



УДК 625
ББК 39.2
Н34

Нахтигаль Райнхард

Н34 Мурманская железная дорога (1915–1919 годы): военная необходимость и экономические соображения. — СПб. : Нестор-История, 2011. — 320 с.

ISBN 9-785-98187-882-4

Предлагаемая книга является переработанным и дополненным переводом немецкого исследования, которое впервые вышло в свет в 2001 г. В книге использованы документы из российских, австрийских, немецких и британских архивов, то есть тех стран, которых касалась судьба региона и трудившихся там военнопленных.

Издание предназначено для преподавателей, студентов и всех интересующихся российской историей.

УДК 625
ББК 39.2

ISBN 9-785-98187-882-4



© Райнхард Нахтигаль, 2011
© Издательство «Нестор-История»,
редакционно-издательская подготовка, 2011

Оглавление

Предисловие	5
1. Введение	7
2. Начало строительства дороги	42
2.1. Первые соображения	42
2.2. Вмешательство Англии	58
2.3. Крах британского консорциума Полинга — часть первая	72
2.4. Первые упоминания о военнопленных	75
2.5. Крах Полинга — часть вторая	78
2.6. Сведения Центральных держав о происшествиях на Русском Севере	82
2.7. Временная железная дорога вместо постоянной	85
2.8. Влияние Англии после краха Полинга	89
2.9. Начало строительства на центральном участке	91
2.10. Наблюдение Англии за процессом строительства	94
3. Начало привлечения военнопленных в 1916 г.	105
3.1. Приезд и численность военнопленных	105
3.2. Происхождение военнопленных и их национальная принадлежность	112
3.3. Условия жизни. Сведения российских ведомств и Центральных держав. Первые меры	121
3.4. Отчет архангельского губернатора Бибикова	122
3.5. Контроль строительства с российской стороны	126
3.6. Переговоры между Центральными державами и Россией об инспекционных поездках	130
4. Репрессии со стороны Германии с целью улучшения условий содержания военнопленных (июль – декабрь 1916 г.)	139
4.1. Подготовка и осуществление репрессивных мер	139
4.2. Реакция России	142
4.3. Экскурс: официальная позиция России	146
4.4. Результаты действий Германии в России	149
5. Эвакуация с Мурманской железной дороги и размещение военнопленных в России (1916–1918 г.)	154
5.1. Места размещения цинготных больных	155

Оглавление

5.2. Задержка эвакуации военнопленных	161
5.3. Эпидемия тифа	165
5.4. Эвакуация военнопленных с конца 1916 г.	167
5.5. Повторный привоз военнопленных на Мурманскую железную дорогу весной – летом 1917 г.	170
5.6. Сведения Центральных держав об эвакуации	173
5.7. Последние сведения о военнопленных на Мурманской железной дороге.	175
6. Побегии военнопленных с мест строительства Мурманской железной дороги.	179
6.1. Сообщения о побегах	182
6.2. Меры со стороны России, направленные на прекращение побегов	188
6.3. Пути бегства	190
6.4. Оказание помощи при побегах со стороны частных лиц и стран происхождения военнопленных.	191
6.5. Конец организованных побегов.	197
7. Действия и наблюдения Англии в 1917–1919 гг.	199
7.1. Мурманская железная дорога как стратегический объект в 1918 г.	217
7.2. Английская интервенция на Севере России.	223
7.3. Финансовая политика оккупантов	229
7.4. Последние экономические проекты Англии на Севере России	235
8. Заключение. Значение Мурманской железной дороги для новейшей истории	249
8.1. Человеческие жертвы среди военнопленных при строительстве	251
8.2. Стратегическое и экономическое значение железной дороги.	254
Приложения	280
Сокращения	288
Архивные источники	290
Библиография	293
Именной указатель.	307

Предисловие

Предлагаемая книга является переработанным и дополненным переводом немецкого исследования, которое впервые вышло в свет в 2001 г. В 2007 г. вышло второе, существенно дополненное издание, в которое вошли новые материалы из архивов Германии и Великобритании. Все эти годы меня не покидало желание познакомить русского читателя с эпизодом российской истории, который долгое время не освещался в отечественной литературе. После того как автор этой книги включил в нее материалы нескольких российских диссертаций, недоступных в его родной стране, он предлагает вашему вниманию исследование многообразных событий Первой мировой войны на самой обширной по историческому содержанию документальной основе. В нем использованы документы из российских, австрийских, немецких и британских архивов, то есть тех стран, которых касалась судьба региона и трудившихся там военнопленных. Однако, после выступления российских специалистов с исследованиями по истории постройки железных дорог и колонизации малонаселенных краев России, предложенная работа освещает в первую очередь два аспекта участия империи в Первой мировой войне, открывающие взгляд на внешние отношения страны.

Во время строительства Мурманской железной дороги российское правительство довольно рано начало применять труд военнопленных, что с конца 1915 г. стало привлекать внимание военных и политических органов их родных стран, в том числе Германии и Австро-Венгрии, которые стали все бдительнее следить за судьбой их подданных в северном крае, где поспешно старались довести до конца строительство железнодорожной линии.

Второй аспект рассматриваемой исторической проблемы заключается в том, что столь же рано английские союзники стали вмешиваться в дело строительства Мурманской железной дороги, сперва — чтобы помочь скорее построить благонадежный путь коммуникации; затем незаметно выявились и другие, долгосрочные соображения, которые были тесно связаны с русско-немецкими отношениями и с немецким

Предисловие

элементом в царской России. Британское влияние продолжалось до краха интервенции и Белого движения в России.

Автор выражает свою искреннюю благодарность ряду русских коллег, сотрудников и помощников, не всех из которых есть возможность назвать поименно. Необходимо отметить мурманского историка-коллегу Владимира Анатольевича Карелина, который первый «открыл» для россиян немецкую работу о Мурманской железной дороге и, таким образом, его автора. Своему мурманскому коллеге и заслуженному краеведу Алексею Алексеевичу Киселеву автор приносит свою благодарность за то, что он согласился выступить рецензентом данного исследования. В качестве переводчиков действовали Марина Иванова и Петер Кайзер, помогали советом и литературно правили текст Ирина Черказьянова, Ирене Гис, Дмитрий Городин, Сергей Нелипович и Виктор Захаров. Автор также благодарит издательство «Нестор-История» за публикацию данного издания.

