого журнала за последние шестьдесят лет, так же как и других журналов, то мы не найдём в них примеров худших выделений угарного газа, нежели кривая на рис. 5 для двигателя С. Наш анализ двигателя С представляет собой худший из всех возможных случаев для любого дизельного двигателя[41].

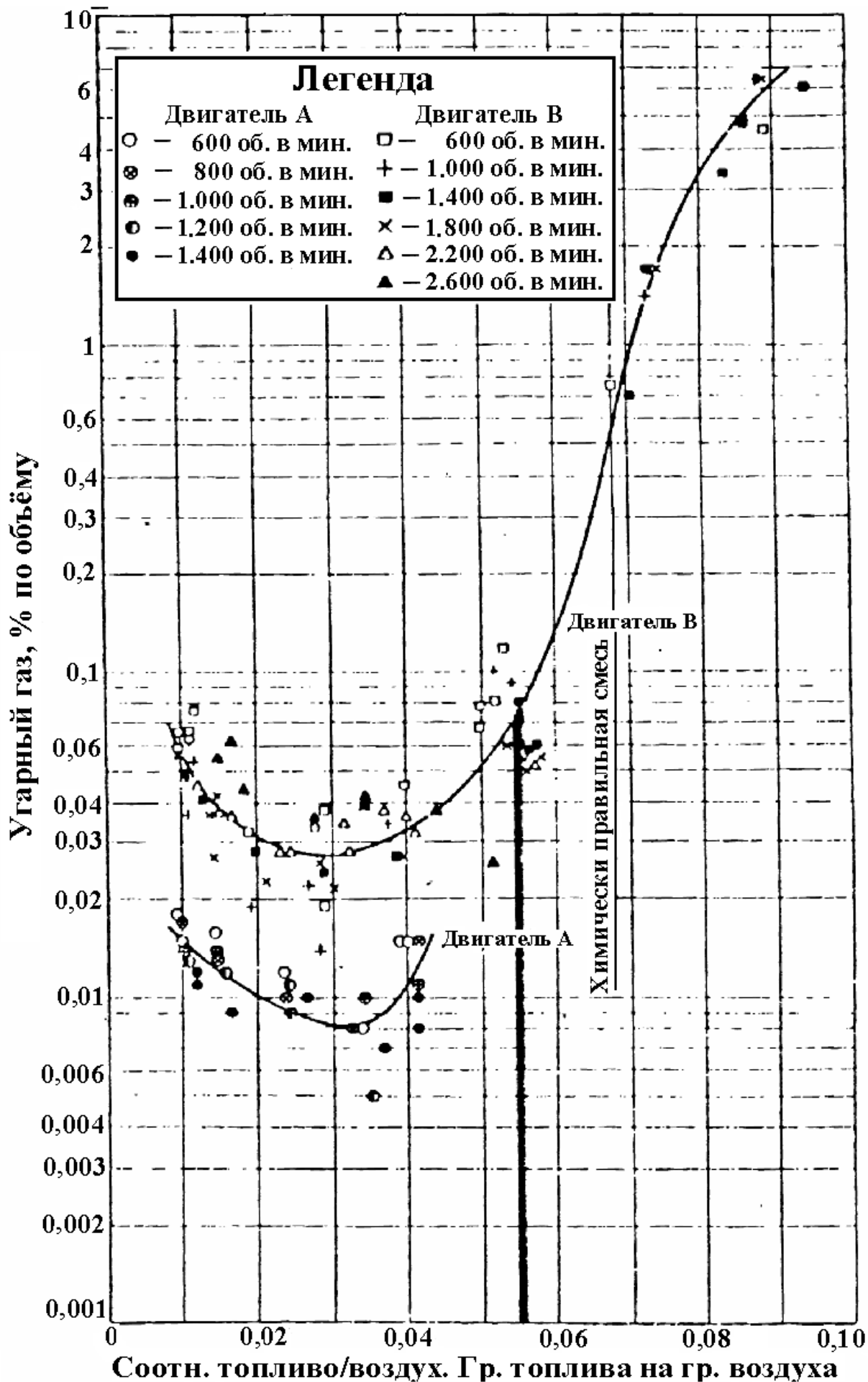
#### **6.4. Соотношение топливо/воздух, нагрузка и внутренний регулятор скорости**

У кого-то может сложиться впечатление, что всё, что нужно сделать для того, чтобы получить высокое соотношение топливо/воздух, – это нажать до упора на педаль газа, не прилагая при этом на двигатель какую-либо внешнюю нагрузку. Что при этом произойдёт – когда педаль газа просто вдавлена «в пол», – так это то, что соотношение топливо/воздух действительно достигнет предела, допускаемого установкой момента впрыска топлива, и из-за этого скорость двигателя также начнёт стремительно расти. В течение нескольких секунд скорость двигателя достигнет предельно допустимой скорости двигателя, установленной изготовителем. Впрочем, ещё задолго до того, как будет достигнута эта скорость, внутренний регулятор скорости, встроенный в топливный инжекционный насос, ограничит подачу топлива – причём, достаточно жёстко – для защиты двигателя посредством гарантии того, что предельно допустимая скорость двигателя никогда не будет превышена. Действительное соотношение топливо/воздух на «высокоскоростном холостом ходу» стабилизируется через несколько секунд (поскольку отсутствует нагрузка) до примерно такого же соотношения топливо/воздух, что и на «низкоскоростном холостом ходу». На высокоскоростном холостом ходу в секунду будет расходоваться больше топлива, но из-за того, что внутрь двигателя будет также поступать больше воздуха, соотношение топливо/воздух останется примерно тем же, что и на низкоскоростном холостом ходу. Иными словами, вдавливая педаль «в пол» и не прилагая при этом внешнюю нагрузку, мы не повысим соотношение топливо/воздух, разве что только в самом начале.

Для того чтобы удерживать высокое соотношение топливо/воздух в течение более чем нескольких секунд, необходимо применить один из следующих двух методов или их комбинацию. Первый метод заключается в подключении нагрузки к двигателю (такой как насос, вентилятор или генератор) для надёжного удержания скорости двигателя ниже предельно допустимой скорости. Второй метод состоит в «засорении», что означает ограничение поступления воздуха в двигатель.

С практической точки зрения, подключение внешней нагрузки к двигателю в типичном грузовике или танке – это более чем нелегкий труд. Ничто из рассказов и разных «документов» из литературы по холокосту даже близко не намекает на что-либо подобное. Этот метод будет более внимательно изучен в параграфе 8.1.

А вот уменьшить приток воздуха, напротив, весьма легко, однако проведённые эксперименты показали, что данный метод всё равно не удовлетворяет необходимым требованиям (см. параграф 8.2).



**Рис. 4.** Выделения угарного газа из двух различных типов дизельных двигателей: предкамерного дизельного двигателя (А) и вихрекамерного дизельного двигателя (В)[38]

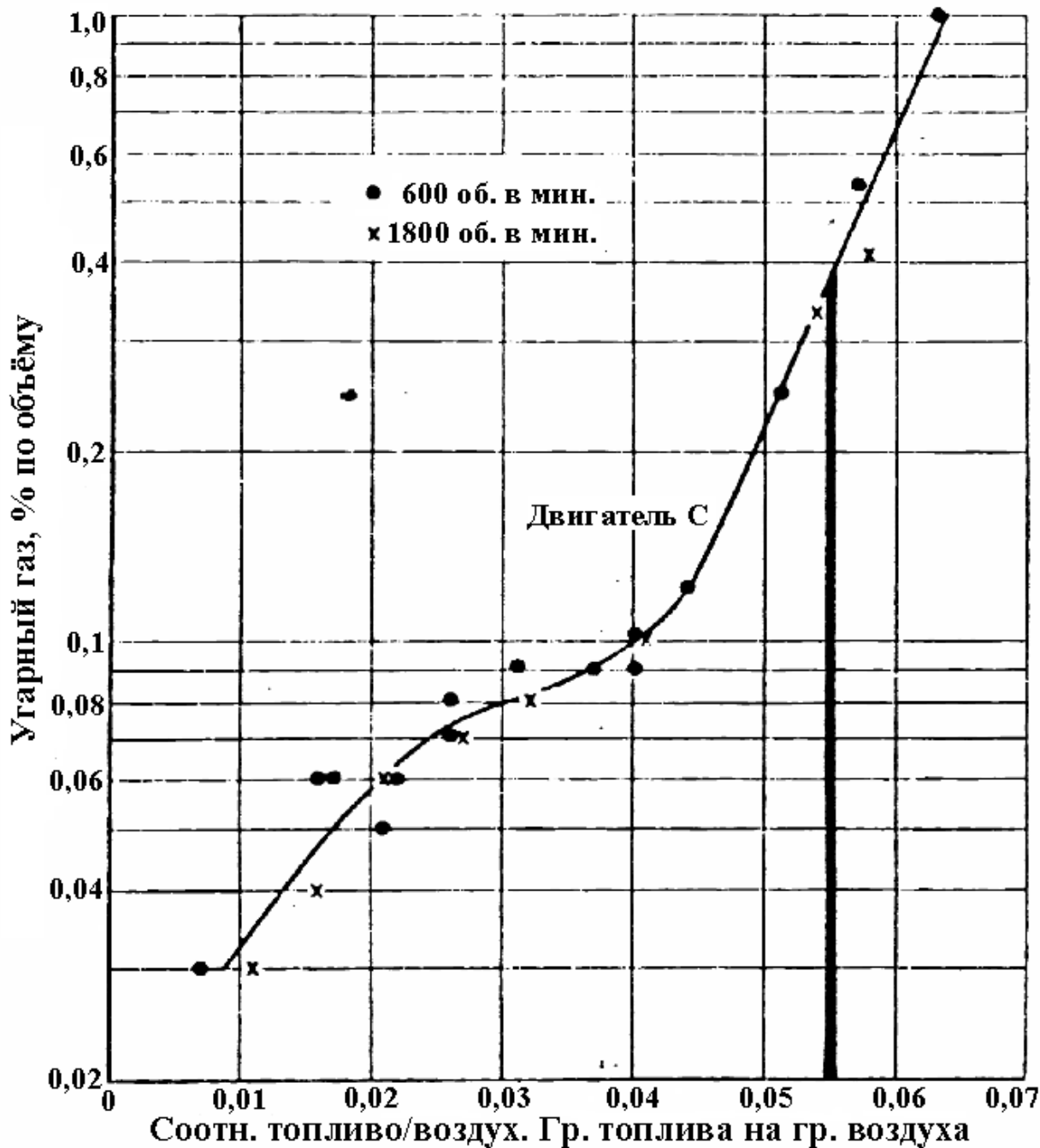


Рис. 5. Выделения угарного газа из дизельного двигателя с неразделённой камерой сгорания (С)[40]

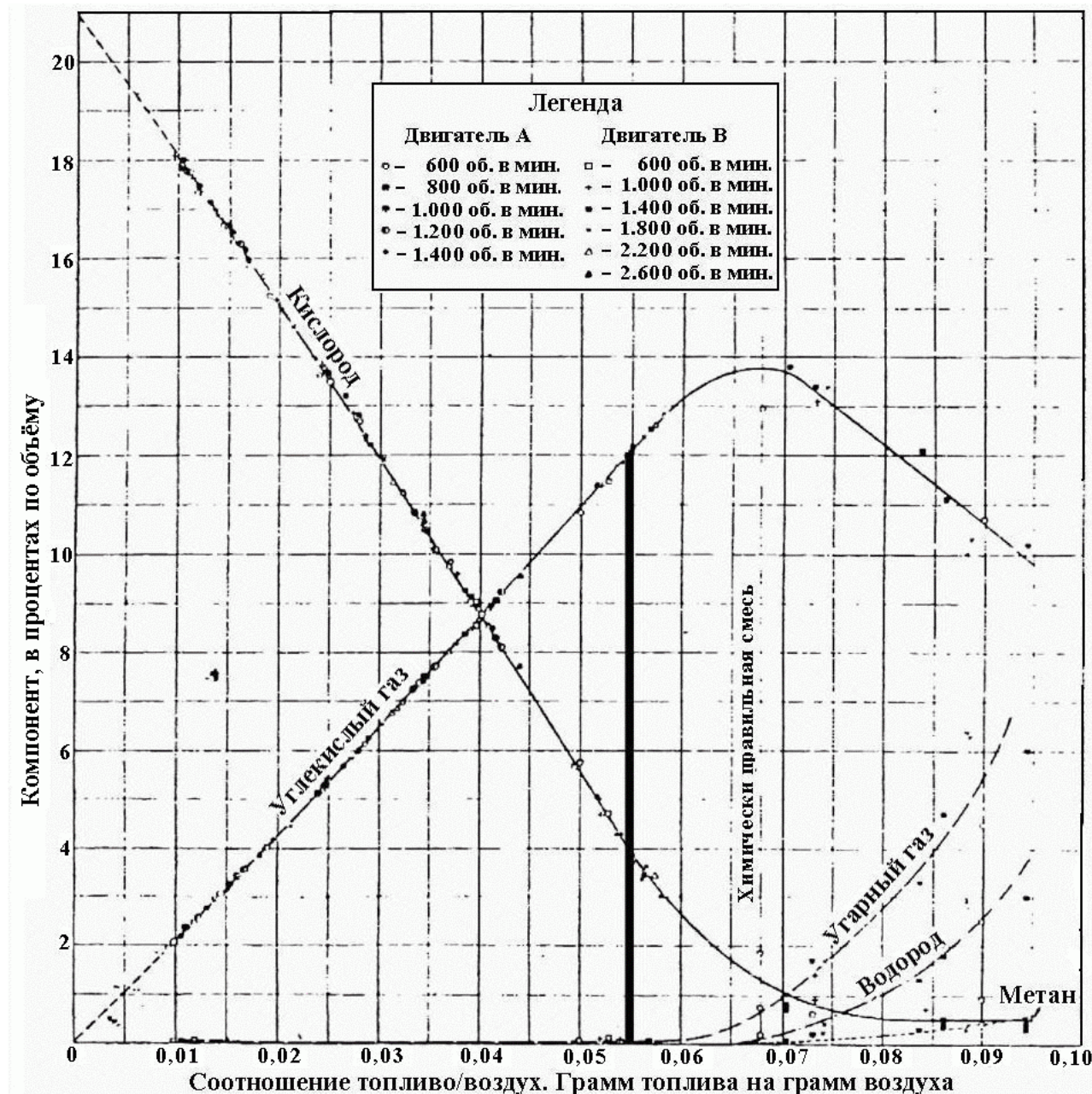
## 7. Токсикология дизельного выхлопа

### 7.1. Эффект недостатка кислорода

Может быть, евреи умирали от недостаточного количества кислорода в дизельном выхлопе? Такая теория, по крайней мере, не противоречила бы заявлению о том, что трупы были «синего» цвета. Синеватый оттенок некоторых частей тела действительно служит симптомом смерти от отсутствия кислорода. Нормальный воздух содержит 21% кислорода по объёму. Из рис. 6 мы видим, что концентрация кислорода, соответствующая режиму холостого хода, в выхлопе любого дизельного двигателя (как с разделённой, так и с неразделённой камерой сгорания), указанная в верхнем левом углу диаграммы при соотношении воздух/топливо 100:1 (соотношение топливо/воздух равно 0,01), равна 18%, что всего лишь на несколько процентов ниже концентрации в нормальном



воздухе[42]. При полной нагрузке (соотношение топливо/воздух равно 0,055) концентрация кислорода в выхлопе любого дизеля приблизительно равна 4%.



**Рис. 6.** Состав выхлопа двигателей внутреннего сгорания[42].  
Жирная вертикальная линия, отмечающая соотношение топливо/воздух 0,055 (воздух/топливо = 18:1), добавлена автором

Пожалуй, лучшее исследование эффектов недостаточного количества кислорода, или асфиксии (удушья), предоставлено Хендерсоном и Хаггардом, согласно которым уровень кислорода ниже 10% по объёму вызывает потерю сознания, а уровень ниже 6% по объёму смертелен[43]. Согласно Халдэйну и Пристли, «воздух, содержащий менее 9,5% кислорода обычно вызывает инвалидность за полчаса»[44]. Однако инвалидность – это всё же не смерть!

Ясно то, что не существует магического числа, ниже которого автоматически наступает смерть, а выше которого жизнь обязательно продолжается. Однако, в любой газовой камере, использующей недостаток кислорода в качестве способа убийства, следует понизить уровень кислорода до отметки ниже 9,5%, а возможно, даже ниже 6% по объёму.

Из рис. 6 видно, что для того чтобы понизить концентрацию кислорода в выхлопе до всего лишь 9%, любой дизельный двигатель должен работать при соотношении топливо/воздух около 0,04, что приблизительно соответствует полной нагрузке. А для того чтобы концентрацию кислорода понизить до 6%, любой дизельный двигатель должен

работать вплотную к полной нагрузке. Другими словами, любая дизельная газовая камера, использующая в качестве способа убийства недостаток кислорода, должна работать при свыше 3/4 от полной нагрузки[45].

Из вышеприведённого очевидно, что в большинстве своих рабочих диапазонов дизели выделяют достаточно кислорода, так что, без преувеличения, можно дышать одним дизельным выхлопом и оставаться в живых. Запах будет крайне неприятным, но безвредным. От режима холостого хода до как минимум 3/4 от полной нагрузки дизельный выхлоп содержит достаточно кислорода для поддержания человеческой жизни в течение как минимум получаса.