1. Введение

В этой книге речь пойдет о территории, которая, находясь на самом северном краю Европы, еще в начале XX в. считалась периферийной, недоступной и почти неизвестной. Особенности обстоятельства хода Первой мировой войны позволили спустя десять лет после её окончания совершить району западного Беломорья такой скачок в своем развитии, что он приобрёл серьезное значение для Российского государства. Россия вступила на путь интенсивной индустриализации, которая обернулась безжалостным отношением к экологии и человеку. Впоследствии еще одна мировая война дала новый толчок развитию этой области, которое, по существу, сформировало её нынешний вид. Притом за истекшее столетие государственная граница на западе претерпела совершенно незначительные изменения.

После определённого периода упадка в экономике и промышленности область между Баренцевым морем и морями Северного Ледовитого океана, как нам представляется, снова испытывает подъём. Ново во всём этом то, что в самой России звучит определённое признание Крайнего Севера, которое означает желание осваивать и охранять эту в природном отношении негостеприимную область. Но об этом позже. В центре данного исследования находится тот момент истории Крайнего Севера России, когда были определены вехи его дальнейшего развития. При этом знаменателен и тот факт, что уже в последние десятилетия перед началом Первой мировой войны имелись планы освоения этих мест, которые не осуществлялись вследствие недостатка у России средств.

Царская Россия, вступив в эпоху индустриализации позднее ведущих европейских государств, впоследствии, однако, очень быстро обнаружила большой потенциал развития. Следствием этого стал бурный подъем в промышленной и военной областях по сравнению с другими европейскими великими державами. Русско-японская война 1904–1905 гг. сработала как катализатор: она продемонстрировала руководству страны и всему миру, какие проблемы в России остаются все еще нерешенными. Российское руководство нашло это

1. Введение

решение, и при финансовой поддержке в первую очередь Франции, а потом и Бельгии стало расширять отрасли тяжелой промышленности. При этом сформулированное уже в 1892 г. особенное желание Франции заставить Россию по возможности быстро построить железные дороги, а также организовать новое строительство в тыловой части западных российских губерний с целью молниеносного развертывания российских войск против соседней развивающейся Германии до 1914 г. исполнилось лишь отчасти. Вместо этого Российское государство сосредоточило свои усилия на внутрироссийских областях: Сибири и Центральной Азии¹ — с целью их внутренней колонизации. Об эпизоде отступления России от стратегических планов и проектов союзной Франции, в особенности в военном отношении, будет сказано ниже.

К числу довоенных строек принадлежала также и железнодорожная линия, соединявшая столицу с Сибирью, а точнее, первоначально со средним Уралом; ее строительство было завершено в 1903 г. В 1913 г. началось строительство железной дороги по западному берегу Онежского озера на Петрозаводск. Это было южное окончание той железной дороги, которая потом стала известна под названием Мурманской. Центр кузнечного дела и пушечного литья времен Петра Великого, Петрозаводск в течение XIX в. большей частью утратил свое значение в военном деле и промышленности, после того как в конце столетия, в особенности на Украине, возникли крупные, гораздо более современные металлургические и сталеплавильные заводы. Причина многолетнего отставания железнодорожного строительства заключалась не только в том, что промышленные товары долгие годы было удобно и дешево перевозить через Онежское озеро, Свирь, Ладожский канал и, в конце концов, по Неве. Важнее, пожалуй, было соединить столицу с уже существовавшей железнодорожной сетью; возможно, при этом особую роль сыграли политические причины, проявившиеся позже. В момент резкого усиления военной напряженности летом 1915 г. российское правительство начало строить на

1 Лишь незадолго до начала и во время войны началось обширное строительство железных дорог в районе между Финским заливом и Черным морем. См. *Лебедев А.В.* История становления и развития железнодорожных путей сообщения России во второй половине XIX — начале XX в. (по материалам Северной железной дороги): дис. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2010; *Polvinen T.* Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Plänen Rußlands vor dem Ersten Weltkrieg. Helsinki, 1962. S. 13 и след., особенно с. 34 и след.

1. Введение

Мурманском побережье, круглогодично свободном ото льда, порт, через который союзники России по Антанте могли поставлять вооружение и промышленные товары. Этот порт должен был быть соединен с помощью быстро построенной железнодорожной линии, идущей через приполярные районы Карелии и Кольского полуострова, с Петроградом и фронтом. Между 1915 и 1917 гг., помимо десяти тысяч местных рабочих, к строительным работам были привлечены еще в общей сложности 70 тыс. военнопленных Центральных держав, и все они испытали на себе тяжелые климатические условия, недостатки инфраструктуры, плохую организацию и постоянные авралы. И лишь вследствие того обстоятельства, что забившие тревогу правительства Центральных держав позаботились о судьбе этих пленных, на горизонте внимания мировой общественности на короткое время возник гигантский проект строительства на абсолютно неосвоенной территории. В советской и современной литературе ни строительству дороги, ни её значению (в т. ч. и во время Второй мировой войны) до сих пор не уделено достаточного внимания.

Стоит упомянуть некоторые недавние работы российских исследователей, содержание которых связано с Севером России и от которых следовало бы ожидать, что речь там пойдет и о Мурманской железной дороге. Тем не менее для периода Первой мировой войны или даже для вопросов, непосредственно касающихся строительства Мурманской железной дороги, они не являются особенно существенными. С 1997 г. архангельский историк Владимир Николаевич Булатов начал публикацию пятитомного труда по истории Русского Севера начиная с IX столетия². Для нас интересны два последних тома, которые и вышли последними, правда, пятый том появился в один год с моим исследованием строительства Мурманской железной дороги. Добро-совестный анализ Булатова, который, осознавая себя первопроходцем, занимается по преимуществу историей центральной части губернии и примыкающих к ней с севера прибрежных областей в указанные периоды, полностью исключает из повествования Первую мировую войну и строительство Мурманской железной дороги, хотя и то и другое представляет собой увлекательнейшую главу в истории Кольского полуострова и российской Карелии — возможно,

² Булатов В.Н. Русский Север. Т. 1: Заволочье (IX–XVI вв.). Архангельск, 1997. Т. 2: Встречь солнца (XV–XVII вв.). Архангельск, 1998. Т. 3: Поморье (XVI — начало XVIII в.). Архангельск, 1999. Т. 4: Свет Полярной звезды (XVII–XIX вв.). Архангельск, 2002. Том 5: Ворота в Арктику. Архангельск, 2001.

1. Введение

за исключением действий немецких и финских войск в Заполярье в 1941–1943 гг. Современное исследование о Кольском полуострове историков Г.П. Попова и Р.А. Давыдова слишком уж связано с традицией региональной истории, склонной к размышлению и добавлению многочисленных исторических рассказов³. Всё же некоторые указания на предысторию государственного освоения этих мест можно почерпнуть из этой работы, которая в остальном не касается Первой мировой войны и тем более строительства Мурманской железной дороги.