## 7.2. Совместные эффекты угарного газа и недостатка кислорода

Таблица 4. Эффективное содержание угарного газа CO в дизельном выхлопе[46]

Режим нагрузки	Соотношение топл./воздух (воздух/топл.)	Содержание кислорода O <sub>2</sub> (% по объёму)	Содержание CO <sub>max</sub> (% по объёму)	F <sub>O2</sub>	CO <sub>eff</sub> (% по объёму) на 21% O <sub>2</sub> по объёму
Полная нагрузка	0,055 (18:1)	4,0	0,400	5,25	2,100
	0,05 (20:1)	6,0	0,220	3,50	0,770
Тяжёлая нагрузка	0,04 (25:1)	8,8	0,090	2,40	0,220
	0,033 (30:1)	10,8	0,080	1,94	0,160
Частичная нагрузка	0,029 (35:1)	12,0	0,075	1,75	0,130
	0,025 (40:1)	13,5	0,070	1,55	0,110
Лёгкая нагрузка	0,017 (60:1)	16,0	0,050	1,31	0,067
Холостой ход	0,01 (100:1)	18,0	0,060	1,17	0,070

В таблице 4 приводятся уровни угарного газа для различных режимов нагрузки дизельного двигателя с наихудшими значениями выделений, т.е. двигателя С из рис. 5. Деля действительное содержание кислорода (O<sub>2</sub>) в выхлопе на нормальное содержание кислорода в воздухе (21%), мы получаем коэффициент F<sub>O2</sub>. Затем, для определения токсикологически эффективного содержания угарного газа (CO), этот коэффициент следует умножить на действительное содержание угарного газа (см. параграф 7.5). Из таблицы 4 видно, что желаемое, высокое эффективное содержание угарного газа, *гарантирующее, что все жертвы умрут* в течение получаса, (от 0,4 до 0,8%) может быть достигнуто только при нагрузке, близкой к полной[47].

## 7.3. Углекислый газ

Если евреи умирали не от угарного газа и не из-за отсутствия кислорода, то, может быть, они умирали от воздействия углекислого газа? На самом деле углекислый газ не более ядовит, чем обычная вода. Большинство справочников по токсикологии даже не упоминают его, а если и упоминают, то, как правило, классифицируют его как «не токсичный, обычный асфиксиант». Впрочем, время от времени имеют место несчастные случаи со смертельным исходом, в которых непосредственно вовлечён углекислый газ. Почти во всех таких случаях причиной смерти является отсутствие кислорода. Отсутствие кислорода вызвано тем, что углекислый газ намного тяжелее кислорода и вытесняет его (в особенности, в закрытом пространстве) точно так же, как вода вытесняет воду в лёгких тонущего человека. Подлинной причиной смерти и в той, и другой ситуации является не углекислый газ или вода, а отсутствие кислорода в крови (удушение). Один из симптомов смерти подобного рода – это синеватый оттенок кожи.

Углекислый газ может быть целительным и терапевтическим средством[48]. Он обычно используется в клинической медицине как безопасный стимулятор для дыхания. Для этих целей он поставляется в сжатом виде в специальных цилиндрах (Карбоген), содержащих кислород и 7% углекислого газа по объёму[49]. В нормальных условиях воздух, выходящий из лёгких при выдыхании, содержит примерно 5,5% углекислого газа по объёму.

Уровень углекислого газа в 3% по объёму вполне переносим для экспозиций, длящихся несколько дней. К примеру, в 50-х годах прошлого столетия военно-морские силы США экспериментировали с газовыми смесями, содержащими 3% углекислого газа по объёму и

15% кислорода по объёму (на 1/4 меньше кислорода, чем в нормальном воздухе), для применения на американских подводных лодках при экспозициях, длящихся вплоть до нескольких недель[50].

Для дизельных двигателей уровень углекислого газа в режиме холостого хода (или близком к последнему) составляет всего лишь около 2% по объёму и постепенно растёт до примерно 12% по объёму при полной нагрузке, как указано на рис. 6 («Dissecting the Holocaust», стр. 448). Уровень углекислого газа, равный 12% по объёму, может вызвать нарушение работы сердца и, следовательно, может быть опасным для людей со слабым сердцем[51]. Бензиновые же двигатели, в отличие от дизельных, производят 12% по объёму уже на холостом ходу. Вообще, если имеется достаточно кислорода, то весьма маловероятно, что уровень углекислого газа до 12% по объёму может вызвать смерть. Общепринято, что опасной является лишь концентрация углекислого газа, превышающая 20-30% по объёму[52]. Впрочем, когда уровень углекислого газа в дизельном выхлопе равен 12% по объёму, соответствующий уровень кислорода угрожающе низок.

Главная опасность для жизни от дизельного выхлопа исходит не от каких-либо второстепенных компонентов, а исключительно от совместных эффектов угарного газа и недостатка кислорода.

#### **7.4. Альдегиды, диоксид серы, оксиды азота и углеводороды**

Помимо угарного газа, выхлоп дизеля содержит и другие токсичные составляющие. Это, главным образом, альдегиды (OCHR), диоксид серы (SO<sub>2</sub>), оксиды азота (NO<sub>x</sub>, максимум – 0,1%) и углеводороды (C<sub>x</sub>H<sub>y</sub>). Характерный для дизелей запах, или смрад, вызван ничтожным количеством некоторых углеводородов и альдегидов, которые самые современные аналитические приборы и распознать-то могут с трудом, не говоря уже о том, чтобы измерить. Зато чувствительность человеческого обоняния к этим соединениям крайне высока, вне зависимости от их конкретного количества. Некоторые углеводороды считаются канцерогенными и, таким образом, представляют возможный долгосрочный риск, но они несущественны для нашего исследования.

Содержание в выхлопе диоксида серы, которое может быть довольно высоким для сернистого топлива, вызывает раздражение дыхательных путей, но это раздражение не может стать критическим за временной интервал, рассматриваемый здесь.

Закись азота (NO<sub>2</sub>), при наличии в больших концентрациях, может вызвать отёк лёгких после получаса экспозиции. Однако даже самый страшный отёк никого не может убить через полчаса, но лишь с опозданием в примерно 24 часа[53]. Одноразовая, короткая экспозиция низким концентрациям закиси азота всего лишь раздражает лёгкие и слизистые оболочки, точно так же как и оксиды серы (если имеются), поэтому в дальнейшем мы можем их не учитывать. А вот окись азота (NO) имеет физиологические эффекты, схожие с эффектами угарного газа[54]. Впрочем, в отличие от угарного газа её концентрация уменьшается с уменьшением концентрации кислорода в процессе сгорания топлива, то есть при высокой нагрузке, и не достигает критического для здоровья уровня[55]. В дальнейшем окись азота NO быстро превращается в закись азота NO<sub>2</sub>[56], так что концентрация окиси азота усиливает действие угарного газа в выхлопе лишь незначительно.

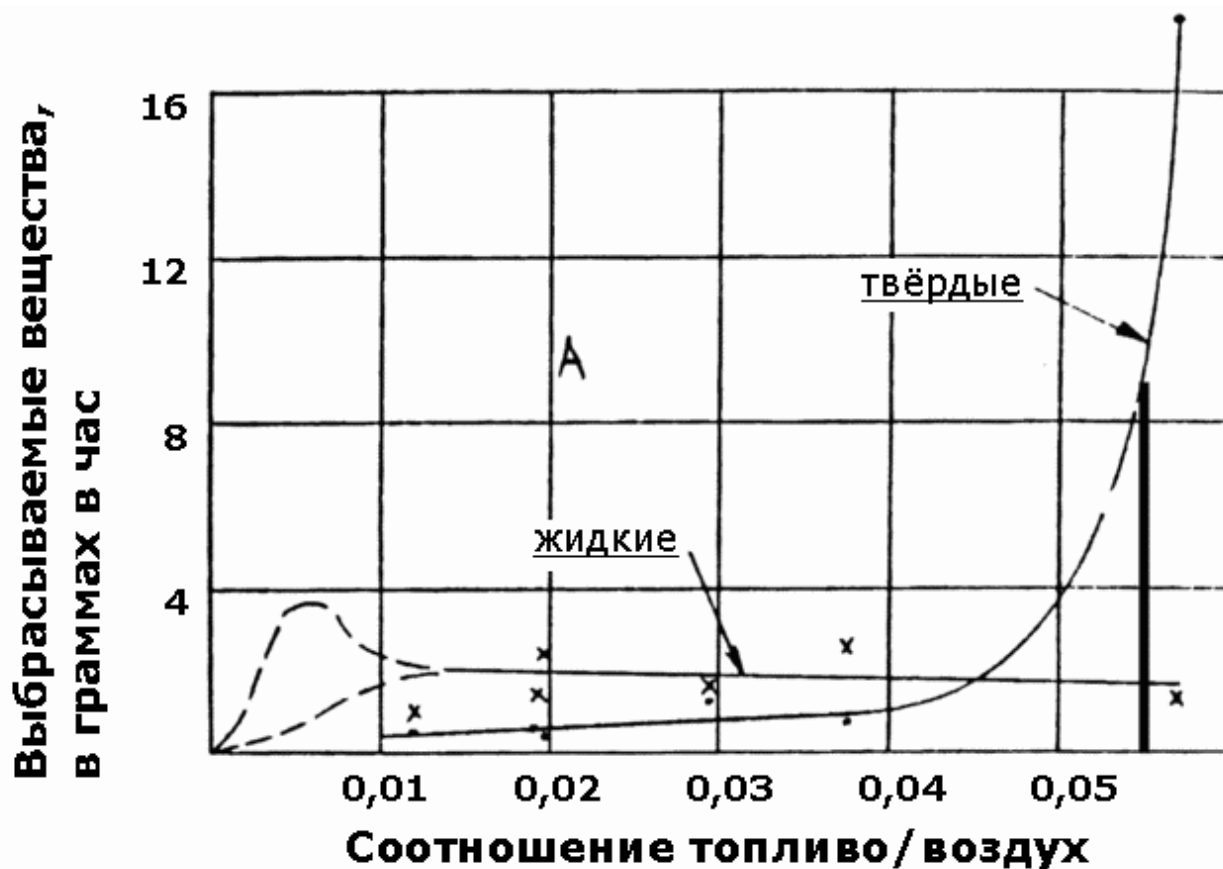
Тот факт, что закиси азота способны образовывать перекись водорода (озон) у уровня грунта, а также то, что в дизельном выхлопе содержатся канцерогенные составляющие, послужило причиной того, что с недавнего времени дизельные двигатели также подлежат специальным нормативам выбросов. Они предположительно представляют опасность для человеческого дыхания. Именно поэтому проведённые в Германии исследования опасности для здоровья, представляемой дизельным выхлопом, были почти полностью ограничены анализом количества содержащихся в дыме твёрдых веществ и несгоревших углеводородов[57].

#### **7.5. Дым от дизелей**

Дизельные двигатели обильно дымят, особенно при тяжёлой нагрузке. Это происходит не из-за того, что у них имеется какой-то врождённый дефект. Нет, дизельные двигатели чрезвычайно эффективны. Дым же является результатом характера сгорания дизельного топлива и того, что дизели используют более тяжёлые типы топлива по сравнению с бензиновыми двигателями.

Сплошные жирные линии на рис. 4-7 представляют собой предел дыма, который

производители сочли необходимым для защиты их двигателей от чрезмерного износа. На практике дизельный двигатель не может работать на жидком топливе справа от вертикальных линий из рис. 4 и 5 (соотношение топливо/воздух 0,055, или соотношение воздух/топливо 18:1), потому что внутренние накопления содержащихся в дыме твёрдых веществ могут за короткий срок поломать или заглушить двигатель[58]. Многие производители ещё более консервативны и ограничивают их двигатели соотношением топливо/воздух 0,050.



**Рис. 7.** Жидкие и твёрдые вещества, выбрасываемые из двигателя за час, и измеренный дым[59]. Жирная вертикальная линия, отмечающая соотношение топливо/воздух 0,055 (воздух/топливо = 18:1), добавлена автором

Дизельные двигатели могут благополучно работать при соотношении топливо/воздух выше 0,055 (при соотношении воздух/топливо ниже 18:1), только если они используют очищенное газообразное топливо. Это единственный способ избежать накопления твёрдого материала внутри цилиндров. Данные, изображённые справа от вертикальной линии, были собраны только потому, что исследователи из Горного бюро США решили из теоретических соображений подвергнуть свои двигатели испытаниям с использованием газообразного топлива, намного превысив нормальные (рекомендуемые изготовителями) параметры полной нагрузки соответствующих двигателей[60]. Данные для очищенного газообразного топлива несущественны для нашего анализа, поскольку если бы у немцев имелось газообразное топливо для дизельных двигателей (например, чистый угарный газ), они могли бы непосредственно пускать этот газ в газовую камеру. Использование же дизельного двигателя в качестве некоего промежуточного средства просто не имеет смысла, это бы только сделало газ менее токсичным. Из-за того, что угарный газ чрезвычайно воспламеняем, и из-за наличия избытка воздуха практически весь угарный газ, поступающий в дизель, был бы израсходован.

Дым от дизеля содержит жидкую и твёрдую фазы. Жидкая фаза, как правило, извергается из двигателя вместе с выхлопом и поэтому не может причинить двигателю вреда. Но если вдобавок производится достаточно твёрдого материала, причём достаточно быстро, то часть такого материала накопится в цилиндрах, где в течение всего лишь нескольких минут она может серьёзно повредить поршневые кольца и клапаны и даже вызвать саморазрушение и остановку двигателя. Количество производимых дизельными двигателями твёрдых веществ угрожающе растёт сразу же после того, как соотношение

топливо/воздух превышает 0,055. По этой причине производители, как правило, оснащают насосы впрыска топлива ограничителями, для того чтобы двигатели могли работать только ниже отметки 0,055, или даже 0,050.

Эксплуатация любого дизельного двигателя вблизи рекомендуемой предельной нагрузки, вне зависимости от модели и типа двигателя, вызвала бы появление значительного количества дыма. Дым, как правило, заметен также сразу же после запуска (даже если двигатель работает вхолостую или при лёгкой нагрузке), когда у двигателя ещё не было достаточно времени для достижения нормальной рабочей температуры.

Пэттль и другие обнаружили, что двигатель, работающий при менее чем половины нагрузки и производящий 0,22% угарного газа по объёму, производит также крайне режущий, слезоточивый дым, который, будучи подан в газовую камеру, понизил бы видимость всего лишь до одного шага или около того[58].

Нас не должно удивлять то, что нигде в заявлении Герштейна или каком-либо другом свидетельстве с послевоенных процессов нет ни одного упоминания о дыме от дизеля – черном, белом, густом или каком-либо другом. Ведь никто бы не поверил в то, что жида, запёртые в газовых камерах, смогли бы терпеливо снести такую пытку.

## **7.6. Шум, вибрации и смрад**

Смрад дизельного выхлопа знаком каждому, кто когда-либо ездил позади грузовика или автобуса, в какой бы точке земного шара он ни находился. По сути дела, этот смрад представляет мощный ингредиент, предупреждающий о присутствии дизельного двигателя – по крайней мере, до недавнего времени, когда добавление каталитических дожигателей выхлопных газов и другого оборудования существенно снизило смрад. Что любопытно, именно удаление в 1944 году «предупредительного» ингредиента из состава Циклона-Б часто приводилось некоторыми из верующих в холокост как «доказательство» злодейского желания нацистов обмануть несчастных жертв. Что касается дизельного выхлопа, то технология удаления его предупредительного ингредиента на тот момент ещё не существовала и появилась только спустя много лет. И всё же, несмотря на это, для массовых убийств нацисты якобы применяли именно дизели, а не, например, бензиновые двигатели, которые ни имеют подобных предупредительных ингредиентов. Другими словами, аргументы о «предупредительных ингредиентах» в связи с «холокостом», как минимум, так же нелепы, как и все остальные.

Другая особенность дизельных двигателей – это интенсивный шум и вибрации. Шум и вибрации – это ещё одни «предупредительные ингредиенты». Из-за более высокого коэффициента уплотнения, более низкого числа оборотов в минуту и взрывоопасного типа горения количество вибраций, производимых дизелями, значительно выше, чем для любых бензиновых двигателей, сопоставимых по размерам. Шум и вибрации – одни из главных причин, по которым дизели не использовались широко в автомобильной промышленности. Мало бы кто вынес их сильный шум.

Если на полу малого здания установить дизельный 12-цилиндровый V-двигатель от типичного советского танка Т-34 с номинальной мощностью 500 л. с. и запустить его на полчаса при более чем 3/4 от полной нагрузки (при более чем 375 л. с.), то шум и вибрации были бы, по меньшей мере, так же заметны и впечатляющи, как и еврейские стенания. Но нет, в заявлении Герштейна, так же как и в любом другом свидетельстве с послевоенных процессов, подобный шум или вибрации ни разу не упоминаются.

## **7.7. Дизели на подземных горных работах. Краткая история**

Так как испытания со смертельными выделениями на людях невозможны, случайные человеческие смерти всегда представляли для токсикологов бесценный, альтернативный источник информации. Некоторые участки подземных шахт нередко могут стать полностью замкнутыми, прямо как газовые камеры, в результате неизбежных несчастных случаев – таких, как обрушение свода, часто случающееся в шахтах. Бензиновые двигатели в целом были исключены из подземных работ из-за их печально известного, токсичного выхлопа, однако история применений дизелей на подземных работах совершенно иная.

Под землёй дизельные двигатели были впервые использованы в 1928 году в угольных шахтах Германии (земля Саар), и из всего, что автор прочёл в отличной немецкой литературе по данной теме, в особенности в немецком горнотехническом журнале «Glücksauf», он заключил, что они никому не причинили вреда[61]. В Британии дизели были впервые использованы под землёй в Йоркшире в 1939 году – более чем десять лет

спустя, однако в последующие десятилетия тысячи дизелей стали применяться по всей Британии.

В горнодобывающей промышленности – там, где тяжёлое оборудование используется в самых что ни на есть сложных и противоестественных условиях, и там, где производственные травмы всегда случались чаще, чем в любых других областях – можно ожидать множества несчастных случаев со смертельным исходом. И в этих условиях безопасная практика применения дизелей в Британии явилась настоящей неожиданностью для многих специалистов в горном деле, в особенности американских, на родине которых дизели не допускались в подземные горные шахты вплоть до 70-х годов XX века. Безопасная британская практика была поведена миру С. Гильбертом из Британского национального угольного комитета в июне 1974 года. В крупнейшем британском горнотехническом журнале он написал об опыте их страны, начатом в 1939 году и длящемся 35 лет, следующее:

«Несмотря на то, что считается, будто от токсичных газов, содержащихся в выхлопных газах дизельных двигателей, исходит потенциальная опасность, степень, до которой последние контролируются в британских угольных шахтах, оказалась крайне эффективной... В результате изучения ВСЕХ записей о происшествиях обнаружилось, что ни один человек не испытывал на себе каких-либо вредных последствий – как временных, так и постоянных – в результате вдыхания какого-либо токсичного газа, испускаемого из какого-либо автомобиля, работающего на дизельном двигателе»[62].

Ещё одна цитата из технической литературы резюмирует весьма многое из того, что может быть в ней найдено. Она взята из американской статьи под авторством Денниса Лахтмана, директора отдела здравоохранения в горнопромышленной компании EIMCO, из раздела с подзаголовком «Двадцать с лишним исследований не выявили НИ ОДНОГО существенного риска для человека».

«Ряд исследований, призванных определить реакцию человека на воздействие дизелей, включали в себя опыт водителей дизельных автобусов, рабочих дизельных железнодорожных компаний и шахтёров с металлических и неметаллических рудников, работавших с дизельным производственным оборудованием, а также под землёй. Имеется свыше двадцати исследований в области здравоохранения, затрагивающих рабочих, подвергнувшихся воздействию выбросов отработавших газов дизелей. Как можно увидеть из внимательного просмотра этих исследований, НИ ОДИН СУЩЕСТВЕННЫЙ риск для здоровья не был ассоциирован с воздействием выбросов отработавших газов дизелей.

Сравнительно недавно Национальный институт по охране труда и здоровья (NIOSH) составил отчёт об эпидемиологических исследованиях, проведённых им в подземных шахтах. Одно из этих исследований включало в себя проведённое организациями MSHA[63] и NIOSH совместное исследование связи между подземными условиями работы в 22 металлических и неметаллических шахтах и здоровьем свыше пяти тысяч шахтёров. Это обширное исследование было сконцентрировано на влиянии на здоровье человека кварцевой пыли и других веществ, включая найденные в дизельном выхлопе... Исследователи доложили, что данные демонстрируют ОТСУТСТВИЕ опасных эффектов от дизельного выхлопа»[64].

Дизельный выхлоп не нанёс ни единой травмы. Конечно, где-то в мире должно иметь место несколько случайных смертей, но они, несомненно, крайне редки. Это не доказывает того, что дизели нельзя использовать для совершения массового убийства, однако у нас имеется всё больше оснований полагать, что убийство при помощи дизельного двигателя – отнюдь не лёгкое дело. Единственное доказательство того, что во всей человеческой истории дизели когда-либо применялись для убийства, содержится в заявлениях «свидетелей» холокоста, а лучшее среди них свидетельство – это, бесспорно, заявление Герштейна.

Тот факт, что общая нетоксичность дизельного выхлопа была общеизвестна в предвоенной немецкой горнодобывающей промышленности, и то, что Герштейн обучался профессии маркшейдера и, вне всякого сомнения, получил определённый практический опыт работы в немецких шахтах, наводит на мысль о том, что его явно выдуманное «заявление» в конце войны могло быть преднамеренно построено вокруг дизельного выхлопа, для того чтобы то, что на первый взгляд казалось крайне обличающим доказательством, спустя много лет после войны могло быть признано негодным[65].

Каждый год во всём мире имеют место тысячи смертей вследствие отравления угарным газом от бензиновых двигателей. Самоубийства в машинах при помощи выхлопа бензиновых двигателей также обычны и хорошо документированы в докладах по здравоохранению. Однако наиболее часто смерти от угарного газа происходят, когда люди просто паркуют свою машину и включают двигатель для того, чтобы согреться зимой

или охладить салон летом при помощи автокондиционера. В одном только США по-прежнему имеет место примерно одна тысяча случайных смертей такого рода каждый год, и это несмотря на то, что сегодня американские автомобили в обязательной манере оснащаются каталитическими дожигателями выхлопных газов и устройством для снижения токсичности выхлопа. Однако не известен ни один случай смерти в машинах или грузовиках с дизельными двигателями! Каждую ночь десятки тысяч водителей во всём мире спят в кабинах своих грузовиков при дизельных двигателях, работающих всю ночь, для того чтобы согреться зимой или охладить салон летом. И, несмотря на то, что всегда имеет место определённая утечка выхлопа в багажный отсек грузовика, не известно ни одного водителя, умершего или пострадавшего при подобных обстоятельствах. Этого никогда не происходит. Также не известно ни одного случая самоубийства при помощи дизеля. Дизельный выхлоп в своей основе безопасен.

## **7.8. Мнение эксперта из Израиля**

В 1998 году было выпущено солидное руководство по инженерному делу под названием «Руководство по загрязнению воздуха двигателями внутреннего сгорания», с подзаголовком «Образование и контроль над загрязняющими веществами». В нём должно содержаться практически всё, что нужно знать о дизельных выбросах. Соавторами книги являются свыше десяти ведущих мировых экспертов по автомобильным выбросам. Она должна быть отличным источником информации о том, как именно можно убивать людей дизельным выхлопом. Однако на всех 550 страницах книги – и это весьма типично для всех остальных книг по данной тематике – имеется всего лишь одно предложение, относящееся к предмету нашего разговора:

«Несмотря на то, что выбросы угарного газа (CO) регламентированы, мы не станем их здесь рассматривать, поскольку процесс сгорания топлива в дизельном двигателе по определению поглощает выработку угарного газа»[66].

Другими словами, токсичные эффекты от угарного газа в дизельном выхлопе, включая долгосрочные эффекты, попросту не стоили того, чтобы на них обращали внимание, как на загрязняющее вещество какого-либо типа. Самое забавное состоит в том, что редактором книги является израильский профессор машиностроения из Университета Бен-Гуриона. Его имя – Эран Шер. Будет весьма неплохо, если кто-то свяжется с ним и спросит, если он верит в то, что национал-социалисты убивали людей при помощи дизельного выхлопа, а также, если он когда-либо имел желание выступить в качестве эксперта на процессе по делу Ивана Демьянюка[67]. И в пользу какой стороны он бы дал показания?

Разумеется, если Эран Шер и евреи действительно полагают, что это имело место в национал-социалистической Германии, то это может произойти вновь. Несомненно, мы должны быть весьма обеспокоены тем, что арабские лидеры могут применить десятки тысяч своих дизельных грузовиков для сотворения ещё одного «холокоста». И, вне всякого сомнения, эксперты по вооружениям из ООН, рыщущие по Среднему Востоку в поисках оружия массового уничтожения, многое потеряют, если не подвергнут исследованиям арабские дизели.

## **8. Работа дизельных газовых камер**

### **8.1. Прикладывание нагрузки на двигатель**

Приложить существенную нагрузку на какой-либо двигатель не так-то просто. Например, если у вас обычный грузовик, и вы хотите приложить на двигатель полную нагрузку, то вы можете сначала нагрузить машину тяжёлым грузом, а затем разогнать её в гору на крутом подъёме при выжатой до упора педали газа. При этом условии из выхлопной трубы дизельного двигателя с неразделённой камерой сгорания можно, пожалуй, получить примерно 0,4% угарного газа по объёму, что действительно является летальной концентрацией. Однако если грузовик просто припаркован на проезжей части, то приложить какую-либо значимую нагрузку на двигатель практически невозможно. Простая «разгонка» двигателя с коробкой передач на «нейтрали» наложит лишь незначительный процент нагрузки. Поставив сцепление на пробуксовку и нажав на педаль газа, на двигатель можно наложить чуть большую нагрузку, но тогда быстро перегорит сцепление. Подняв домкратом задний мост автомобиля и приведя в действие тормоза при разгонке двигателя, на последний также можно наложить чуть большую

нагрузку, но на этот раз быстро перегорят тормозные накладки[68].

Единственный реалистичный способ приложить значительную нагрузку на какой-либо двигатель – это подсоединить к двигателю тормозной динамометр или другой груз, такой как генератор с электрической нагрузкой, вентилятор, насос и прочие.

Тормозные динамометры были доступны, но, несмотря на то что немцы должны были иметь их в немалом количестве в технических испытательных лабораториях, они не так-то легко доступны. Даже в наши дни это оборудование нельзя найти в авторемонтных мастерских. Они стоят гораздо дороже, чем сами двигатели, к которым они прикрепляются, поскольку они не производятся в массовом порядке – по крайней мере, не производились на то время.

Вариант с электрогенератором представляется вероятным, поскольку Треблинка и Бельзец должны были нуждаться в электричестве – хотя бы для того, чтобы держать под напряжением колючую проволоку и иметь зажжённый свет, а также потому, что в те дни сельские районы восточной Польши, в которых находились эти лагеря, могли не быть подключены к единой энергосистеме. Однако такой вариант предполагает непрерывную работу как генератора, так и дизельного двигателя, что находится в противоречии с заявлением Герштейна. Согласно этому заявлению, двигатель запускался только для газации. Заявление не содержит ничего, хотя бы отдалённо намекающего на то, что двигатель служил для какой-либо другой цели, помимо убийства жидов. Если бы он имел двойное предназначение – например, убийство людей и запуск электрогенератора, – то тогда следовало бы ждать какого-либо комментария о включении освещения в начале газации, однако ничего такого нет. По сути дела, согласно заявлению Герштейна, Пфанненштиль «прильнул глазами к окошку в деревянной двери» ещё до того, как был запущен дизель, что решительно наводит на мысль о том, что «электричество, освещавшее комнату изнутри», было включено ещё до начала газации. Иначе говоря, электричество должно было подаваться от другого источника питания, но не от мнимого дизельного двигателя, якобы осуществлявшего газацию.

Послевоенные «очевидцы» с процессов по Треблинке утверждали, будто то же здание, в котором размещался «дизель-убийца», содержало ещё один двигатель, работавший независимо от первого и снабжавший лагерь электроэнергией[69]. Другими словами, эти отчёты ясно говорят, что этот генератор не имел никакого отношения к двигателям, якобы производившим отравляющий газ. Точно так же отчёты о «ядовитых» двигателях даже не намекают на какое-либо другое, непрерывное использование последних. Напротив, отчёты, описывающие события, при которых якобы запускался двигатель, поразительно похожи друг на друга. Команда, по которой механик запускал двигатель («Иван, воды!» – Треблинка), и аналогичные события в Бельцеце («Учреждение Хекенхольта») появляются не только в заявлении Герштейна, но и, вообще, проходят центральной темой через всю «свидетельскую» литературу.

Из документов Центрального строительного учреждения Освенцима (Zentralbauleitung) известно, что СС оснастил Треблинку аварийным силовым оборудованием, состоявшим из немецких дизельных двигателей мощностью 440 л. с. и электрогенераторов мощностью 250 киловатт[70]. Свидетели недвусмысленно заявляли, что в Треблинке силовое оборудование непрерывно работало под некоторой нагрузкой из-за отсутствия связи с единой энергосистемой и что эти двигатели работали *в дополнение* к двигателям-убийцам, работавшим только время от времени. С этими рассказами «очевидцев» что-то явно не то. Любой человек, имеющий хоть какой-то опыт, использовал бы для газации выхлоп двигателя, запускавшего генератор, который уже работал под нагрузкой, а не выхлоп дополнительного двигателя без нагрузки. Вдобавок, выхлоп двигателя, приводящего в действие генератор, уже находился там и был вполне доступен (а куда ещё ушёл бы выхлоп, разве что только в небо?). Запускать дополнительный дизель с или без специально приложенной нагрузки просто нелепо.

## **8.2. Исследование вдыхания газов на животных - комбинация всех возможных эффектов**

Возможно, до сих пор анализ угарного газа и недостатка кислорода был чересчур теоретическим, но при этом он всё ещё не включал в себя возможные комбинации эффектов с другими ингредиентами, содержащимися в дизельном выхлопе. Теоретический анализ всех подобных комбинаций эффектов просто невозможен. К счастью, существует подробное исследование действительных эффектов интенсивного дизельного выхлопа на животных, появившееся в 1957 году в журнале «British Journal of Industrial Medicine»[58]. Насколько мне известно, это единственное когда-либо проводившееся исследование



подобного рода, и оно является наиважнейшей уликой для анализа токсичности любых дизелей.

Было проведено восемь экспериментов с неразбавленным выхлопом от небольшого дизельного двигателя[71] в четырёх различных рабочих условиях – по два почти идентичных эксперимента для каждого рабочего режима. Каждый эксперимент осуществлялся на четырёх кроликах, десяти морских свинках и четырёх мышах. Животных помещали в камеру только после того, как концентрация дизельного выхлопа имела приблизительно полчаса времени для стабилизации и очистки камеры от всего остального воздуха.

В двух экспериментах при «низкой» нагрузке (условие А: никакой дополнительной нагрузки, только приспособления вроде охлаждающего вентилятора – по существу, режим холостого хода) ни у одного подопытного животного не было зафиксировано смертельного исхода даже после пяти часов непрерывной экспозиции. Но даже в условиях В и С, при которых двигатель находился под тяжёлой нагрузкой (с «крупным вентилятором и двумя гидронасосами для обеспечения нагрузки»), коэффициент выживаемости был следующим:

1. Все кролики пережили пять часов экспозиции и продолжали жить даже неделю спустя.

2. Из морских свинок только одна скончалась во время непосредственно пятичасового периода экспозиции, большинство же скончалось за последующие семь дней.

3. Из мышей только меньшая часть скончалась во время пятичасовой экспозиции, а большинство даже пережило последующую неделю.

При условии D, наиболее экстремальном испытании с жёстко ограниченным притоком воздуха[72], максимальный уровень угарного газа в 0,22% по объёму производился при концентрации кислорода, равной 11,4% по объёму. Несмотря на то, что многие (но не все) мыши скончались в течение часа, все кролики и морские свинки оставались в живых после более чем одного часа непрерывной экспозиции[73].

Для экспозиций, длящихся лишь столько, сколько заявил Герштейн (32 минуты) коэффициенты выживания, несомненно, были бы ещё более высокими. Другими словами, исходя из испытаний, проведённых с интенсивным дизельным выхлопом на животных, газовая камера Герштейна оказалась бы полным фиаско.

### **8.3. Действительные концентрации ядовитого газа в газовой камере**

Когда выхлоп от дизельного двигателя поступит в газовую камеру, концентрация угарного газа вначале будет крайне низкой, а уровень кислорода – высоким. Когда дизельный выхлоп будет всё больше и больше заполнять газовую камеру, концентрация угарного газа будет постепенно расти до того же уровня, какой можно найти внутри выхлопной трубы дизельного двигателя, – не превышая при этом сей уровень.

Из доклада Герштейна невозможно определить время, необходимое для того, чтобы концентрация угарного газа в газовой камере сравнялась с концентрацией в выхлопе, поскольку Герштейн предоставляет совершенно недостаточно информации о двигателе и мнимой газовой камере в Бельзеце.

В случае с Треблинкой заявления «очевидцев» более подробны, но в то же время весьма противоречивы. Считается, будто более крупное и значимое из двух зданий с газовыми камерами в Треблинке состояло из 10 камер, по пять с каждой стороны коридора[74]. Каждая камера имела 8 метров в длину, 4 в ширину и 2 в высоту, что даёт площадь в 320 м<sup>2</sup> и объём в 640 м<sup>3</sup>. Камеры якобы заполнялись выхлопом от дизельного двигателя всего лишь одного советского танка, который мог быть только модели V12 с мощностью 500 л. с. и рабочим объёмом цилиндров 38,86 литров[75]. На общей площади в 320 м<sup>2</sup> могли одновременно разместиться не более 3.200 человек[76]. Полагая, что средний объём тела составляет 75 литров, эти люди заняли бы пространство в 240 м<sup>3</sup>, оставив для воздуха около 400 м<sup>3</sup>.