В 1996 г. вторым изданием вышла книга С.Ф. Харитонова и Ю.К. Звягина, посвященная памяти инженеров и технических рабочих Мурманской железной дороги. В ней имеются две краткие главы, которые обзорно освещают предысторию сооружения железной дороги и ее постройку во время Первой мировой войны, не затрагивая более подробно вопрос труда военнопленных и английского участия⁴.

Наконец, вышедшая недавно работа российских ученых С.Н. Голубчикова и С.В. Ерохина обзорно охватывает весь российский Север, включая и заполярную Сибирь⁵. Эта более чем скромная по объему работа заслуживает внимания, так как соединяет очень давний вопрос о пользе, которую приносила рассматриваемая область России, — здесь в первую очередь имеются в виду полезные ископаемые Европейского Севера России — с задачей, которая возникла только в последние годы существования Советского Союза, но сегодня имеет большее значение в российском народном хозяйстве и в политическом сознании, — заботой об экологии. Работа имеет скорее культурно-географическую, нежели историческую направленность, и точно так же не затрагивает проблемы Первой мировой войны и строительства Мурманской железной дороги и их первостепенного значения для экономики, промышленности и жизни людей этого обширного региона.

В 1995 г. петербургский историк Александр Голубев защитил кандидатскую диссертацию по истории строительства Мурманской

3 Попов Г.П., Давыдов Р.А. Мурман. Очерки истории края XIX — начала XX вв. Екатеринбург, 1999. Работа опирается на хорошую научную базу, включающую в себя и зарубежные источники.

4 Харитонов С.Ф., Звягин Ю.К. Мурманская. Кировская. Октябрьская. Петрозаводск, 1996. С. 3–28.

5 Голубчиков С.Н., Ерохин С.В. Российский Север на переломе эпох: науч.-аналит. монограф. М., 2003.

1. Введение

железной дороги⁶. Эта работа опирается на более старую кандидатскую диссертацию Е.К. Арьевой 1955 г. и на архивные фонды РГИА и ГА Карельской автономной республики. Она прежде всего затрагивает технические вопросы изыскания пути, его сооружения, а также сложные проблемы снабжения рабочих и их тяжелой жизни, упоминает также число военнопленных и их судьбу. Две недавние диссертации использованы в моем исследовании. Антон Лебедев исследовал историю сложной постройки Северной железной дороги от Вологды на Архангельск в конце 1890-х гг., представляя интересные для сравнения с историей Мурманской железной дороги факты и происшествия, причем при сооружении Архангельской линии не было повсеместных заболеваний⁷. Екатерина Орехова в 2009 г. защитила диссертацию о колонизации Мурманского полуострова с конца XIX в. до раннего периода существования Советского государства⁸. В ней рассматриваются первые российские планы по освоению Мурманского полуострова русским населением и, уже после Первой мировой войны, их осуществление Советским государством при совершенно других обстоятельствах. Автор благодарен исследовательнице и за то, что она сообщила о других важных публикациях по теме освоения Русского Севера.

Обширное исследование историка железнодорожного транспорта Александра Сенина в концентрированном виде опубликовано в 2009 г. как монография. В ней Мурманская железная дорога не занимает первоочередное место, хотя результаты подробного изучения Сенина в целом достаточно важны для сложного, длинного периода восьмилетних войн России с 1914 по 1922 годы⁹. Автореферат диссертации архангельского историка Павла Федорова был предоставлен автору мурманским историком В. Карелиным в 2010 г. Работа рассматривает

6 Голубев А.А. История строительства Мурманской железной дороги, 1913–1917 гг.: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 1995 (208 с.).

7 Лебедев А.В. История становления и развития железнодорожных путей сообщения России во второй половине XIX — начале XX в. (по материалам Северной железной дороги): дис. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2010 (238 с.).

8 Орехова Е.А. Колонизация Мурманского полуострова во второй половине XIX — первой трети XX в.: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2009.

9 Сенин А.С. Управление железнодорожным транспортом России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.): дис. ... докт. ист. наук. Москва, 2006 (818 с.) и Сенин А.С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революции (1914–1922 гг.). Москва, 2000. С. 124 и след. — упоминается Мурманская ж. д. См. также: Сенин А.С. Министерство путей сообщения в 1917 г. 2-е изд. М., 2009.

1. Введение

стратегическое и политическое значение Кольского полуострова в течение XVI–XX вв. и уделяет большое внимание вопросу о значении Мурманской железной дороги¹⁰.

Первое издание моего исследования (2001 г.) ограничилось вопросом использования военнопленных при строительстве Мурманской железной дороги в 1915–1917/18 гг. Как теперь мне стало известно, тогда я обошел вниманием три важные финские работы, исходящие из северо-европейских позиций, которые также посвящены именно строительству дороги и политико-экономическим результатам этого строительства. Уже в 1980 г. появилась диссертация Эйно Лиитинена, которая рассматривает позицию Великобритании в отношении стремления Финляндии к независимости во время и сразу после Первой мировой войны. Из нее я узнал еще об одной попытке активного английского участия в экономических делах России в конце Первой мировой войны¹¹. Ранние исследования Туомо Полвинена посвящены истории российских железных дорог — и не только в Финляндии — до начала Первой мировой войны. Строительство дороги в европейской части России, конечно, было мотивировано стратегическими планами. Полвинен рисует картину, которая возникла в совершенно другой ситуации, в военные годы (1915–1916)¹². Важным для данного исследования является упоминание о том, что строительство дороги в России, по крайней мере какое-то время, интенсивно поддерживалось частными предприятиями, которые ее первоначально и эксплуатировали. Только за несколько десятков лет до начала Первой мировой войны в России началось стратегическое строительство железных дорог, протянувшихся через всю страну, осуществлявшееся государством, стремившимся к иной конфигурации дорог, чем та, которая существовала при строительстве их частными предприятиями, преследовавшими экономические цели¹³. Полвинен обращается

¹⁰ Федоров П.В. Центр и северная окраина Российского государства в XVI–XX вв.: Динамика стратегических связей (на материалах Кольского Заполярья): автореф. дис. ... докт. ист. наук. Архангельск, 2009.

¹¹ *Lyttinen E.* Finland in British Politics in the First World War. Helsinki, 1980 // *Annales Academiae Scientiarum Fennicae. Issue B. Vol. 207*).

¹² *Polvinen T.* Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Plänen Rußlands vor dem Ersten Weltkrieg. Уже тогда автор мог использовать материалы актов из четырех центральных советских архивов, среди них нынешнего Российского государственного Военно-исторического архива в Москве.

¹³ *Ibid.* S. 32 и след. Этот факт очень важен для данного исследования. Он отразился на конфигурации железнодорожных линий в нынешней республике Беларусь и в Украине. Ср. далее.

1. Введение

также к ранним проектам строительства заполярной железной дороги, появившимся начиная с 1893 г.; большое участие в их разработке принимал российский министр финансов того времени граф С.Ю. Витте.

Далее, в 1997 г. Алпо Юнтунен представил свое исследование строительства дороги в финско-карельской области до 1890 г., которое также вкратце описывает строительство Мурманской железной дороги; впрочем, это единственная научная работа, в которой предпринимается такая попытка с учетом общеисторических взаимосвязей¹⁴. Несмотря на то, что он не пользовался немецкими или австрийскими источниками, его четкие выводы производят сильное впечатление. Жаль, что эти фундаментальные русские и финские работы не нашли широкого распространения; но это естественно для работ на финском языке, которые большинству исследователей недоступны. Отдельные из недавних русских диссертаций, несомненно, стоит опубликовать, чтобы предоставить зарубежным исследователям полярного Севера результаты деятельности русских коллег. Первый том «Истории железнодорожного транспорта России, 1836–1917 гг.» увидел свет в 1994 г. Там и говорится о постройке Мурманской железной дороги¹⁵.

Факт строительства Мурманской железной дороги отвечает на многие ключевые вопросы о роли России в Первой мировой войне. Во-первых, необходимо учесть, что это важное техническое мероприятие осуществлялось российскими властями уже после начала войны и тяжелых потерь на Западном фронте, приведших к осознанию затяжного характера войны, к которой Россия была готова хуже, чем её враги или союзники по Антанте. Летом 1915 года военное развитие российской экономики¹⁶ привело к решению в кратчайшие сроки проложить железную дорогу для обеспечения снабжения отдаленного района с малой плотностью населения, без налаженной

14 Juntunen A. Valta ja rautatiet. Luoteis-Venäjän rautoteiden rakentamista keskeisesti ohjanneet tekijät 1890 – luvulta 2. maailmansotaan. Helsinki, 1997. В библиографическом списке приведены многочисленные названия российских работ, посвященных строительству железных дорог на Севере России; в конце приведен исчерпывающий обзор на английском языке.

15 История железнодорожного транспорта России, 1836–1917 гг. Т. 1. С. 194–202, с фотографиями.

16 Handbuch der Geschichte Rußlands. Bd. III, 1. Stuttgart: Gottfried Schramm, 1983. S. 508 и след.; Gronsky P. C., Astrov N.J. The War and the Russian Government. New Haven, Conn., 1929 и Zagorsky S.O. State Control of Industry in Russia during the War. New Haven, 1928.

1. Введение

инфраструктуры. Строительство железной дороги глубоко изменило характер экономики и географии всех затронутых им регионов, что делает необходимым выявить аспекты истории и экономики, а также географии того региона европейской части России, который до конца двадцатого столетия был недоступен для иностранцев или их не интересовал¹⁷. Вместе с тем, советская наука только в одном случае уделяла должное внимание строительству этой железной дороги: много говорилось о составе рабочих и их тяжелом положении и о принудительном характере труда¹⁸. Ее значение в период между войнами и, в особенности, использование труда военнопленных мало кого интересовали как до, так и после распада Советского Союза¹⁹.

Вторым важным аспектом этого исследования является использование труда немецких военнопленных в России. Здесь необходимо выяснить, в каких условиях они работали и жили в районе строительства Мурманской железной дороги и как тогда осуществлялось их обеспечение со стороны ответственных за это ведомств. Очевидно, оно оказалось настолько неудовлетворительным, что осенью 1916 года Германская империя предприняла репрессивные меры против русских пленных офицеров с целью добиться ответного улучшения условий содержания немецких пленных, работающих на ее строительстве. Принятие этих мер является знаменательным историческим событием, поскольку они еще раз продемонстрировали характер отношений между тремя воюющими империями: с 1915 года между Германией и Россией были налажены тайные контакты, определенную роль в которых играли нейтральные скандинавские государства Дания и Швеция. Еще задолго до начала Первой мировой войны существовали тесные династические отношения между немецкими правящими домами и Романовыми из России. Они строились отчасти при посредничестве королевских домов Дании и Швеции.

17 Исследований о строительстве железной дороги в России долгое время было немного, и военнопленные там не рассматриваются: *Михайлов И.* Эволюция русского транспорта 1913–1925 гг. М., 1925; *Васильев Н.В.* Транспорт России в войне 1914–1918 гг. М., 1939.; *Westwood J.N.* Geschichte der russischen Eisenbahnen. Zürich, 1966.

18 *Арьева Е.К.* История сооружения Мурманской (Кировской) железной дороги: дис. ... канд. ист. наук. Петрозаводск, 1955.

19 См. также комментированную библиографию: *Федоров П.В.* Спорные вопросы в истории Мурманска 1917–1997. Концепции, суждения, гипотезы. Мурманск, 1998.

1. Введение

Через свои национальные организации Красного Креста обе эти страны проявили активность в вопросах обращения с военнопленными в России, Германии и Австро-Венгрии задолго до того, как в апреле 1917 года они официально взяли на себя дипломатическую защиту граждан этих стран. Двойкая, отчасти сомнительная роль обоих северных государств в делах военнопленных подробно рассматривается далее²⁰. Однако военнопленные с обеих сторон были лишь одной стороной медали этих длительных, державшихся в тайне отношений между Россией и Германией. В разгар войны, в 1915/16 г., германское командование попыталось провести в Петрограде зондаж условий мира, опять-таки через скандинавские страны. И поскольку в Берлине не могли найти существенных политических, экономических или стратегических столкновений интересов обеих держав, то подписание сепаратного мира на востоке стало настоящей целью войны для немцев, к которой к концу 1916 года они были близки, как никогда ранее. Стабилизация немецко-австрийского Восточного фронта летом после Брусиловского прорыва явилась для этого хорошей политической предпосылкой. В том же году брат российской императрицы, герцог Эрнст-Людвиг Гессен-Дармштадтский, приехал инкогнито в Петроград, где председателем Совета министров в то время был человек немецкого происхождения — Борис Штюрмер. Как нам теперь известно, осторожное прощупывание возможности заключения сепаратного мира со стороны Германии было совершенно напрасным. К тому же осенью 1916 года стало понятно, что авторитет царской семьи оказался под угрозой не только из-за неудачного ведения войны и частых перемен в высшем руководстве страны («министерская чехарда»). Влияние старца Распутина на политику правительства и распространившиеся слухи об измене во властной верхушке государства, о немецком шпионаже и влиянии Германии на русскую политику нанесли ущерб не только престижу царской семьи, но и всей династии в целом. На этом фоне решение о принятии репрессивных мер, в результате которых Россия же и оказалась под давлением международной общественности, явилось не совсем своевременным для германского правительства.