Дизельные двигатели советских танков того времени развивали максимальную скорость в 2.000 оборотов в минуту[77]. Поскольку четырёхтактный двигатель опорожняет содержимое цилиндров лишь через каждый второй оборот, двигатель, работающий при 2.000 об/мин, за минуту поставляет в газовую камеру объём выхлопа, в тысячу раз превышающий его рабочий объём, т.е. 38,86 м<sup>3</sup>. Следовательно, спустя десять с небольшим минут наружу было бы выпущено количество выхлопа, достаточное для того, чтобы вытеснить весь объём воздуха газовых камер только один раз. Очевидцы утверждают, будто газовые камеры были герметизированные, другими словами, они были воздухонепроницаемые[69]. Однако это невозможно, поскольку должны были иметься отверстия для выпуска избытка газа[78]. Вдобавок, при отсутствии множества щелей и

отверстий все умерли бы задолго до истечения «2 часов 49 минут», прошедших по секундомеру Герштейна. Впрочем, поскольку часть дизельного выхлопа (а не только нормальный воздух изнутри камеры) также просочилась бы наружу через щели и отверстия и поскольку потенциальные жертвы также бы потребляли часть угарного газа, то, по меньшей мере, два полных комнатных воздухообмена кажутся вполне разумными для того, чтобы полностью заполнить камеру выхлопом.

Следовательно, при 2.000 оборотах в минуту нельзя ожидать того, что содержание угарного газа достигнет уровня самого выхлопа менее чем за 20 минут от начала процесса газации. Если ограниченный приток воздуха в двигатель произвёл содержание угарного газа в выхлопе в 0,22% по объёму в худшем из возможных случаев, то средняя концентрация угарного газа будет равняться приблизительно 0.11% по объёму[79]. А концентрация в 0,22% по объёму была бы доступна не ранее чем в последние двенадцать минут газации – длившейся, самое большее, 32 минуты. Простым математическим расчётом 20 минут с уровнем угарного газа в 0,11% и дополнительные 12 минут при 0,22% дают в результате действительную среднюю величину всего лишь в 0,15% угарного газа по объёму для тридцати двух минут. При содержании кислорода примерно в 11,4% по объёму это равняется эффективному содержанию угарного газа в 0,28% по объёму, чего недостаточно для умерщвления всех людей за полчаса. Другими словами, это значительно ниже концентрации угарного газа в 0,4% по объёму, установленной нами в параграфе 5 данной работы в качестве необходимого минимума.

В описанном выше эксперименте над животными с действительной концентрацией угарного газа в 0,22% по объёму, которая уже была установлена, ещё до ознакомления с испытаниями над животными, и которая, вследствие недостаточного количества кислорода в 11,4% по объёму, соответствовала эффективной концентрации угарного газа в  $(0,22 \times 21 \div 11,4 =)$  0,4% по объёму, всё равно понадобилось свыше трёх часов для того, чтобы убить всех подопытных животных. Поэтому будет совершенно разумно и даже консервативно заявить, что при схожей попытке газации людей, при всего лишь постепенно растущей концентрации угарного газа, большинство людей в предполагаемой газовой камере всё ещё были бы живы по прошествии одного и даже двух часов. Этот результат был бы полным провалом.

#### **8.4. Рециркуляция выхлопного газа для массового убийства**

Остаётся ещё один вопрос: может быть, дизельная газовая камера работала на рециркуляции выхлопного газа из двигателя? В действительности это весьма известная задача, появившаяся как минимум в 20-х годах прошлого века в Германии. Идея заключается в том, чтобы приток воздуха, так же как и выхлоп, был непосредственно соединён с той же самой газовой камерой. Выхлоп будет выходить из двигателя, поступать в газовую камеру, а затем – обратно в двигатель, и так множество раз. В конечном счёте будет израсходовано такое количество кислорода и произведено такое количество угарного газа, что этот круговорот убьёт всех до одного. В действительности же двигатель остановится сам по себе, если не будет иметься достаточно кислорода для поддержания процесса горения; в этот момент двигатель также перестанет производить угарный газ. Проблема состоит в том, что для получения отработавшего газа с относительно высоким содержанием угарного газа двигатель нужно засорить до определённой степени.

Угарный газ – это отличное топливо, сгорающее гораздо легче, чем дизельное и даже бензиновое топливо. При рециркуляции выхлопного газа никакого увеличения уровня угарного газа, по сути дела, не произойдёт, поскольку по-прежнему будет иметься достаточно кислорода для сгорания угарного газа в цилиндрах. Если первоначально уровень угарного газа составлял 0,05% после первого прохождения через двигатель, то кто-то может ошибочно полагать, что он удвоится до 0,10% после второго прохождения, затем возрастет до 0,15% после третьего, и так далее. В действительности же концентрация угарного газа совершенно не накапливается, поскольку соотношение воздуха к топливу остаётся свыше 15:1. Так как первоначальное соотношение топливо/воздух, вероятно, больше 100:1, в концентрации угарного газа не произойдёт никаких значительных перемен до тех пор, пока не осуществится несколько полных газообменов, причём это случится перед самой остановкой двигателя. Это подтверждается результатами исследований Горного бюро США, которые также показывают, что уровни угарного газа остаются низкими почти до самого момента остановки двигателя[80].

Заглохнет ли двигатель до того, как умрут намеченные жертвы? Это тоже важный вопрос. Для получения 0,22% угарного газа по объёму в эксперименте, проведённом

Пэттлем и др., приток воздуха в двигатель был так жёстко ограничен, что тот не пропускал зажигание во время прогрева[72]. Это означает, что засорение двигателя даже путём понижения концентрации кислорода от 21% по объёму в нормальном воздухе до 11,4% по объёму в рециркуляционных отработавших газах, скорее всего, заглушило бы двигатель задолго до того, как умерли бы все жертвы. Ни в заявлении Герштейна, ни где-либо ещё нет никаких упоминаний о том, что двигатель останавливался. Единственное упоминание о проблемах с двигателем – это то, что г-ну Хекенхольту будто бы понадобилось два с лишним часа для запуска двигателя, во время которых для выживания жертв потребовалось бы множество щелей для поступления воздуха в газовую камеру. Из заявления Герштейна будет вполне резонно заключить (насколько это возможно при таком заявлении!), что все 32 минуты газации двигатель работал безо всяких проблем, связанных с отсутствием воздуха или какими-то другими причинами. Иначе говоря, даже аргумент о рециркуляции не соответствует ни одному из сценариев дизельной газовой камеры, составленных Герштейном или кем-либо ещё.

## **8.5. Наиболее вероятный монтаж дизеля для массового убийства**

Если человек не имеет глубоких знаний об основных характеристиках дизельных двигателей, то бесхитростный метод, скорее всего приходящий на ум, заключается в следующем: просто взять и установить дизельный грузовик или танк Т-34 снаружи здания с газовыми камерами и направить выхлоп в газовую камеру, не прилагая при этом на двигатель какой-либо нагрузки. Подобного рода процедура, несомненно, довела бы до белого каления любую группу намеченных жертв, но при этом вызвала бы у них не более чем головную боль. Причём головная боль была бы результатом смрада, шума и дыма, но уж точно не угарного газа и/или отсутствия кислорода. Подобный метод совершения массового убийства потерпел бы полный крах.

Для того чтобы какой-либо монтаж дизеля был хотя бы минимально эффективен для совершения массового убийства, потребовалась бы целая команда людей, невероятно хорошо знающих, что и как нужно делать. Они должны были быть хорошо осведомлены о кривых выделения угарного газа и кислорода для их отдельно взятого двигателя. Информация подобного рода, наверно, даже на сегодняшний день не известна большинству инженеров. Проектировщики газовой камеры должны были также уметь либо

1) прикладывать и удерживать нагрузку на их двигатель, превышающую 3/4 от полной нагрузки, поскольку меньшей нагрузки было бы попросту недостаточно, либо

2) комбинировать ограниченный приток воздуха с более низкой степенью нагрузки двигателя для достижения такого же эффекта.

Если бы они перегрузили двигатель или задействовали бы его слишком долго при полной нагрузке или близкой к последней (свыше 80% от полной нагрузки, как правило, считается опасной для непрерывной работы), то после каждой газации им пришлось бы производить капитальный ремонт и, возможно, даже менять двигатель – из-за засорения и повреждений от дыма, исходящего из двигателя. Только для того, чтобы просто собрать и смонтировать необходимое оборудование, включая оборудование для приложения и управления искусственной нагрузкой, потребовалось бы крупное предприятие с использованием опыта квалифицированных инженеров, а не просто обычных автомехаников. Если бы двигатель (550 л. с.!) был смонтирован на полу здания, то это потребовало бы надлежащий фундамент и специальные меры предосторожности для изоляции вибраций, во избежание развала здания.

Но тут возникает следующий вопрос: если определённые люди были достаточно умны и изобретательны, чтобы знать и сделать всё необходимое для получения работающей дизельной газовой камеры, то зачем тогда им нужно было использовать в первую очередь именно дизельный двигатель? За все старания они получили бы среднюю эффективную концентрацию угарного газа в менее чем 0,4 процента по объёму, а кислорода – более 4 процентов по объёму, что, вероятно, потребовало бы более двух часов для каждой казни. Обычный бензиновый двигатель безо всяких специальных приспособлений с лёгкостью дал бы им в десять раз больше угарного газа в режиме холостого хода, нежели любой сопоставимый по размерам дизель при полной нагрузке. Обычный бензиновый двигатель без труда дал бы им 7 процентов угарного газа по объёму и менее 1 процента кислорода по объёму. А если бы они разладили карбюратор, то смогли бы получить до 12% угарного газа по объёму – и это простым поворотом одного маленького винта, а именно винта регулировки холостого хода. Сравнивая два данных типа двигателей, когда и тот, и другой работают либо в режиме холостого хода, либо при полной нагрузке, разница ещё более впечатляюща. На холостом ходу или при лёгкой нагрузке обычный бензиновый

двигатель безо всяких специальных приспособлений с лёгкостью дал бы в сто с лишним раз больше угарного газа, нежели любой сопоставимый по размерам дизель.

Обман становится ещё более очевидным, когда выясняется, что немцам были легко доступны гораздо лучшие источники угарного газа – даже лучшие, чем бензиновые двигатели. И эти источники не требовали ни дизельного топлива, ни бензина.

## 9. Полмиллиона генераторов ядовитого газа на колёсах, ни разу не применявшихся для массовых убийств

Во время Второй мировой войны большинство европейских стран для невоенных транспортных перевозок применяли автомобили, использовавшие не бензин и не дизель, а сгоревшее твёрдое горючее, такое как дерево, кокс или каменный уголь. Сначала твёрдое горючее (в основном, дерево) превращалось в смесь горючих газов путём сжигания в генераторе, установленном, как правило, в задней части автомобиля. Затем газы выводились из генератора по всасывающей трубе, установленной под автомобилем, и сгорали в модифицированном бензиновом или дизельном двигателе, расположенном в передней части автомобиля. Производимый таким образом горючий газ всегда содержал от 18 до 35 процентов угарного газа по объёму. Выхлоп двигателей, работавших на таком генераторном газе, никогда не содержал более 0,3% угарного газа по объёму, поскольку почти весь угарный газ расходовался внутри двигателя[81].



**Рис. 8.** Типичный газовый фургон, первоначально – обычный автобус, впоследствии оснащённый газогенератором и двигателем фирмы Заурер[82].

В немецкоязычных странах Европы такие автомобили назывались «генераторгазвагенами» или просто «газвагенами». Если они работали на сгоревшем дереве (а таких было большинство), то они также назывались «хольцгазвагенами», что в буквальном переводе означает «древесные газовые фургоны». В англоязычных странах такие автомобили, как правило, назывались «газогенераторными автомобилями» («producer gas vehicles»). Однако не менее подходящем названием для них было бы и «автомобили на ядовитом газе» – по той простой причине, что вырабатываемый ими газ был крайне ядовитым. Работа этих автомобилей требовала особых мер предосторожности, а также *сотен тысяч водителей* – специально обученных и одобренных правительством, – *которые каждый день водили эти автомобили по всей оккупированной немцами Европе*[83].

Каждый водитель газогенераторного автомобиля обязан был знать и соблюдать следующие правила техники безопасности и держать их под рукой в автомобиле:

### **«Правила техники безопасности для газогенераторных автомобилей от 28 ноября 1942 г.**

Газ от газогенератора содержит до 35% угарного газа (CO). Угарный газ может быть смертельным при вдыхании при концентрациях от 0,1% и выше. Ввиду этого – в особенности, при запуске зажигания или во время дозаправки – существует **опасность отравления!**

Производите пуск и дозаправку газогенератора только на открытом воздухе! Не стойте долго без необходимости возле выпускного отверстия вентилятора. **Не включайте двигатели в гаражах.**

### **Обязательства диспетчера и водителя:**

Все лица, работающие с газогенераторами, обязаны знать и соблюдать необходимую методику для безопасной и правильной работы. Инструкции по эксплуатации от изготовителя должны строго соблюдаться и храниться внутри автомобиля в доступном месте. Кроме того, данные правила техники безопасности должны храниться вместе с документами на автомобиль для каждого газогенераторного автомобиля»[84] (выделено в оригинале).

Уже первые два предложения данных правил техники безопасности сообщают каждому водителю два наиболее важных факта, которые ему нужно знать, если он желает совершить массовое убийство. Генераторный газ – это ядовитый, отравляющий газ! Все газогенераторные автомобили были, по сути дела, самоходными генераторами газа. Само топливо было отравляющим газом.



**Рис. 9.** Автомобиль Заурер ВТ 4500 с газогенератором[85].  
Схожий грузовик марки Заурер якобы применялся для массовых убийств в Кульмхофе/Хельмно, причём при помощи не генераторного, а выхлопного (!) газа[86].



**Рис. 10.** Стандартный газогенераторный грузовик Austro-Fiat 4 D 90 A[85].



**Рис. 11.** Ещё один немецкий газогенераторный грузовик марки Заурер времён войны (модель 5BHw).

Жидкое топливо должно было сберегаться для армии везде, где только было возможно – по крайней мере, на время войны. Интерес, который проявлял сам Адольф Гитлер, доказывается его замечаниями, сделанными на выставке тяжёлых грузовиков компании Мерседес-Бенц с газогенераторами, работавшими на древесном угле:

«Автомобили данного типа сохраняют свое особое значение и после войны, поскольку при нынешнем курсе на повышенную механизацию у нас никогда не будет излишков жидкого топлива и мы будем всегда зависеть от импорта. Таким образом, дополнительное бытовое топливо приносит пользу нашей национальной экономике»[87].

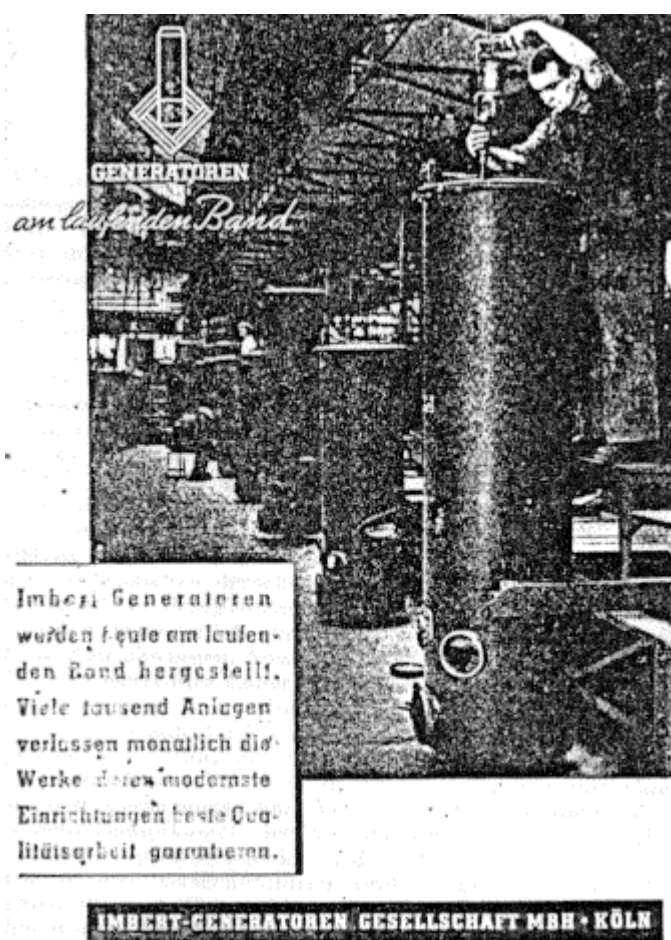
Уже к осени 1941 года в Германии и на контролируемых ею территориях имелось в употреблении около 150 тысяч газогенераторных автомобилей. Преобразование существующих автомашин в газогенераторные ежемесячно сберегало около 45 миллионов литров жидкого топлива. Целью было «сберечь каждую каплю топлива для Вермахта»[88]. К концу войны немцы поставили на службу свыше 500 тысяч газогенераторных автомобилей[89].

30 мая 1942 года рейхсмаршал Геринг открыл Центральную генераторную канцелярию для своего четырёхлетнего плана:

«для увеличения производства генераторов, для определения новых типов на основе нынешней ситуации с топливом, для развития новых видов твердого топлива для использования в генераторах и для развития подходящих процессов для изготовления и низкотемпературной карбонизации и т.д.»[90]

Геринг заявил:

«Я говорю о пояснениях в моём вышеупомянутом декрете, относительно необходимости как можно скорее сделать Германию, а также оккупированные территории и подчинённые земли, в значительной степени независимыми от жидкого топлива. Я попросил бы вас энергично поддержать усилия Центральной конторы путём повышенного применения генераторов»[91].



**Рис. 12.** Имберт-генератор был самым распространённым газогенератором в Третьем рейхе. Здесь запечатлено его массовое производство на сборочном конвейере в Кёльне, 1943 г.[92]

Война всё продолжалась, и переход на твёрдое горючее становился всё более и более срочным. 22 сентября 1942 года рейхсминистр Шпеер, действуя в качестве уполномоченного по делам производства вооружения (GBRüst), подписал приказ о переоборудовании всех средних и тяжёлых автомобилей, в том числе автобусов, на всех оккупированных Германией территориях[93]. Год спустя, 13 сентября 1943 года, это же ведомство внесло поправку к своей резолюции, согласно которой исключались все привилегии. Отныне становилось обязательным и переоборудование всех гражданских автомобилей, в том числе даже самых малых автомобилей[94]. После войны, в длинном отчёте о немецкой добыче нефти, орган стратегических бомбардировок США заявил, что даже некоторые из лучших немецких танков, 50 штук Королевских Тигров, работали на

генераторном газе перед самым концом войны[95].

Огромное количество газогенераторных автомобилей и рвение, с которым немцы разрабатывали новые модели автомобилей и новые применения газогенераторной технологии (что совершенно отчётливо видно из их автомобильной литературы времён войны), подрывает всю теорию холокоста. Если бы немцы когда-либо намеревались совершать массовые убийства при помощи угарного газа, то они уж точно стали бы использовать эту великолепную газогенераторную технологию, ещё задолго до попыток применить такое идиотское средство как дизельный выхлоп. И это бы отлично работало!

Эйхман и остальные «эксперты по транспортировке», задействованные в «окончательном решении еврейского вопроса» (действительно являвшимся, главным образом, транспортной задачей), непременно должны были прекрасно знать об этих автомобилях. Если бы у них имелся хоть какой-то опыт, они также знали бы и о некоторых уникальных возможностях этих автомобилей. Например, каждый генератор имел пусковой вентилятор, приводившийся в действие либо маленьким электромотором, либо просто рукой. Даже ребёнок смог бы подсоединить шланг или трубу к выхлопу этого вентилятора, для того чтобы направить отравляющий газ в любой подвал, барак или тюремную камеру. Однако во всей обширной литературе по холокосту нет даже намёка на подобную технологию.

Самое любопытное состоит в том, что эта газогенераторная технология действительно применялась для газации – крыс и других вредителей. Согласно литературе здравоохранения Третьего рейха, газогенераторное оборудование от фирмы Нохт-Гьемса для травли крыс было «весьма распространено»[96]. И при этом никто не подумал о применении этой очевидной, практичной, эффективной, простой и дешёвой технологии на людях – хотя бы на евреях, которые иногда сравнивались с крысами, как в фильме «Вечный жид» («Der Ewige Jude»). Похоже, национал-социалисты, сравнивая евреев с крысами, вовсе не были так дьявольски умны, как утверждают экстерминисты.

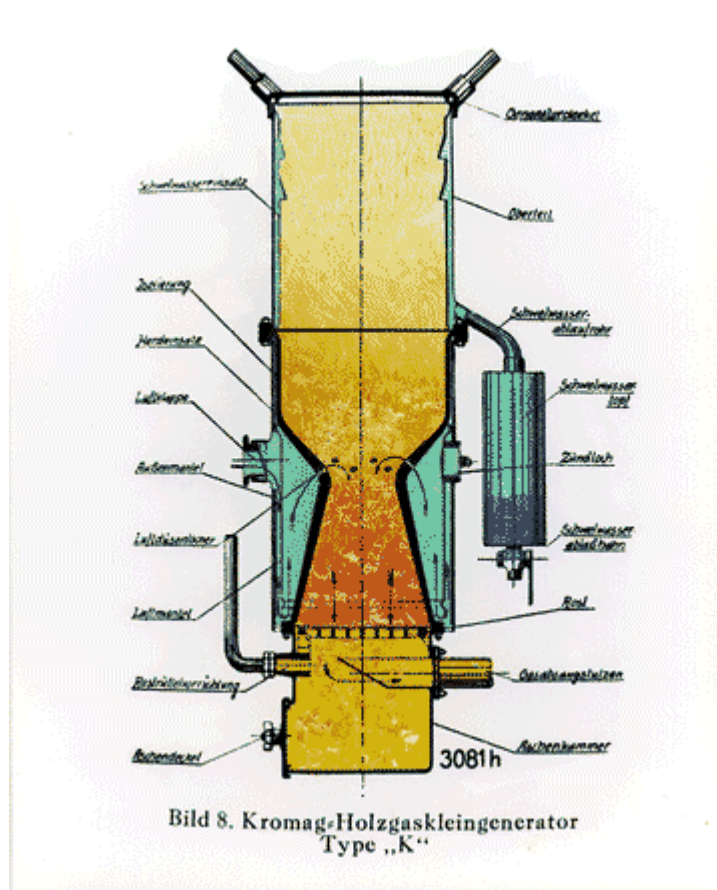
## **10. Дизельные фургоны для массовых убийств?**

### **10.1. Происхождение дизельной истории**

Газогенераторные автомобили и «газовые фургоны» («душегубки»), якобы применявшиеся для массовых убийств в Хельмно, а также айнзацгруппами в России, – это не одно и то же, несмотря на то, что в немецком языке термины для этих двух типов автомобилей совпадают [так же как и в русском – прим. пер.]. Согласно всем «свидетельствам», смертоносные «душегубки» были обычными тяжёлыми автомобилями, чей выхлоп (чаще всего от дизеля, работавшем вхолостую) становился летальным газом. История с «душегубками» основывается, прежде всего, на странном документе с Нюрнбергского процесса, известном как «PS-501» и являющимся, по всей видимости, фальшивкой, основанной на недоступном и безобидном письме унтерштурмфюрера СС Беккера оберштурмбанфюреру СС Вальтеру Рауффу, в котором Беккер запросил все полноприводные автомобили для того, чтобы он мог легче передвигаться по грязным советским дорогам. Письмо советует внести изменения в S-автомобиль[97]. Текст недоступного оригинала, похоже, был переписан с некоторыми изменениями для придания ему зловещего значения. Существует несколько различных версий этого «документа», которые были подвергнуты критическому анализу в книге «Разбор холокоста» в главе, написанной Ингрид Веккерт (стр. 215-241).

Заявления о дизельных убийствах, по-видимому, берут начало в советской пропаганде середины 1943 года. Чуть ранее, в апреле 1943 года, обнаруженное немцами массовое захоронение тысяч польских офицеров в Катыни выставило советам как безжалостных массовых убийц. Немцы открыто пригласили известных международных судебно-медицинских экспертов (даже из вражеских стран!) для тщательного изучения жертв[98].

Чтобы отомстить немцам за провал в Катыни, несколько месяцев спустя советы провели показательные судебные процессы в Харькове и Краснодаре. Во время этих процессов несколько незадачливых немецких военнопленных сделали соответствующие «признания». Советы, однако, не допустили к предполагаемым местам массовых убийств никого из зарубежных экспертов. Советы обвинили немцев в том, что они отвозили гражданских лиц в сельскую местность в дизельных грузовиках, после чего останавливали грузовики и будто бы направляли внутрь выхлоп от дизельного двигателя, от чего люди вскоре умирали.



**Рис. 13.** *Немецкий газогенератор времён войны, изготовленный фирмой Кромаг*

По этому сценарию дизельные двигатели должны были работать безо всякой нагрузки и в режиме быстрого малого газа, в самом худшем случае. В таких условиях концентрации угарного газа с горем пополам вызвали бы у людей головную боль за полчаса экспозиции.

Утверждается, будто некоторые из этих грузовиков производились фирмой Зауер[86]. Забавная часть этой басни состоит в том, что ещё до войны Зауер являлся производителем, пожалуй, самых лучших и эффективных газогенераторных автомобилей во всём мире. Во время войны эта швейцарско-австрийская фирма продолжала удерживать технологическое первенство над Мерседесом, Опелем и Фордом, которые при этом производили намного больше газогенераторных автомобилей[99]. Фирма Зауер изготовила во время войны в Вене свыше 6.000 автомобилей, большинство из которых (если не все) имели газогенераторы и дизельные двигатели. Просто нелепо верить в то, что человек даже с минимумом технических знаний станет использовать для убийства выхлоп от этих грузовиков, в то время как само топливо было в тысячи раз смертоносней!

Телесериал, сделанный во время развала Советского Союза и показанный в Соединённых Штатах в 1993 году, глубоко проник в советские истоки сказки о душегубках. Этот четырёхсерийный сериал назывался «Чудовище – кровавый портрет Сталина». Во второй серии под названием «Сталинская секретная полиция», в одной из сцен офицер КГБ Александр Михайлов заявил, что газовые фургоны были изобретены в Москве неким Исаем Давидовичем Бергом (никаких родственных связей с автором данной статьи!) и начали применяться ещё за несколько лет до начала войны. Согласно Михайлову, они могли послужить моделью для гитлеровских СС и Гестапо. Дизельные двигатели не упоминались. Это объясняется тем, что все довоенные грузовики в Советском Союзе имели исключительно бензиновые двигатели. Дизельных двигателей не существовало, поскольку вся транспортная система СССР была основана на более ранних, западных типах двигателя, вроде двигателей компании Форд-мотор. Более чем вероятно, что голословные советские утверждения о газовых фургонах на самом деле основываются на собственной технологии массовых убийств, к которой они попросту добавили дизельные двигатели, для того чтобы сделать их более зловещими и, прежде всего, более немецкими.



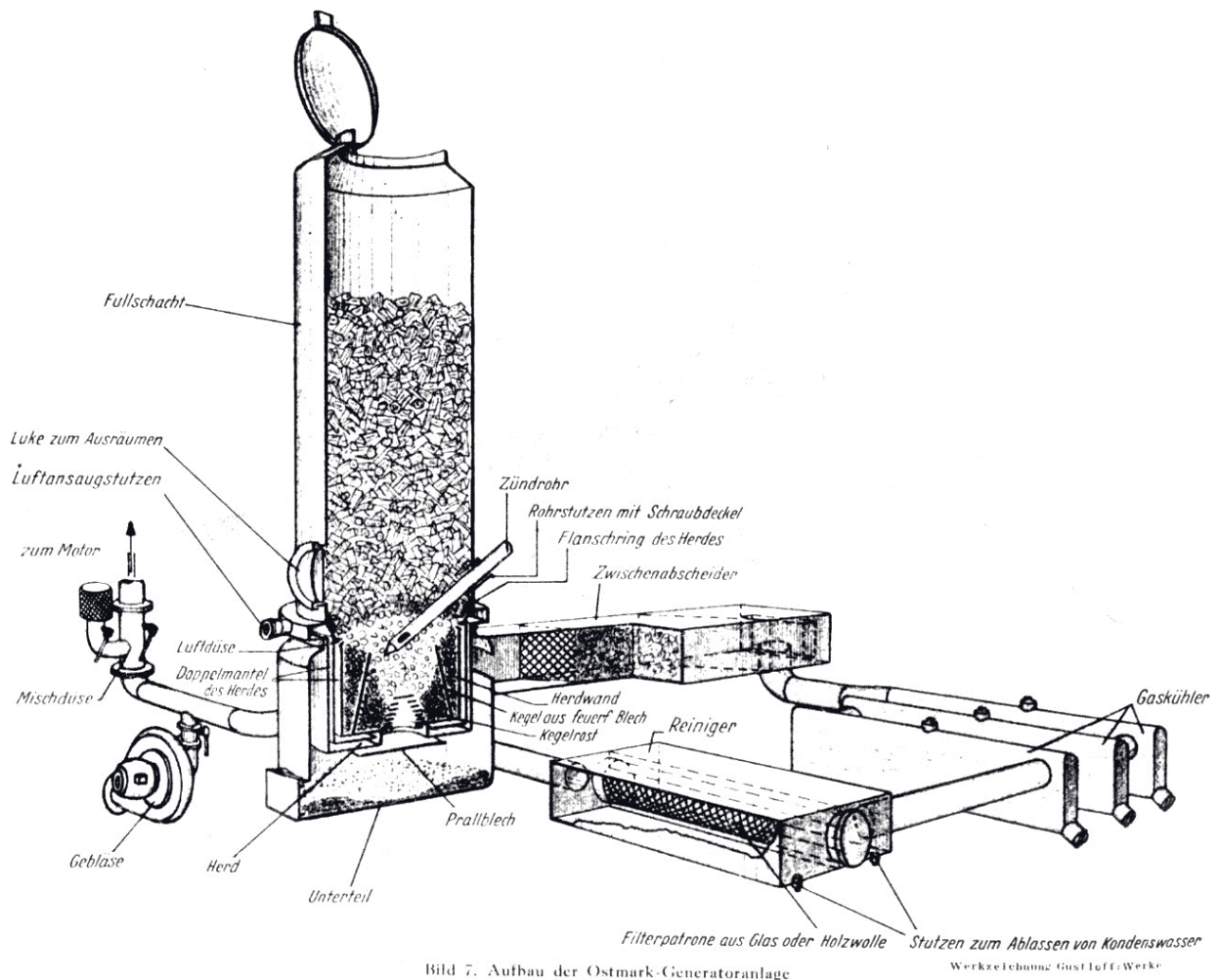


Bild 7. Aufbau der Ostmark-Generatoranlage

**Рис. 14.** Чертёж газогенератора Остмарк.

В нижнем левом углу указан типичный «вентилятор»[100]

История с душегубками – это переделка отдельных документальных материалов, относящихся к совершенно безобидному применению газогенераторных автомобилей – разумеется, подкреплённая соответствующими показаниями «очевидцев». Именно в истории с душегубками может быть ясно виден в миниатюре процесс создания и эволюции мифа о холокосте в целом.

Самое раннее упоминание о массовом убийстве в душегубке, которое я смог найти, датировано июлем 1943 года, когда на одном из показательных процессов «Правда» сообщила о нескольких немецких военнопленных, которые якобы убивали в Краснодаре советских граждан при помощи дизельных фургонов [последующие тексты является обратным переводом с английского – прим. пер.]:

«Осенью 1942 года немцы начали применять специально оборудованные автомобили, прозванные населением «фургонами-убийцами», в целях уничтожения советских граждан.

Эти «фургоны-убийцы» представляли собой крытые пяти- или семитонные грузовики серого цвета, с дизельными двигателями»[101].

С более позднего харьковского процесса от декабря 1943 года мы имеем следующее заявление:

«Фургоны покрыты изнутри оцинкованным железом и имеют сзади герметичные раздвижные двери. Пол оснащён деревянной решёткой, под которой проходит труба с отверстиями. Эта труба соединена с выхлопной трубой двигателя. Выхлопные газы дизельного двигателя, содержащие высокую концентрацию угарного газа, поступают в кузов фургона, вызывая быстрое отравление и удушение у людей, запертых в фургоне»[102].

Элементарным фактом является то, что дизельный выхлоп никогда не содержит «высокую концентрацию угарного газа».

В более поздней публикации от декабря 1943 года под названием «Советские военные документы», опубликованной советским посольством в Вашингтоне, имеется описание

газового фургона, на стр. 172. Согласно этому описанию, двигатель был марки «Зауер». Не существует никакой компании под названием «Зауер», есть только знаменитая компания «Зауер», о которой шла речь выше. Сделанное здесь упоминание о компании под названием «Зауер» весьма существенно, поскольку оно появляется вновь в печально известном, фальшивом письме Беккера Рауффу из Нюрнбергского файла PS-501[103]. По общей ошибке можно с легкостью распознать работу фальсификаторов. Нигде нет ни одного упоминания о том, что двигатели были бензиновыми – хотя это как раз имело бы смысл с технической точки зрения, – так же как нет упоминаний о газогенераторных фургонах, что также имело бы смысл (да ещё какой!).

## **10.2. Фургоны из Хельмно**

Наименее важным из шести предполагаемых лагерей уничтожения – по количеству жертв – является Хельмно. Как это ни странно, но история с Хельмно пользуется постоянством даже среди скептиков холокоста. «Доказательства» особенно расплывчаты и состоят, в основном, из коротких рассказов, многие из которых описывают события, имевшие место уже после 13 сентября 1943 года, когда любое использование жидкого топлива (бензинового или дизельного) для невоенных автомобилей было строго запрещено, а в качестве единственного альтернативного топлива был востребован генераторный газ. Рассказчики неизменно утверждают, будто водитель, перед тем как отправиться в путь с группой жертв, что-то регулировал под машиной (ни разу не уточняется, что и как именно), чтобы перенаправить выхлоп от двигателя (дизельного или бензинового – на ваш вкус) внутрь фургона для убийства жертв. Для газогенераторных автомобилей длительный процесс запуска (полчаса, как правило), включающий множество регулировок газогенератора и различных трубок под автомобилем, действительно, всегда был необходим, но это не было справедливо и для автомобилей, работавших на жидком топливе.

Более чем вероятно, что некоторые «свидетели» действительно видели процесс запуска газогенератора и затем, после войны, приукрасили свои воспоминания, чтобы получить зловещую картину. Но самый большой довод против рассказов подобного рода – это то, что использование грузовиков (средних и тяжёлых), использующих любой тип жидкого топлива, было запрещено ещё за год до этого, 22 сентября 1942 года, министром Шпеером; малые автомобили подпали под этот приказ год спустя (см. параграф 9). Нарушать закон ради нескольких процентов угарного газа из выхлопа бензинового двигателя (или жалких долей процента из выхлопа дизельного двигателя), в то время как топливо, требуемое законом, было гораздо смертоносней, слишком нелепо. Этого никогда не было!