Наконец, репрессивные меры со стороны Германии оставались при изучении современных международно-правовых норм ведения

20 *Nachtigal R.* Rußland und seine österreichisch-ungarischen Kriegsgefangenen 1914 bis 1918. Remshalden, 2003.

1. Введение

войны долгое время без внимания²¹, несмотря на их уникальность в период обеих мировых войн, так как было очевидно, что они были введены для защиты собственных военнопленных. Применяемые на Восточном фронте во время Первой мировой войны карательные меры до сих пор не вызвали научного интереса. Это подразумевает взаимосвязанный характер вопроса содержания военнопленных, который учитывался обеими сторонами и исчез только после победы одной из воюющих коалиций. И хотя репрессии против военнопленных были запрещены решением второй Женевской конференции в 1929 г. на основании опыта Первой мировой войны, тем не менее особенная ситуация с использованием пленных при строительстве Мурманской железной дороги в литературе по международному праву странным образом осталась незатронутой²². Репрессии против военнопленных имели место и во время Второй мировой войны. И хотя существовала известная мера обоюдности, противники тем не менее придерживались определенных правил. Также и в самых современных исследованиях, где рассматриваются репрессии против военнопленных, речь не идет о случаях участия военнопленных в строительстве Мурманской железной дороги²³.

Кроме того, правительствам в Берлине и в Вене к тому моменту, когда они приняли решение о репрессиях против пленных русских офицеров в Германии, еще не были точно известны обстоятельства введения российским руководством намеренной сегрегации по национальному признаку, прежде всего в отношении пленных из австро-

21 См.: *Garner J.W.* International Law and the World War. London, 1920. Vol. 2. P. 51 и след.; *Kunz J.*: *Kriegsrecht und Neutralitätsrecht*. Wien, 1935. S. 30 и след., S. 69 и след.; *Scheidl F.* Die Kriegsgefangenschaft von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. Eine völkerrechtliche Monographie. Berlin, 1943. S. 265 и след.; *Kalshoven F.* Belligerent Reprisals. Leiden, 1971. S. 69 и след.; *Kalshoven F.* Belligerent Reprisals Revisited // *Netherland's Yearbook of International Law* 21 (1990) S. 43–80; *Handbuch des humanitären Völkerrechts in bewaffneten Konflikten* (изд. Dieter Fleck). München, 1994. С. 165 и след.

22 См. *Scheidl F.* Die Kriegsgefangenschaft... S. 265 и след.; *Kalshoven F.* Belligerent Reprisals. P. 69; *Vance J.F.* Men in Manacles: The Shackling of Prisoners of War, 1942–1943 // *Journal of Military History* 59 (1995) 483–504. Об обоюдном оборонном механизме см.: *Overmans R.* «In der Hand des Feindes». Geschichtsschreibung zur Kriegsgefangenschaft von der Antike bis zum Zweiten Weltkrieg // *In der Hand des Feindes Kriegsgefangenschaft von der Antike bis zum Zweiten Weltkrieg* (изд. R. Overmans). Köln, 1999. P. 1–39, здесь S. 27 и след.

23 См.: *Nachtigal R.* Kriegsgefangenschaft an der Ostfront 1914 bis 1918. Literaturbericht zu einem neuen Forschungsfeld. Frankfurt/Main, 2005. S. 109–114.

1. Введение

венгерской многонациональной армии. В конце 1914 — начале 1915 г. из панславянских соображений при содержании военнопленных славян были введены привилегии, поначалу состоявшие в том, чтобы интернировать их, в отличие от немцев и мадьяр, в европейской части России. В конце концов, при использовании труда военнопленных на экономически плохо развитом Севере России эта национальная политика велась сравнительно последовательно²⁴. Особенно отчётливо она проявлялась в 1916 г., в то время, когда использование в России труда 75 % военнопленных из Центральных держав достигло своего апогея, когда в великой державе Восточной Европы царило военное напряжение. Описания этого узла сюжетных линий, затянувшегося вокруг события, имевшего значительные последствия для мировой истории, в данном случае вокруг строительства Мурманской железной дороги, до сих пор нет, — не в последнюю очередь из-за недоступности русскоязычных источников, которые прежде всего раскрывают мотивы действий российского руководства того времени²⁵.

В новом издании этого исследования появляется еще и дополнительный момент, который в первом издании был слегка затронут. Исследование 2001 года объемом в 160 страниц было лишь побочным продуктом моей работы об австро-венгерских пленных в России в период в 1914–1918 гг. Объем и качество русскоязычного материала о Мурманской железной дороге и некоторых немецкоязычных архивных дел из Федерального архива Германии (Берлин), касающихся только этой темы, требовали отдельной публикации, иначе они лишь увеличили бы объем упомянутой выше работы и оттеснили бы на второй план изложение истории того, как был организован и структурирован военный плен в России. После появления исследования о Мурманской железной дороге один мой критик затронул больной вопрос, так как в первом издании подробно описывалась большая заинтересованность

24 *Nachtigal R.* Rußland und seine österreichisch-ungarischen Kriegsgefangenen. Remshalden, 2003. S. 221 и след., а также: *Nachtigal R.* Privilegiensystem und Zwangsrekrutierung: Russische Nationalitätenpolitik gegenüber Kriegsgefangenen aus Österreich-Ungarn // *Kriegsgefangene im Europa des Ersten Weltkrieges* / Jochen Oltmer (ed.). Paderborn, 2005. S. 167–193.

25 В литературе более раннего времени в основном освещается лишь один из этих аспектов. Так, например, у *Brändström E.* Unter Kriegsgefangenen in Russland und Sibirien, 1914–1920. Leipzig, 1927/31. S. 107 и *Scharping K.* In russischer Gefangenschaft. Kulturelle und wirtschaftliche Leistungen der deutschen Kriegsgefangenen in Russland 1914–1918. Berlin, 1939. S. 45. Точка зрения военного у *Knox A.* With the Russian Army 1914–1917. London, 1921 и местами *Maynard Ch.* The Murmansk Venture. New York, 1971.

1. Введение

в строительстве одной английской фирмы, занимавшейся железнодорожным строительством, а с ней и союзного английского правительства. Однако изученные источники Российского государственного исторического архива в Петербурге не дали никаких сведений о том, что же стало с намерением Англии построить в 1915 г. по крайней мере один участок дороги, используя собственную технику и заграничную рабочую силу.