## **10.3. Случайные отравления генераторным газом**

Генераторный газ – это крайне ядовитый газ, с содержанием угарного газа до 35 процентов. Заслуживающих доверия свидетельств о преднамеренных отравлениях газом при помощи газогенераторных фургонов нет, но случайные, смертельные отравления, несомненно, нередко имели место. Это было почти неизбежным следствием природы полумиллиона газогенераторных фургонов, производивших собственный угарный газ. Несчастные случаи со смертельным исходом были неизбежны, начиная ещё с раннего применения этих автомобилей, и, несомненно, участились во время войны. Впрочем, автор не нашёл ни одного упоминания о происшествиях подобного рода в немецкой военной литературе. Однако в немецкой литературе, в том числе в правилах техники безопасности, ясно говорится о серьёзной опасности от случайных отравлений и взрывов.

Самую поразительную и подробную информацию о множестве медицинских проблем, порождаемых газогенераторными автомобилями, можно найти в скандинавской послевоенной литературе. К примеру, отравления генераторным газом были так часты в Швеции, что для лечения жертв были открыты две специализированные клиники[104]. После завершения войны использование этих автомобилей лишь постепенно пошло на спад. В начале 50-х годов в Западной Германии всё ещё имелось в употреблении как минимум 20 тысяч таких автомобилей, а их безопасная эксплуатация по-прежнему крайне беспокоила медиков[105].

## 11. Империя, построенная на угле, воздухе и воде

Помимо технологии генераторного газа немцы имели самую продвинутую в мире технологию по газификации угля[106]. Одним из первых шагов было получение угарного газа, который затем, в свою очередь, мог быть использован либо как топливо, либо как промежуточный сырьевой материал в синтезе других продуктов. Следующее заявление, сделанное после войны одним из крупнейших экспертов по немецкой промышленности, даёт краткое описание ситуации:

«Германия военного времени была империей, построенной на угле, воздухе и воде. 84,5% её авиационного топлива, 85% моторного топлива, свыше 99% всего каучука, 100% обогащённой азотной кислоты – основного вещества для всех военных взрывчатых веществ – и 99% не менее важного метанола синтезировались из этих трёх сырьевых материалов... Заводы по газификации угля, на которых уголь превращался в генераторный газ, были телом этого промышленного механизма»[107].

Вследствие изоляции Германии от крупных источников нефти и природного каучука, она ещё во время Первой мировой войны реорганизовала значительную часть своей промышленности для использования угля в качестве заменителя углеводородов для производства жидкого синтетического топлива, а также широкого ассортимента химических веществ, в том числе синтетического каучука. При помощи этой технологии производились миллионы тонн угарного газа, которых было более чем достаточно для того, чтобы несколько раз уничтожить всё население Европы.

Заводы по газификации угля были расположены во всех промышленных районах Германии. Одной из земель, имевшей несколько таких заводов, была Силезия, в которой изобилие угля уже более ста лет являлось основой для промышленности данной земли. Одним из силезских промышленных предприятий был завод И. Г. Фарбена в Освенциме. Небольшая часть производящегося там угарного газа могла быть легко перенаправлена, при помощи небольшого трубопровода, в Освенцим-Биркенау, находившийся всего лишь в нескольких километрах пути. Однако никто не утверждает, что в Освенциме для массовых убийств когда-либо применялся угарный газ, хотя это было бы для него идеальным местом. Для массовых убийств в Освенциме немцы будто бы применяли совершенно другое вещество, Циклон-Б[108].



**Рис. 15.** Немецкий газогенераторный автобус времён войны



**Рис. 16.** «Сила через газ». Популярная во время войны в Германии эмблема для технологии генераторного газа

## 12. Отговорки и метаморфозы сторонников холокоста

Двадцать лет назад в теории холокоста имела место изумительная попытка обойти и извратить факты. Группа из двадцати четырёх ведущих мировых «исследователей» холокоста попыталась отбросить дизельную историю, не упоминая тип двигателя вовсе и ссылаясь только на бензиновые двигатели. Эта поразительная метаморфоза случилась в книге «Национал-социалистические массовые убийства при помощи ядовитого газа», вышедшей в Германии в 1983 году[109]. Эта крайне претенциозная книга олицетворяет собой состояние холокостной мифомании на первую половину 80-х годов XX века и была рекомендована Всемирным еврейским конгрессом в Лондоне[110]. К примеру, в главе «Два ядовитых газа» («Die Zwei Giftgase») дважды приводится молекулярная масса угарного газа и множество других, совершенно нерелевантных технических свойств угарного газа и цианистого водорода. Бесспорно, многие читатели были весьма впечатлены.

Грубые и неуклюжие извращения свидетельств, свойственные этой книге, показываются следующим фактом: несмотря на то, что в заявлении Герштейна дизельные двигатели упоминаются четыре раза, в той части заявления, которая цитируется в этом, будто бы окончательном опровержении ревизионистов, дизели не упоминаются ни разу, а мнимый процесс умерщвления не описывается вовсе[111]. В качестве описания процесса умерщвления книга преподносит взамен отрывок из послевоенного показания профессора Пфанненштиля, в котором также не упоминается применение дизелей, но только применение «дизельного топлива» в двигателе[112]. Разумеется, право объяснить то, каким образом бензиновый двигатель мог работать на дизельном топливе, предоставляется читателю. Фактом является то, что *ни один бензиновый двигатель просто не может работать на дизельном топливе – и наоборот.*

Фатальная ошибка в новой, «недизельной» версии убийства угарным газом – это повторяющееся утверждение о том, что трупы были синими. Смерть от выхлопа бензинового двигателя была бы результатом только угарного газа и вызвала бы лишь отчётливый вишнево-красный или розовый оттенок. Несмотря на то, что послевоенное показание Пфанненштиля даже близко не такое дикое, как заявление Герштейна, он и другие так называемые очевидцы также повторяют утверждение, согласно которому тела были синими[113].

Тот факт, что заявление Герштейна, пусть и в жульническом, сильно урезанном виде, было включено в «Массовые убийства», только показывает то, в каком отчаянии находятся «учёные», отстаивающие холокост, если в подтверждение своего уродливого воображения они вынуждены по крупицам собирать всё, что только могут найти. Новая, «пересмотренная» версия холокоста ещё более нелепа, чем старая. Хорошо, допустим, что какой-то инженер мог спутать дизельный двигатель с бензиновым. Но как можно было спутать красный цвет с синим? Наверное, там были одни дальтоники.

Утверждение о дизельных газовых камерах – это чушь. По всей видимости, это признают сегодня даже некоторые экстерминисты, в том числе Рауль Хильберг. Впрочем, «запасное» утверждение о том, что на самом деле использовался выхлоп бензинового двигателя, также полная чушь, поскольку она противоречит единственному доступному свидетельству, а именно показаниям очевидцев – также противоречивым. По этой причине учёные мужи холокоста недавно вернулись к старой истории: «Энциклопедия холокоста» за 1993 год[114] соглашается с иерусалимским вердиктом[115] о мнимых преступлениях Демьянюка в Треблинке, а также с решениями немецких судов[116]: это были дизельные двигатели![117]

## 13. Заключение

Несмотря на то, что убийство людей в Треблинке, Бельзце и Собиборе при помощи дизельных двигателей чисто теоретически было возможно, для этого потребовалась бы невероятная сноровка и решительность, так же как и техническая аппаратура для прикладывания или моделирования достаточной нагрузки на дизельные двигатели. Ничто из этого даже близко не упоминается в показаниях очевидцев и любых других свидетельствах. Но даже если бы все необходимые условия были соблюдены, то потенциальные убийцы в конечном счёте получили бы приспособление, которое в лучшем (или худшем?) случае было бы лишь минимально, частично эффективно в своём губительном деле. Более неуклюжий и неэффективный способ для совершения массовых убийств просто трудно себе вообразить. Даже если бы в чью-то большую голову и пришла

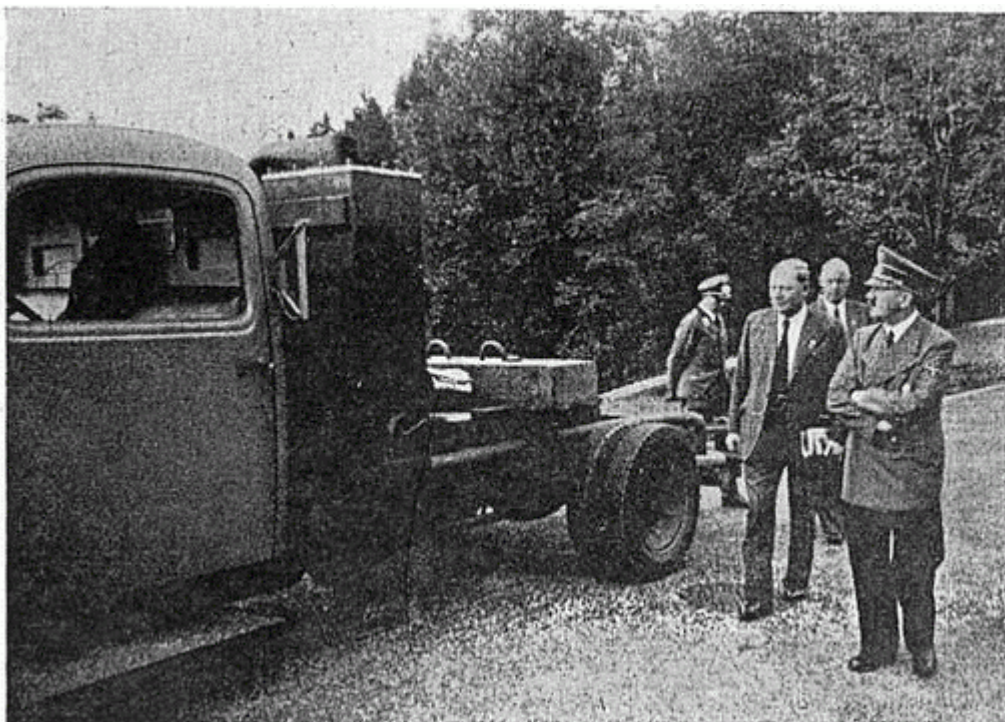
идея попробовать убивать при помощи дизельного выхлопа, то после нескольких попыток даже самым большим безумцам стало бы очевидно, что нужно найти что-нибудь получше, гораздо лучше. Идея, согласно которой национал-социалисты действительно применяли подобный метод, причём не для парочки-другой злодейских экспериментов, а в течение многих месяцев, непрерывно, в нескольких разных местах, слишком нелепа. Этого никогда не было!

Если бы национал-социалисты когда-либо намеревались совершать массовые убийства при помощи угарного газа, они, несомненно, применили бы повсеместно распространённую технологию генераторного газа. 500 тысяч газогенераторных автомобилей служат неопровержимым доказательством того, что дизельное заявление совершенно нелепо.

Согласно «Новому русскому слову»[118], нью-йоркской ежедневной газете, издаваемой еврейскими эмигрантами из России, самый знаменитый в мире историк холокоста, профессор Рауль Хильберг, сделал следующее заявление:

«Нацисты не делали мыла из человеческого жира и не убивали своих жертв дизельными выхлопами. Все эти слухи ходили в 1942 году, но теперь мы имеем долгом полностью отделить эти слухи и выдумки от фактов и правды. Малая ложь служит пищей для отрицателей и действует против нас».

Отсутствие достоверных доказательств будет двигать ревизионистов вперёд и после того, как нынешний ревизионистский урожай иссякнет. В конечном счёте, люди, распространяющие антинацистские заявления о смертоносных газовых камерах, сами осуждают себя. Точно также осуждают себя и немецкие власти, подавляющие – в том числе тюремным заключением – даже самые малые проявления сомнений в существовании газовых камер.



**Рис. 17.** Фюреру демонстрируется грузовой автомобиль с газогенератором на угле фирмы Мерседес-Бенц



**Рис. 18.** Фюрер осматривает первый легковой автомобиль для угольной шахты, оснащённый газогенератором фирмы Мерседес-Бенц

## 14. Примечания

Данная статья является расширенной и пересмотренной версией статьи Фридриха Берга «Дизельные газовые камеры: миф внутри мифа» (Friedrich P. Berg, «The Diesel Gas Chambers – Myth Within A Myth», *The Journal of Historical Review* (JHR) 5(1) (1984), pp. 15-46, в сети: [http://ihr.org/jhr/v05/v05p-15\\_Berg.html](http://ihr.org/jhr/v05/v05p-15_Berg.html)).

Автор хочет выразить особую признательность Гермару Рудольфу, сделавшему множество существенных дополнений к доводам и приведшему ряд важных ссылок.

[1] История и публичная реакция на это извращение правосудия описаны в: «Dissecting the Holocaust» в главе под авторством А. Ноймайера (A. Neumaier).

[2] «New York Post», March 17, 1990; «The Washington Times», March 19, 1990; повторено в программе «This Week with David Brinkley», ABC television, Dec. 8, 1991.

[3] «The New Republic», Oct. 22, 1990; G. F. Will, «Newsweek», March 4, 1996. См., в особенности, Friedrich Paul Berg, «Pat Buchanan and the Diesel Exhaust Controversy» (<http://www.codoh.com/gcgvwill.html>).

[4] См. «Dissecting the Holocaust», главу под авторством В. Радемахера (W. Rademacher), а также статью «Österreicher bestreitet Holocaust», *Süddeutsche Zeitung*, 13 марта 1992 г., р. 10; *Neue Kronenzeitung*, 20 апреля 1993 г.; «Ein rauhes Lüftl», *Bau* 5/1995, р. 8; «Rechte Gutachten», *Profil*, 20 июня 1994 г.; E. Kosmath, письмо издателю, *Bau* 11/1994; ARA, «Lüftl wieder in Kammer, "Schwieriges Problem"», *Standard* (Vienna), 19 сентября 1994 г.

[5] W. Lüftl, «Sollen Lügen künftig Pflicht sein?», *Deutschland in Geschichte und Gegenwart*, 41(1) (1993), pp. 13f. ([http://vho.org/D/DGG/Lueftl41\\_1.html](http://vho.org/D/DGG/Lueftl41_1.html)).

[6] J. Bailer, в Brigitte Bailer-Galanda, Wolfgang Benz, Wolfgang Neugebauer (eds.), «Wahrheit und Auschwitzlüge», Deuticke, Vienna 1995, pp. 99-118, здесь: 100-107; см. также: G. Rudolf, «Zur Kritik an "Wahrheit und Auschwitzlüge"», *Vrij Historisch Onderzoek* (ed.), «Kardinalfragen zur Zeitgeschichte», *Vrij Historisch Onderzoek*, Berchem 1996, pp. 91-108, здесь: 98-102

(в сети: <http://vho.org/D/Kardinal/Wahrheit.html>;  
на англ.: <http://vho.org/GB/Books/cq/critique.html>).

[7] См. «Dissecting the Holocaust», главы под авторством Г. Рудольфа, Карло Маттоньо и Юргена Графа.

[8] R. Hilberg, «The Destruction of the European Jews», Quadrangle Books, Chicago 1961, р. 572; немецкое издание: «Die Vernichtung der europäischen Juden», Olle & Wolter, Berlin 1982, р. 604.

[9] Дополнено информацией из официального немецкого Института Современной Истории (Institut für Zeitgeschichte).

[10] Максимальную цифру дал F. Golczewski в W. Benz, «Dimension des Völkermords», Oldenbourg, Munich 1991, р. 495.

[11] От 9 миллионов до 500 тысяч, в зависимости от источника. На данный момент

официальная цифра – 1 миллион; см. «Dissecting the Holocaust», главы о статистических данных под авторством Г. Рудольфа.

[12] R. Hilberg, там же (прим. 8), англ. изд., p. 562.

[13] William B. Lindsey, «Zyklon B, Auschwitz, and the Trial of Dr. Bruno Tesch», JHR 4(3) (1983), pp. 261-303 (<http://vho.org/GB/Journals/JHR/4/3/Lindsey261-303.html>).

[14] H. Roques, «Faut-il fusiller Henri Roques?», Ogmios Diffusion, Paris 1986 (<http://abbc.com/aaargh/fran/ACHR/ACHR.a.html>); см. также André Chelain, «La Thèse de Nantes et l'affaire Roques», Ogmios Diffusion, Paris 1989 ; сокp. нем. изд.: H. Roques, «Die "Geständnisse" des Kurt Gerstein», Druffel, Leoni 1986 (<http://abbc.com/aaargh/deut/HRgerstein1.html>).

См. также: D. Felderer, JHR 1(1) (1980), pp. 69-80

((<http://vho.org/GB/Journals/1/1/Felderer69-80.html>);

D. Felderer, JHR 1(2) (1980), pp. 169-172

(<http://vho.org/GB/Journals/1/2/Felderer169-172.html>);

C. Mattogno, «Il rapporto Gerstein – Anatomia di un falso», Sentinella d'Italia, Monfalcone 1985;

См. также Raul Hilberg, «Expert's admission: Some gas death "facts" nonsense», Toronto Sun, Jan. 17, 1985.