Дальнейшие поиски в Государственном архиве Великобритании (TNA, Лондон) дали ошеломляющий ответ не только на этот вопрос, но и привели к широко рассматриваемому, прежде всего Берндом Бонветчем, вопросу об экономических и военных отношениях России с Соединённым королевством²⁶. Отчетливее, чем в вышедшей позднее работе Кита Нильсона²⁷, он выявил сложные отношения союзников между собой, хотя случай с Мурманской железной дорогой, в котором воплотилась сущность многогранных отношений, подробно им не рассматривается. В диссертации по английскому вопросу он сосредоточил свое внимание прежде всего на тех действиях, которые не были нацелены на сиюминутные преимущества в военной ситуации, а были направлены в качестве «big design» на долгосрочную привилегированную позицию в длительных экономических отношениях с Россией. То, что он в своей работе почти не затронул тему строительства Мурманской железной дороги, а также и других попыток Англии закрепиться в ходе войны на Севере России, усиливает значение данного исследования, которое изначально исходило из другой постановки вопроса.

О событиях военных лет речь идет и в фундаментальном труде Эзы Зундбэк, опубликованном в 2001 г.²⁸ Хотя в этой работе не затрагивается подробно Север России, Мурманская железная дорога или местность, через которую она проходит, зато в ней освещается англий-

26 *Bonwetsch B.* Kriegsallianz und Wirtschaftsinteressen. Rußland in den Wirtschaftsplänen Englands und Frankreichs 1914–1917 // Studien zur modernen Geschichte Bd. 10. Darmstadt, 1973. О военных целях России также: *Linke H.G.* Das zarische Rußland und der Erste Weltkrieg. Diplomatie und Kriegsziele 1914–1917. München, 1982. S. 61–98.

27 *Neilson K.* Strategy and Supply. The Anglo-Russian Alliance, 1914–17. London, 1984. У него же: *Britain and the last Tsar. British Policy and Russia 1894–1917.* Oxford, 1995.

28 *Sundbäck E.* Finland in British Baltic Policy. British Political and Economic Interests regarding Finland in the Aftermath of the First World War, 1918–1925 // *Annales Academiae scientiarum fennicae* Bd. 315. Helsinki, 2001.

1. Введение

ский взгляд на огромное пространство «Северо-Восточной Европы» в финальной фазе Первой мировой войны, когда там возникли новые национальные государства и новые границы. В представлении этого пространства Зундбэк опирается в первую очередь на оценки и замечания британского Министерства иностранных дел (Foreign Office), где в сугубо консервативных, элитарных кругах сознавали, что речь идет об экономической войне против быстро развивающейся Германии и о создании Англией новых рынков для послевоенного времени.

На этом, более крупном, фоне империализма и эпохи мировых войн и освещается автором строительство Мурманской железной дороги. Исследования, проведенные автором представленной работы в лондонском архиве, показали, что вклад англичан в строительство Мурманской железной дороги на раннем этапе представляет собой лишь одну из многих попыток Англии еще во время войны укрепить свои экономические, а вместе с тем и политические позиции, по крайней мере на Севере России. Эти попытки предпринимались в 1915–1919 гг., и поводом к ним было намерение использовать менее развитый регион для своих нужд в мире, поделенном великими мировыми державами в период расцвета империализма. При этом Мурманская железная дорога была первым объектом, за которым должно было последовать строительство других железных дорог на Севере России. При более поздних попытках английских фирм она играла лишь второстепенную роль, но зато являлась для них существенной предпосылкой.

Поэтому предметом переработки моего исследования и добавления к нему являлась еще и вторая основная тема — интересы Англии и ее активность в ходе мировой и гражданской войн на Севере европейской части России. Однако здесь надо кое-что пояснить: ни ход гражданской войны на Русском Севере, ни военная интервенция Англии, в которой наравне с английскими войсками принимали участие войска других стран — участниц западного блока Антанты, здесь описываться не будут. Эти темы уже многократно освещались, например в работе Николауса Катцера²⁹. Если участие Англии в строительстве Мурманской железной дороги с 1915 по 1916/17 г. объяснялось срочной военно-стратегической необходимостью, то вряд ли

29 Katzer N. Die weiße Bewegung in Rußland. Herrschaftsbildung, praktische Politik und politische Programmatik im Bürgerkrieg // Beiträge zur Geschichte Osteuropas. Bd. 28. Köln, 1999. S. 217–241; Ullman R.H. Anglo-Soviet Relations, 1917–1921. T. 2. Britain and the Russian Civil War. November 1918 — February 1920. Princeton NJ, 1968 — речь не идет об экономическом участии островного королевства.

1. Введение

после Октябрьской революции в России это все еще рассматривалось как повод. Выразители идей мировой политики и основные военные инвесторы из западного блока Антанты, Англия и Франция³⁰, с учетом театра военных действий в северной Франции и в Бельгии, на протяжении всех лет войны были заинтересованы в снятии военного напряжения на Западном фронте. Это могло произойти только в случае наступательных, но вместе с тем и успешных действий многочисленных войск в поддержку российской императорской армии против Германии.

В Первую мировую войну обе стороны стремились к решающей военной битве на Западном фронте. Сильнейший противник на севере Франции должен был быть полностью сокрушен, и это несмотря на то, что с сентября 1916 года до конца войны Верховным военным командованием Германии руководили Гинденбург и Людендорф, два участника (и победителя) битв на Восточном фронте, которым, когда в августе 1916 года они приняли военное командование от их соперника генерала Эриха фон Фалькенхайна, пришлось покориться стратегической необходимости и обратить свое внимание на Запад. В то время как в период между осенью 1914 г. и летом 1918 г. на Западном фронте армии были вовлечены в изнурительную и смертоносную позиционную войну, на Восточном фронте, менее обеспеченном техникой и вооружением, велась и маневренная война, особенно в летние месяцы, когда битв было особенно много. Эта инициатива в основном исходила от России, однако заметные победы ей удалось лишь в борьбе против австро-венгерской армии на южном направлении Восточного фронта. Тем не менее, как только ситуация для австро-венгерской армии становилась критической, германский союзник помогал своими войсками, пока положение вновь не стабилизировалось. После самого сокрушительного удара России, Брусиловского прорыва летом 1916 г., это привело к крайне эффективному слиянию германских и австрийских войск на востоке и образованию так называемого фронта Гинденбурга³¹.

После того как на западе немецкое наступление затихло, а зимой 1914/15 г. фронт укрепился для ведения позиционной войны, всем воюющим державам стало понятно, что война не закончится через

30 *Horn M.* Britain, France, and the Financing of the First World War. Montreal, 2002. P. 76.