[15] Примером грубых извращений служит L. Poliakov, «Harvest of Hate», Schocken Books (Holocaust Library), New York 1979, p. 195 (фран. изд.: «Bréviaire de la Haine», Calman-Levy, Paris 1951, pp. 220ff.).

[16] R. Hilberg, «The Destruction of the European Jews», Holmes and Meier, New York 1985, pp. 890, 892, 963, 964, 975f.

[17] Согласно Y. Arad, «Belzec, Sobibor, Treblinka: The Operation Reinhard Death Camps», University Press, Bloomington 1987, p. 123, настоящим именем этого Хекенхольта было Лоренц Хакенхольт. Помимо Хакенхольта, Арад утверждает, что за работу дизельных камер в Трешлинке был ответственен Иван Демьянюк (там же, p. 86). Ныне, в свете провального для евреев исхода дела Демьянюка, должно быть очевидно, что большинство свидетельств очевидцев, используемых Арадом, совершенно никудаышны. Похоже, что книга Арада, опубликованная в то время, когда дело Демьянюка ещё не было завершено, – ничто иное, как пропаганда, призванная повлиять на исход процесса.

[18] Это фраза отсутствует в версии, предоставленной в: H. Rothfels (ed.), «Augenzeugenberichte zu den Massenvergasungen», Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 1 (1953), pp. 177-194. Вместо этого Ротфельс отмечает: «За этим следует сугубо личное наблюдение».

[19] Версия T2, H. Roques, там же (прим. 14), нем. изд., p. 57.

[20] Даже если набить помещение битком, то 10 человек на квадратный метр – это максимальное количество; см. E. Neufert, «Bauentwurfslehre», Vieweg, Wiesbaden 1992, p. 27; см. U. Walendy, «Historische Tatsachen» no. 29, Verlag für Volkstum und Zeitgeschichtsforschung, Vlotho 1985, p. 12: на погрузочной площадке для тяжёлых автомобилей площадью 4,44 кв. м. уместилось 46 человек, согласно «Quick», April 25, 1985.

[21] Письмо Пфанненштиля Полю Рассинье, датированное 3 августа 1963 г., опубликовано в W. Stäglich, U. Walendy, «NS-Bewältigung», Historische Tatsachen no. 5, Historical Review Press, Southam (GB) 1979, p. 20.

[22] Относительно токсикологии угарного газа см., например,: W. Forth, D. Henschler, W. Rummel, K. Starke, «Allgemeine und spezielle Pharmakologie und Toxikologie», 6th ed., Wissenschaftsverlag, Mannheim 1992, pp. 756ff.; S. Kaye, «Handbook of Emergency Toxicology», C. C. Thomas, Springfield 1980, pp. 187f.; C. J. Polson, R. N. Tattersall, «Clinical Toxicology», Lippincott, Philadelphia 1969, pp. 604-621.

[23] L. Poliakov, «Harvest of Hate», там же (прим. 15), p. 196. Другие типичные и фундаментальные источники, говорящие об использовании дизельных двигателей, это: В. Гроссман, «Ад Трешлинки», Издательство иностранной литературы, Москва, 1947: смерть наступала через 10-20 минут вследствие выхлопа от танкового двигателя, иногда также от вакуума и пара; Eliahu Rosenberg, «Tatsachenbericht», Jewish Historical Documentation, Dec. 24, 1947, p. 4: массовое убийство при помощи выхлопа дизельного двигателя за 20-35 минут (опубликовано в H. P. Rullmann, «Der Fall Demjanjuk», Verlag für ganzheitliche Forschung und Kultur, Struckum 1987, pp. 133-144); World Jewish Congress et al. (eds.), «The Black Book: The Nazi Crime Against the Jewish People», New York 1946; переиздание: Nexus Press, New York 1981: не менее 3 миллионов жертв в Трешлинке вследствие угарного газа от танковых двигателей, иногда также от вакуума и пара.

[24] W. Braker, A. L. Mossman, «Effects of Exposure to Toxic Gases», Matheson Gas

Products, East Rutherford 1970, p. 12; 2nd ed., D. Siegel, Lynhurst, N.J., 1977.

[25] Согласно свидетельствам очевидцев в E. Kogon, H. Langbein, A. Rückerl et al. (eds.), «Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas», Fischer, Frankfurt/Main 1986, p. 159 (E. Fuchs, 10 мин.), p. 167 (K.A. Schluch, 5-7 мин.), p. 174 (K. Gerstein, 18 мин.), p. 181 (A. Goldfarb, 20-25 мин.), иногда процесс газации якобы занимал намного меньше времени; в соответствии с Gerstein: Matthes, в H. P. Rullmann, там же (прим. 23), p. 167: 30 мин.

[26] F. E. Camps, «Medical and Scientific Investigations in the Christie Case», Medical Publications Ltd., London 1953, p. 170.

[27] Y. Henderson, H. W. Haggard, «Noxious Gases», Reinhold Publishing, New York 1943, p. 168.

[28] P. S. Myers, «Automobile Emissions – A Study in Environmental Benefits versus Technological Costs», Society of Automotive Engineers Transactions 79 (1970), section 1, paper 700182, p. 662.

[29] K. Simpson, R. A. Furbank, «Journal for Medicine», 2 (1955), p. 5.

[30] Keith Simpson (ed.), «Taylor's Principles and Practice of Medical Jurisprudence», J. & A. Churchill, London 1965, pp. 366f.

[31] Hb-CO (карбоксигемоглобин) – соединение гемоглобина и угарного газа, соединение, образуемое угарным газом CO и гемоглобином в крови, посредством чего вытесняется кислород (Hb-O<sub>2</sub>, оксигемоглобин).

[32] Советские использовали дизельные двигатели в некоторых своих танках (модели БТ, Т-28, Т-35). Советские дизельные двигатели впервые появились в 1939 году в сталинском танке Т-34 и привели в изумление весь мир в начале германо-советской войны. (Тяжелые танки KB-1 и KB-2 также имели дизельные двигатели.) Тяжёлый дизельный двигатель танка Т-34, модели «W2», был 12-цилиндровым дизельным V-двигателем (с неразделённой камерой сгорания) с номинальной мощностью 500 л. с., рабочим объёмом 38,86 литров и максимальным крутящим моментом 1900 об/мин; см. Augustin, «Motortechnische Zeitschrift» 5(4/5) (1943), pp. 130-139; там же, 5(6/7) (1943), pp. 207-213; там же, 6(1/2) (1944), p. 40; и H. Scheibert, «Der russische Kampfwagen T-34 und seine Abarten», Podzun-Pallas Verlag, Friedberg 1988. Также упоминаются дизельные двигатели с подводных лодок: Jochen von Lang, «Eichmann Interrogated», Farrar, Strauss & Giroux, New York 1983, p. 75 (нем. изд.: «Das Eichmann-Protokoll», Severin und Siedler, Berlin 1982, p. 72), упоминает русскую подлодку; см. также Hannah Arendt, «Eichmann in Jerusalem», Reclam-Verlag, Leipzig 1990, p. 181, в которой цитируется заявление Эйхмана, сделанное им во время своего процесса. Предполагать, что в самом сердце Польши использовался крупный двигатель с подлодки, просто нелепо. Судовые двигатели неизменно тяжелее, гораздо тяжелее сопоставимых по мощности автомобильных двигателей, для достижения надёжной, непрерывной и длительной службы.

[33] В Германии уровни выбросов дизельных двигателей также всегда находились ниже пороговых значений, установленных федеральными постановлениями о выбросах. Именно по этой причине дизели были единственным типом двигателя, которые до 1994 года освобождались от обязательного использования каталитических дожигателей выхлопных газов.

[34] David F. Merrion, «Effect of Design Revisions on Two Stroke Cycle Diesel Engine Exhaust», Society of Automotive Engineers Transactions 77 (1968), paper 680422, p. 1535.

[35] M. A. Elliott, R. F. Davis, «Composition of Diesel Exhaust Gas», Society of Automotive Engineers Quarterly Transactions 4(3) (1950), p. 345. К сожалению, одни из последующих графиков используют соотношение воздух/топливо, другие – топливо/воздух, поэтому мы вынуждены использовать оба типа соотношений. Соотношение воздух/топливо в 18:1 равняется соотношению топливо/воздух в 0,055 (20:1=0,05, 25:1=0,04, 33,3:1=0,03...)

[36] Много лет ряд экстерминистов ложно спекулировал, что для получения высоких концентраций угарного газа дизели можно было просто отрегулировать каким-либо образом – например, отвернув какой-либо болт или поменяв регулировку впрыска. Если бы это было так просто, то это сильно бы обеспокоило инспекторов по автомобильным выбросам, чего не наблюдается. Избыток воздуха в цилиндрах и выхлопе доводит процесс сгорания топлива почти до совершенства. Нигде в автомобильной литературе нет оснований для подобного аргумента экстерминистов. Пусть экстерминисты сами попробуют отыскать подобное свидетельство в литературе или где-нибудь ещё. Агентству по охране окружающей среды, несомненно, будет очень интересно.

[37] За последние 50 лет данные, приводимые на рис. 4 и рис. 5, неоднократно использовались в технической литературе многочисленными инженерами. С одной стороны, это доказывает высокую степень надёжности данных, использованных для графиков. С другой стороны, это также подчёркивает то, что эти данные являются



наихудшими возможными кривыми выбросов для дизельных двигателей. Две ранние статьи, использующие эти данные, это: Н. Н. Schrenk, L. B. Berger, «Composition of Diesel Engine Exhaust Gas», American Journal of Public Health 31(7) (1941), p. 674; и Martin A. Elliott, «Combustion of Diesel Fuels», Society of Automotive Engineers Quarterly Transactions 3(3) (1949), p. 509.

[38] Данные испытания и их результаты обсуждались во многих статьях, но лучшей работой, пожалуй, является: J. C. Holtz, «Safety with mobile Diesel-powered equipment underground», Report of Investigations No. 5616, U.S. Department of the Interior, Bureau of Mines, Washington, D.C., 1960, p. 67; сравни Holtz, R. W. Dalzell, «Diesel Exhaust Contamination of Tunnel Air», там же, 1968. См. также John C. Holtz and M. A. Elliott, «The Significance of Diesel-Exhaust Gas Analysis», Transactions of the ASME, 63 (1941), pp. 97-105 (<http://www.vho.org/GB/c/FPB/DieselExhaust.html>).

[39] Первоначальное исключение угольных шахт имело место не из-за беспокойства за здоровье и безопасность людей, а из-за политического давления со стороны Союза шахтёров, видевшего во всех типах жидкого топлива угрозу для гарантии занятости. Дизельные локомотивы стоили Союзу шахтёров тысячи рабочих мест. Машины и оборудование с электроприводом и длинным силовым кабелем отводили энергию от сжигаемого угля к энергоустановкам и поэтому были полностью приемлемы для Союза. См. S.O. Ogden «The war over Diesels», Coal Mining & Processing, June 1978, p. 102.

[40] Данные взяты из: M. A. Elliott, R. F. Davis, там же (прим. 35), p. 333.

[41] D. Pankow, «Toxikologie des Kohlenmonoxids», VEB Verlag Volk und Gesundheit, Berlin (East) 1981, p. 24, также утверждает, что дизельные двигатели при полной нагрузке производят не более 0,4% угарного газа по объёму.

[42] Edward F. Obert, «Internal Combustion Engines and Air Pollution», Intext Educational Publishers, New York 1973, p. 361.

[43] Y. Henderson, H. W. Haggard, там же (прим 27), pp. 144-145.

[44] J. S. Haldane, J. G. Priestley, «Respiration», Yale UP, New Haven 1935, pp. 223-224.

[45] Примечание: состав выхлопных газов практически не зависит от числа оборотов двигателя в минуту. Число оборотов просто определяет количество производимого газа. Чем меньше число оборотов в минуту при одинаковом соотношении топливо/воздух, тем больше времени занимает весь процесс.

[46] Основано на данных из рис. 4 и 5.

[47] Одним из возражений на мою статью 1984 года было то, что я не учёл должным образом совместные эффекты угарного газа и недостатка кислорода. Однако если подсчитать *эффективный уровень угарного газа*, как описано в тексте, то можно увидеть, что при получасовых экспозициях не наблюдается значительного повышения токсичности вследствие недостатка кислорода, если только двигатель не работает при тяжёлой нагрузке. А это в точности то же самое, что я заявлял в 1984 году.

[48] L.J. Meduna, «Carbon Dioxide Therapy», C. C. Thomas, Springfield 1958, pp. 3-19.

[49] J.D.P. Graham, «The Diagnosis and Treatment of Acute Poisoning», Oxford UP, London 1962, pp. 215-217.

[50] L.T. Fairhall, «Industrial Toxicology», Williams & Wilkins, Baltimore 1957, p. 180.

[51] M. Dauderer, «Klinische Toxikologie», 32nd supplement 21/87, Landsberg 1987, p. 1.

[52] J.M. Arena, «Poisoning: Toxicology – Symptoms – Treatments», C. C. Thomas, Springfield 1979, p. 243; J.D.P. Graham, там же (прим. 49), p. 216.

[53] W. Forth и др., там же (прим. 22), pp. 760ff.; M. Dauderer, «Klinische Toxikologie», 33rd supplement 1/88, Landsberg 1988, pp. 1ff.

[54] W. Forth и др., там же (прим. 22), pp. 761, 765; M. Dauderer, «Klinische Toxikologie», 34th supplement 2/88, Landsberg 1988, pp. 1ff.

[55] См. R.E. Pattle, H. Stretch, F. Burgess, K. Sinclair, J.A.G. Edginton, Brit. J. Industr. Med. 14 (1957) pp. 47-55 (<http://www.vho.org/GB/c/FPB/ToxDiesel.html>), здесь: стр. 50. Об этом исследовании автора уведомил Чарльз Прован (Charles D. Provan), независимый исследователь, всё ещё верящий в нацистские газовые камеры. Впервые на эту возможность и этот источник я сослался в 1994 году: F.P. Berg, «Die Diesel-Gaskammern: Mythos im Mythos», в Ernst Gauss (ed.), «Grundlagen zur Zeitgeschichte», Grabert, Tübingen 1994, pp. 321-345.

[56] J. Falbe, M. Regitz (eds.), «Römpp Chemie Lexikon», v. 5, Thieme, Stuttgart 1992, pp. 4314f.

[57] R. Kühn, K. Birett, «Merkblätter Gefährlicher Arbeitsstoffe», 69th supplement 11/93, Technische Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) 554: «Dieselmotoremissionen», Landsberg 1993; *ibid.*, 61st supplement 9/92, TRGS 102, Technische Richtkonzentrationen (TRK) für gefährliche Stoffe, pp. 93ff.; L. Roth, M. Dauderer, «Giftliste», 23rd supplement 2/86, TRGS 102,

ecomed, Landsberg 1986, pp. 51ff.

[58] См. эксперимент Р. Паттля и др.: R. E. Pattle и др., там же (прим. 55).

[59] M. A. Elliott, R. F. Davis, там же (прим. 35), p. 345.

[60] Стоит отметить, что некоторые цитируют эти данные в качестве доказательства того, что в дизельных двигателях можно удерживать высокие уровни угарного газа: см. Martin Pägert (<http://www.eikon.e-technik.tu-muenchen.de/~rwulf/leuchter/leucht19.html>). Однако при этом не упоминается, что это возможно только для специальных, газообразных типов топлива, но никак не для дизельного топлива.

[61] H.H. Müller-Neuglück, H. Werkmeister, «Grubensicherheit der Diesellokomotiven», Glückauf, Aug. 23, 1930, p. 1145.

[62] S. Gilbert, «The Use of Diesel Engines Underground in British Coal Mines», The Mining Engineer (GB), June 1974, p. 403.

[63] Mine Safety & Health Administration (Управление по шахтной безопасности и здравоохранению).

[64] Dennis S. Lachtman, «Diesel Exhaust – Health Effects», Mining Congress Journal, January 1981, p. 40.

[65] Другие очевидные выдумки в его «заявлении» могли предназначаться для той же цели. Он мог просто хотеть придумать рассказ, призванный спасти его и при этом не предоставить врагам Германии длительную помощь. Его собственная роль в СС с применением Циклона-Б, пусть даже для спасения жизни заключенным, должна была дать ему дополнительные основания для опасений за своё будущее.

[66] Eran Sher (ed.), «Handbook of Air Pollution from Internal Combustion Engines: Pollution Formation and Control», Boston, San Diego, New York, London, Sydney, Tokyo, Toronto: Academic Press, 1998, p. 288.

[67] См. Arnulf Neumaier, «The Treblinka Holocaust», а также Yoram Sheftel, «The Demjanjuk Affair. The Rise and Fall of the Show Trial», Victor Gollancz, London 1994.

[68] Проводя исследования выбросов дизельных двигателей, немецкие инженеры иногда прикладывают нагрузку на двигатель, не присоединяя никакого оборудования, а просто противодействуя простому двигателю. Ускорение двигателя при нажатой педали газа и без нагрузки стремительно увеличивает скорость двигателя, так же как и соотношение топливо/воздух, но только на несколько секунд. Этого может хватить для того, чтобы измерить состав выхлопа двигателя при высоких соотношениях топливо/воздух, но если температура стенок цилиндров по-прежнему необычайно низкая, это может дать ошибочный результат испытаний.