31 Это наглядно описал *Rauchensteiner M.* Der Tod des Doppeladlers. Österreich-Ungarn und der Erste Weltkrieg. Graz, 1994.

1. Введение

несколько месяцев. Были приняты средне- и долгосрочные меры предосторожности: например, во Франции, Германии и Австро-Венгрии стали использовать труд вражеских военнопленных, чтобы возместить высокие потери в рабочей силе после первых битв и увеличить количество военнообязанных собственного мужского населения. Россия, которая выставила самую многочисленную армию (в конечном счете до 15 млн мобилизованных) и которая, казалось бы, меньше всех должна была заботиться о людских потерях, уже во время Карпатской операции (с января 1915 г.), оказавшейся кровопролитной для обеих сторон, начала испытывать большую нехватку подкрепления в результате распространенного среди всех воюющих держав мнения о недолгосрочности войны.

Весной 1915 г. на Россию со всей мощью обрушился ощутимый дефицит оружия и боеприпасов. Сообщение о том, что безоружные русские солдаты второй или третьей линии шли в атаку за своими вооруженными товарищами из первой линии, чтобы подобрать оружие погибших товарищей, не легенда. Когда в ходе мощного летнего прорыва Центральных держав в 1915 г. пали важные российские укрепления на Нареве и к югу от Варшавы, стало понятно, что российское военное командование избрало перед войной неверную тактику инвестирования: большая часть бюджета была использована на дорогостоящую модернизацию польских фортов-застав, а не на развертывание эффективной военной или тяжелой промышленности для производства оружия и обеспечения инфраструктуры для маневренной войны. Современными крепостями для маневренной войны стратегически были важны еще менее, чем для позиционной. Если французская крепость Верден весной 1916 г. была по-настоящему уничтожена, то в российской Польше многие крепости сдались еще до мощного артиллерийского обстрела со стороны немецкой и австрийской тяжелой артиллерии, который грозил бы большим ущербом.

Таким образом, западные страны — участницы Антанты из-за трудного военного положения, в котором оказались российские союзники, были вскоре вынуждены срочно предоставить действенную помощь в вооружении. Однако как это можно было осуществить, если большое преимущество в обретении союзника в лице России для отвлекающего маневра за спиной врага в то же время таило в себе огромный недостаток — отсутствие прямых связей с Российской империей? Осуществлению ввоза в Россию большого количества боеприпасов противостояла проблема безопасного доступа к территории союзника, чья военная промышленность лишь в 1916 г. была

1. Введение

запущена на полную мощность. Весной 1915 года проблема встала со всей остротой и так и осталась нерешенной для обоих союзников после двукратной смены формы правления в России в 1917 г.

Для проблемы, которой в 1915 г. занимался прежде всего Первый Лорд британского адмиралтейства Уинстон Черчилль, было несколько решений. Российские порты на Черном море были недоступны со времени вступления в войну Османской империи и потому в стратегическом отношении бесполезны. С помощью Дарданелльской операции в феврале 1915 г. Великобритания попыталась своей военной властью проложить дорогу на юг России. В упорной борьбе турецкие войска при помощи германских военных специалистов, руководивших их штабами, справились с десантом англичан и французов, и после больших потерь этот прорыв к декабрю того же года был остановлен.

В то же время в Лондоне уже подумывали о том, что до России можно добраться еще через два морских порта, которые, однако, имели большие транспортные и технические недостатки. Старейший русский океанский порт Архангельск, ближайший к Британским островам, в период с ноября по апрель–май замерзает до такой степени, что ледоколам того времени не удавалось в течение долгой зимы заводить туда транспортные суда хотя бы на краткое время. Несмотря на эти ограничения, возможности порта использовались целиком, и приходилось смириться с тем, что они недостаточны. Но стоило лишь однажды выгрузить товары из стран Антанты на одном из многочисленных складов огромного архангельского порта, находящегося в богатом островами низовье Северной Двины, как обнаружилась новая беда — ничтожная провозоспособность однопутной узкоколейной дороги, ведущей в глубь России. Даже когда в конце 1915 года отрезок железной дороги Архангельск – Вологда перешли на русскую широкую колею, грузы из Архангельска невозможно было вывезти достаточно быстро. О недостаточности этого транспортного пути в Лондоне узнали только к началу 1916 г., когда там, кроме всего прочего, всерьез полагали, что просьбы России о помощи в доставке военной продукции не отвечают военной необходимости³². А поскольку морские транспортные пути Англии в военный 1916 г. и так были перегружены, то в Лондоне начало расти недовольство.

Недостатком второго незамерзающего российского тихоокеанского порта — Владивостока — была его значительная удаленность от

³² Neilson K. Britain and the Last Tsar. British Policy and Russia 1894–1917. Oxford, 1995. P. 354–357.

театра военных действий. И хотя он в первую очередь использовался для импорта вооружения из Японии и США, и здесь, подобно Архангельску, опять-таки обнаруживалась проблема, состоящая в том, что однопутная Транссибирская железная дорога работала недостаточно эффективно даже после того, как в конце 1915 г. ее сделали двухколейной. Вдобавок до русского фронта транспорт шел несколько недель. Кроме того, железную дорогу использовали (а с 1915 г. особенно) для транспортировки войск и перевозки пассажиров: солдат нужно было доставлять на фронт в европейскую часть России, а военнопленных и беженцев эвакуировать из западных районов в Сибирь. Но даже если бы в 1915 г. железнодорожный транспорт уже функционировал без перебоев и двухколейная дорога была бы введена в эксплуатацию, то и тогда огромное количество необходимой военной техники долгое время невозможно было бы перевезти на фронт достаточно быстро. Следствием явилось поражение с огромными потерями, которое русская армия потерпела во время наступления войск Центральных держав летом 1915 г. Безоружным или плохо вооруженным русским солдатам оставалось только отступать.

К этому времени представилось новое, дополнительное решение — строительство круглогодично свободного ото льда порта на легкодоступном для западных держав Антанты российском побережье Кольского полуострова. Портовые и телеграфные станции были построены у Кольского залива, между прочим, лишь к концу XIX века. С 1870-х гг. они были предназначены для пассажирских пароходов, и лишь иногда научные экспедиции интересовались полярными прибрежными зонами, их морской фауной и природными условиями. Теперь же здесь возникла проблема соединения такого военного порта с центром России. Разумеется, это надо было делать быстро, по возможности до начала зимы 1915/16 гг., так как потом оставалось использовать лишь такой способ доступа в Россию. До 1863 г. Архангельск был военным портом. Однако еще в конце XIX — начале XX в. дальновидные люди в России высказывали мысль о том, что для российского флота его местоположение выгоднее его балтийских портов³³.