[69] E. Fuchs, в: E. Kogon и др. (eds.), там же (прим. 25), p. 163: «...В лагере смерти я установил осветительную машину, чтобы бараки могли освещаться электричеством...» E. Roosevelt, A. Einstein и др. (eds.), «The Black Book of Polish Jewry», Roy Publishers, New York 1943, стр. 142 и далее: убийство при помощи пара, дизельные двигатели для снабжения питанием. См. также A. Donat (ed.), «The Death Camp Treblinka», Holocaust Library, New York 1979, p. 157, а также вердикт Дюссельдорфского окружного суда в Треблинском процессе: Düsseldorf District Court, Ref. 8 I Ks 2/64, p. 300; Y. Arad, там же (прим. 17), p. 42.

[70] «Kostenüberschlag über Notstromaggregate für K.G.L.», Центральное строительное учреждение Ваффен-СС и полиции в Освенциме, O./S., Oct. 26, 1942.

[71] Размер двигателя, несомненно, определяет общее количество производимых двигателем загрязняющих веществ – токсичных или нет, – но он не имеет никакого отношения к концентрациям этих веществ в выхлопе. Именно концентрации, а не общее количество загрязняющих веществ, являются решающим фактором, как только уровни веществ внутри газовой камеры стабилизировались. Крупный двигатель наполнит потенциальную газовую камеру быстрее, чем небольшой двигатель, но не более того. Концентрации внутри газовой камеры никогда не превысят уровней, измеренных непосредственно в выхлопе двигателя.

[72] Дизельные двигатели никогда не использовали карбюраторы (все бензиновые двигатели использовали их до недавнего времени) и, следовательно, не имели винтов регулировки холостого хода, которые всегда были частью карбюраторов и с лёгкостью позволяли разрегулировать соотношение топливо/воздух. По этой причине Пэттль и др. (прим. 55) стали использовать окольный метод «засорения» вместо того, чтобы приобрести соответствующий тормозной динамометр, что наводит на мысль о том, как тяжело было достать подобные устройства даже после войны. Применявшееся засорение было предельным: приток воздуха был ограничен до менее чем 2,5 процента от своего нормального объёма, что привело к пропуску зажигания во время прогрева двигателя.

[73] R. E. Pattle и др. произвели два эксперимента с этими параметрами, один из

которых дал 0,12% угарного газа, а другой – 0,22%; причины не приводятся; уровень углекислого газа располагался между 2,34% и 3,58%; там же (прим. 55), стр. 49 и далее. Ещё одно обсуждение такого же материала см. здесь: Conrad Grieb «Holocaust: Dieselmotorabgase töten langsam», Vierteljahreshefte für freie Geschichtsforschung 1(3) (1997), pp. 134-137 (в сети: <http://vho.org/VffG/1997/3/Grieb3.html>).

[74] Подробный анализ заявлений о Треблинке см. здесь: С. Mattogno, J. Graf, «Treblinka. Vernichtungslager oder Durchgangslager?», Castle Hill Publishers, Hastings 2002, стр. 145-151, см. также советский план «газовой камеры» на стр. 397; англ. изд.: «Treblinka. Extermination Camp or Transit Camp?», Theses & Dissertations Press, Chicago 2003.

[75] Сравни А. Donat (ed.), там же (прим. 69), pp. 34, 157ff., и Дюссельдорфский вердикт в Треблинском процессе, там же, р. 300ff.; Y. Arad, там же (прим. 17), р. 119f.; J.-F. Steiner, «Treblinka», Stalling, Oldenburg 1966, р. 173. Относительно типа двигателя см. также прим. 32.

[76] J.-F. Steiner, там же (прим. 75), р. 173, говорит о 200 человек на камеру. С другой стороны, J. Wiernik (в А. Donat, там же (прим. 69), р. 161) фантазирует о 1.000-1.200 человек на камеру, площадь которой он определяет в 7 на 7 метров; другими словами, на одном квадратном метре находилось 20 человек. Y. Arad, там же. (прим. 17), pp. 120f., оценивает максимум в 380 человек, но реальное число – до 300 человек в каждой камере; временами он говорит не о десяти камерах, а всего лишь о шести.

[77] Augustin, «Motortechnische Zeitschrift» 5(4/5) (1943), pp. 130-139.

[78] Образующееся в результате чрезмерное давление взорвало бы камеру уже через несколько минут; см. «Dissecting the Holocaust», главу под авторством А. Ноймайера.

[79] Предполагая линейное возрастание содержания угарного газа.

[80] W.F. Marshall, R.W. Hurn, «Hazard from Engines Rebreathing Exhaust in Confined Space», U.S. Department of the Interior, Bureau of Mines, Report of Investigations 7757, 1973, pp. 7-10.

[81] H. Bour, I. McA. Ledingham, «Carbon Monoxide Poisoning», Elsevier, Amsterdam 1967, р. 2.

[82] W. Oerley, «Entwicklung und Stand der Holzgaserzeuger in Österreich, März 1938», Automobiltechnische Zeitschrift 11 (1939), р. 314.

[83] Немецкая техническая автомобильная литература того времени просто переполнена материалом о данной технологии, начисто забытой сегодня. Для первого и общего впечатления см. «Automobiltechnische Zeitschrift» 18 (1940) и 18 (1941). См. также E. Eckermann, «Alte Technik mit Zukunft: Die Entwicklung des Imbert-Generators», Oldenbourg, Munich 1986.

[84] H. Fiebelkorn, «Behandlung und Instandsetzung von Fahrzeug-Gaserzeugeranlagen», W. Knapp, Halle 1944, р. 189; cf. 2nd ed., *ibid.*, 1948.

[85] Walter J. Spielberger, «Kraftfahrzeuge und Panzer des österreichischen Heeres 1896 bis heute», Motorbuch Verlag, Stuttgart 1976, pp. 207, 213.

[86] См. «Dissecting the Holocaust», главу под авторством И. Веккерт.

[87] А. Гитлер, 15 июля 1940 г., цитируется по W. Ostwald, «Generator-Jahrbuch», 1942, J. Kasper & Co., Berlin 1943, р. 79.

[88] W. Ostwald, там же (прим. 87), pp. 41f.

[89] E. Eckermann, там же (прим. 83).

[90] E. Hafer, «Die gesetzliche Regelung des Generatoren- und Festkraftstoff-Einsatzes im Großdeutschen Reich», J. Kasper & Co., Berlin 1943, р. 15.

[91] Письмо Г. Геринга рейхсминистру экономики, рейхсминистру транспорта, главнокомандующему сил Вермахта, главе Верховного командования Вермахта, рейхсминистрам вооружения и снаряжения, а также для оккупированных восточных территорий, согласно: E. Hafer, там же (прим. 90), р. 17.

[92] «Motortechnische Zeitschrift», Nr. 6/7, 1943, р. 3A.

[93] E. Hafer, там же (прим. 90), р. 36.

[94] E. Hafer, там же (прим. 90), supplement, р. 35a.

[95] U.S. Strategic Bombing Survey, «The German Oil Industry Ministerial Report Team 78», War Department, Washington, D.C., 1947, р. 73. Более чем вероятно, что это были тренировочные танки (Schulungspanzer), брошенные в бой в последние месяцы войны.

[96] L. Gassner, «Verkehrshygiene und Schädlingsbekämpfung», Gesundheits-Ingenieur 66(15) (1943), р. 175.

[97] Буква «S» происходит от слова «standard» (стандартный); ею обозначались стандартные автомобили с приводом на задние колёса. Существовали также автомобили класса «A», имевшие привод на всё колёса, и особые («Sonder») автомобили,

обозначавшиеся «Sd.-Kfz». Например, все танки имели свои собственные серийные номера класса «Sonder». Ещё один класс – «spezial» (специальный) – обозначался строчной буквой «s». См. W. Spielberger, «Spezial-Panzer-Fahrzeuge des deutschen Heeres», Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1977, pp. 153f.; W. Spielberger, «Die Halbkettenfahrzeuge des deutschen Heeres», 2nd ed., там же, 1984, pp. 170f.; W.J.L. Davies, «German Army Handbook 1939-1945», Arco, New York 1981, p. 90. Другими словами, немецкие обозначения не имели никакого тайного, зловещего смысла, как это часто утверждают Хильберг и другие.

[98] F. Kadell, «Die Katyn-Lüge», Herbig, Munich 1991.

[99] Все дизельные двигатели фирмы Заурер имели, даже до войны, вихрекамеру (Doppelwirbelkammer), вмонтированную в верхнюю часть каждого поршня. После войны и после передачи недвижимости компании Заурер эта конструкция долгое время не применялась. Однако позже эта идея была воскрешена компанией Ауди в виде «кишки в поршне» и ныне широко используется в самых продвинутых дизельных двигателях фирм Фольксваген и Мерседес-Бенц, для удовлетворения самым строгим нормам выбросов в атмосферу. См. John B. Heywood, «Internal Combustion Engine Fundamentals», McGraw-Hill, 1988. Их всех имеющихся дизелей образцы фирмы Заурер менее всего годились в качестве источника для токсичных выбросов.

[100] W. Heller, «Neuzeitliche Holzgas-anlagen für Kraftfahrzeuge», ATZ Automobiltechnische Zeitschrift, Heft 18, 1940, page 458. Одним из самых примечательных свойств всех газогенераторов, как указано здесь, является типичный вентилятор, вентилятор розжига (по-немецки – «Gebläse», или «Anfachgebläse»). Я видел множество схем газогенераторов в литературе, и все они имели такой вентилятор. Разумеется, любой вентилятор мог с лёгкостью выпускать ядовитый газ (с содержанием угарного газа до 35%), как только система была прогрета, а вентилятор был просто включен водителем. Он предоставлял бы идеальный газ для убийства кого угодно. Тот факт, что подобные приспособления никогда не применялись, означает либо то, что нацисты были техническими идиотами, либо то, что все антинемецкие заявления о газовых камерах – полная чушь и грубая ложь. Газовых камер никогда не было!

[101] «Суд по делу зверств, совершённых немецко-фашистскими захватчиками и их пособниками в Краснодаре и в Краснодарской области», 14-17 июля 1943 г., Издательство иностранной литературы, Москва, 1943.

[102] «The People's Verdict», Hutchinson & Co., London, 1944, page 43.

[103] Nürnberger Dokument PS-501; см. работу И. Веккерт.

[104] Aage Grut, «Chronic Carbon Monoxide Poisoning», Ejnar Munksgaard, Copenhagen 1949, p. 69. См. также Leo Noro, «Über die durch Motorabgase verursachten Kohlenoxydvergiftungen bei der Mannschaft von Panzerformationen», Acta Medica Scandinavica, CXXI(IV) (1945); K. v. Bagh, «Neurologisch-psychiatrische Gesichtspunkte zur Diagnostik und Behandlung der chronischen Generatorgasvergiftungen», Annales Medicinae Internae Fenniae, Vol. 35, 1946.

[105] E. W. Baader, «Gewerbekrankheiten», Munich/Berlin 1954, pp. 178-184.

[106] См., в особенности, W. Gumz, J. F. Foster (Battelle Memorial Institute), «A Critical Survey of Methods of Making a High BTU Gas from Coal», Research Bull. No. 6, American Gas Association, New York 1953; там приводятся другие подробные ссылки.

[107] U. S. Strategic Bombing Survey, «Oil Division Final Report», War Department, Washington, D.C., 1947, p. 1.

[108] См. «Dissecting the Holocaust», главу под авторством Г. Рудольфа, а также: F. P. Berg, «Typhus and the Jews», JHR 8(4) (1988), pp. 433-481 (в сети: <http://vho.org/GB/Journals/JHR/8/4/Berg433-481.html>); F. P. Berg, «The German Delousing Chambers», JHR 7(1) (1986), pp. 73-94 (в сети: <http://codoh.com/gcgv/gcgvtyph.html>).

[109] E. Kogon и др. (eds.), там же (прим. 25).

[110] «Chicago Jewish Sentinel», Dec. 22, 1983.

[111] E. Kogon и др. (eds.), там же (прим. 25), стр. 171 и далее. Ещё одно утверждение из этой книги, в котором упоминаются дизельные двигатели, принадлежит Е. Фуксу (E. Fuchs) и датировано 1960-м годом: «Это был тяжёлый русский бензиновый двигатель (предположительно, от танка или трактора) с как минимум 200 л. с. (V-двигатель с 8 цилиндрами и водяным охлаждением)», стр. 158, выдержка из документов Дортмундской государственной прокуратуры: Dortmund Public Prosecutor's Office, Ref. 45 Js 27/61 (Ref. ZSL: 208 AR-Z 251/59, v. 5, fol. 988). Однако для тяжёлых танков русские использовали только мощные *дизельные* двигатели, см. прим. 32.

[112] Свидетельство профессора В. Пфанненштиля, около 1960 г., выдержка из документов Мюнхенской 1-й государственной прокуратуры: Munich I Public Prosecutor's

Office, Ref. 22 Js 64-83/61 (Ref. ZSL: 208 AR-Z 252/59, v. 1, fol. 135ff.), цитируется по: Е. Kogon и др., там же (прим 25), стр. 173. См. также прим. 21.

[113] Например, его свидетельство от 6 июня 1950 г. перед судом в Дармштадте, цитируется по: Saul Friedländer, «Counterfeit Nazi: The Ambiguity of Good», Weidenfeld and Nicolson, London 1967, p. 118; см. также, к примеру, К. А. Schluch, около 1960 г., выдержка из документов Мюнхенской 1-й государственной прокуратуры: Munich I Public Prosecutor's Office, Ref. 22 Js 64-83/61 (Ref. ZSL: 208 AR-Z 252/59, v. VIII, fol. 1511), цитируется по: Е. Kogon и др. (eds.), там же (прим. 25), стр. 168; см. также А. Ruckerl (ed.), «Nationalsozialistische Vernichtungslager im Spiegel deutscher Strafprozesse», dtv, Munich 1978, p. 142; для более глубокого анализа дилеммы, до сих пор стоящей перед каждым немцем, имевшим хотя бы отдалённое отношение к концентрационным лагерям (а Треблинка, Бельzec и Собибор были в действительности в большей степени транзитными, чем концентрационными лагерями), см.: W. Lindsey, там же (прим. 13), а также «Dissecting the Holocaust», главу под авторством М. Кёлера (M. Köhler).

[114] E. Jäckel, P. Longerich, J. H. Schoeps (eds.), «Enzyklopädie des Holocaust», 3 vols., Argon, Berlin 1993, entries for «Aktion Reinhard», v. 1, p. 15 «Benzin oder Dieselmotoren» («Бензиновые или дизельные двигатели»), «Belzec», v. 1, p. 176 «Dieselmotor mit 250 PS» («Дизельный двигатель с 250 л. с.»), «Sobibor», v. 3, p. 1332 «200 PS-Motor» («Двигатель с 200 л. с.»), «Treblinka», v. 3, p. 1428 «Dieselmotor» («Дизельный двигатель»), «Gaskammer» («Газовая камера»), v. 1, p. 505 «Dieselauspuffgas ... in den Vernichtungslagern im Generalgouvernement» («Дизельный выхлоп ... в лагерях уничтожения Генерал-губернаторства» и «Vernichtungslager» («Лагеря уничтожения»), v. 3, p. 1496: «Данные лагеря уничтожения [Бельzec, Собибор, Треблинка] использовали угарный газ, производимый дизельными двигателями». Согласно этому источнику, лагерь Собибор (250.000 жертв) – единственный случай, в котором имеет место неопределённость в отношении типа двигателя. А вот в Бельзече (600.000 жертв) и Треблинке (от 700.000 до 1.200.000 жертв) двигатели уж точно были дизельными.

[115] Jerusalem District Court, Criminal Case No. 373/86, verdict against Ivan (John) Demjanjuk, p. 2: «Diesel motors», p. 7: танки СССР: дизельные двигатели типа V12 с 500/550 л. с.

[116] A. Ruckerl (ed.), там же (прим. 112), pp. 61, 64, 133 (Бельzec); 203f., 226 (Треблинка); в отношении Собибора говорится о бензиновых двигателях: pp. 108, 165, 200; сравни вердикт Мюнхенского 1-го окружного суда: Munich I District Court, Ref. 110 Ks 3/64 (Belzec) и вердикты Дюссельдорфского окружного суда: Düsseldorf District Court, Ref. 8 I Ks 2/64 and 8 Ks 1/69 against K. Franz and F. P. Stangl (оба – по Треблинке), в Н. Lichtenstein, «Im Namen des Volkes?», Bund, Cologne 1984, pp. 187f. (смерть через 15 минут вследствие дизельного выхлопного газа в газонепроницаемой камере в Бельзече), p. 201 (3 нажимных дизельных двигателя в Треблинке).

[117] Химик Дж. Бэйлер (J. Bailer) также горячо отстаивает дизельную версию, хотя он играет с подтасованными картами, см. прим. 6. То же самое относится и к Мартину Пэгерту: Martin Pägert, там же (прим. 60).

[118] Е. Манин, «Новое русское слово», 26-29 февраля 1995 года. Газета открыто признаёт: ревизионисты имеют «преимущество в воздухе», дизельный выхлоп не годится для массовых убийств! Подробности об этой статье см. здесь: M. Dragan, «Revisionisten haben Luftüberlegenheit», Vierteljahreshefte für freie Geschichtsforschung, 1(3) (1997), p. 138 (в сети: <http://vho.org/VffG/1997/3/Dragan3.html>).