33 Так, например, говорится в анонимной рукописи: Истинные богатства на Севере: возможности его заселения. Беломорские письма // XIII Особое Совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности (1902–1905 гг.). Дело № 39. По записке А. С. Н-на «Истинное значение нашего Севера и возможности его заселения», с. 3. Еще в январе 1915 г. граф Витте передал министру путей сообщения брошюру «Из архива С. Ю. Витте: Либава или Мурман», опирающуюся на довоенные представления. РГИА. Ф. 1576. Оп. 1. Д. 332. Л. 4.

1. Введение

Однако быстрое строительство поначалу однопутной железнодорожной ветки, которая могла бы эффективно работать по крайней мере зимой, означало использование либо новейших технических средств строительства, либо большего количества рабочей силы. Хотя лучше и то и другое! Не только ни того, ни другого не было на огромной территории западнее Белого моря; на самом деле там не было ничего, так как в сельской местности почти полностью отсутствовала какая-либо инфраструктура. И поэтому тут же возник вопрос, откуда можно взять рабочую силу и технические средства. И если вопрос о технических средствах вскоре отступил на второй план, то относительно рабочей силы российское правительство уже с началом строительства летом 1915 г. нашло решение: использовать труд военнопленных в этих экономически отсталых районах. Первая, небольшая партия военнопленных в тысячу человек прибыла туда в августе 1915 г. (возможно, даже раньше). В следующем году они составляли, вероятно, по меньшей мере половину всех рабочих. Им посвящена большая часть данного исследования. Последние из них были вывезены из района Мурманска в течение 1917-го, последнего для России военного года.

Потребность в военнопленных в 1915 г. в случае с Россией примечательна, так как царская Россия открыла для себя военнопленных как рабочую силу поздно, гораздо позже, чем Германия, Австро-Венгрия и Франция. Несмотря на потери России в 1914–1915 гг., в эти годы еще не было систематического использования труда пленных, потому что сначала руководство хотело исчерпать российский трудовой потенциал — в 1916 г. это были уже и малолетние, и женщины. И лишь летом 1916 г., на раннем этапе Брусиловского прорыва, когда с фронта почти ежедневно привозили по десять тысяч военнопленных, было привлечено к труду более 70 % от числа всех находящихся на территории России пленных. Это вполне обычный показатель использования труда пленных в воюющих государствах, так как определенный контингент освобожден от физического труда, как, например, офицеры и военные врачи и чиновники, а других, в частности инвалидов, контуженных или сбежавших пленных, нельзя привлечь к труду. Этот показатель был актуален для России до конца лета 1917 г., когда в тылу начался такой хаос, что многие военнопленные, особенно на юге европейской части России, на украинских оружейных заводах, остались без работы³⁴. В конце 1917 года Россия

³⁴ Подробнее см.: *Nachtigal R. Rußland und seine österreichisch-ungarischen Kriegsgefangenen*. S. 153, 293.

1. Введение

вышла из смертоносной бойни, правительство большевиков заключило перемирие с Центральными державами, в то время как в тылу начался распад государства и общества.

В России использование труда военнопленных сначала осуществлялось в нетипичной для того времени манере, когда армии, состоящие из военнообязанных, порождали миллионы пленных. Учитывая длительность Мировой войны, труд военнопленных являлся также и частью противостояния экономических потенциалов держав. В то время как в Центральных державах обусловленная войной безработица уже на ранней стадии была ликвидирована и очень быстро появился недостаток в рабочей силе³⁵, в России все было по-другому. Многие сельские районы европейской части России до 1914 г. отличались перенаселенностью, что в последние десятилетия XIX в. способствовало постоянной миграции населения в азиатские районы России или эмиграции в Америку. В ходе Мировой войны Россия мобилизовала 15 млн солдат, которые в основном были крестьянами и вследствие призыва на военную службу невольно способствовали снятию конфликта в сельском хозяйстве землевладельцев с крестьянами и батраками³⁶. И большие потери российской военной державы убитыми, ранеными и пленными до 1916 г. не вызывали нехватки «человеческого материала», тогда как тяжелые потери австро-венгерской армии в первый год войны настолько ее ослабили, что это повлекло за собой политические последствия для военного руководства³⁷.

В России в 1915 г. использовать труд пленных планировалось сначала лишь избирательно и не для важных военных целей —

35 Oltmer J. Bäuerliche Ökonomie und Arbeitskräftepolitik im Ersten Weltkrieg. Beschäftigungsstruktur, Arbeitsverhältnisse und Rekrutierung von Ersatzarbeitskräften in der Landwirtschaft des Emslandes 1914–1918. Sögel, 1995. S. 281; *Idem*. Unentbehrliche Arbeitskräfte. Kriegsgefangene in Deutschland 1914–1918 // Kriegsgefangene im Europa des Ersten Weltkriegs / Jochen Oltmer (ed.) // Krieg in der Geschichte Bd. 24. Paderborn, 2006. S. 67–96; Hinz U. Gefangen im Großen Krieg. Kriegsgefangenschaft in Deutschland 1914–1921. Essen, 2006. Поначалу во время затяжных войн пленных использовали на общих началах в сельском хозяйстве и в работах по культивированию.

36 Handbuch der Geschichte Rußlands. T. III, 1. S. 514 и след.

37 См. Rauchensteiner M. Der Tod des Doppeladlers. Потери западного блока Антанты способствовали использованию колониальных войск на европейском театре военных действий. В первый год войны Россия также несла большие потери активного состава офицеров и унтер-офицеров, от которых она, подобно Двойной монархии, уже не оправилась.

поразительное исключение составляла Мурманская железная дорога! Более того, уже в 1915 г. думали об улучшении положения пленных славян, в основном австрийской армии, которым было теперь разрешено иметь заработок³⁸. Лишь в сентябре 1915 г. около половины всех военнопленных из российских лагерей было отправлено на работы, а именно 553247 человек. Из них более 60 % были заняты в сельской местности и лишь чуть больше 10 % выделены на нужды Министерства путей сообщения (МПС). Наиболее интенсивным использование труда военнопленных в военных целях в России было в годичный период между Брусиловским прорывом в июне 1916 г. и летним наступлением Брусилова — Керенского в июле 1917 г., когда в России более 70 % всех пленных солдат из Центральных держав были задействованы на работах³⁹. В тот год труд военнопленных приобрел такое значение для военной экономики в стране, что уже более не было неработающих пленных, и многочисленные заявки на рабочую силу от предприятий, особенно от не занятых военным производством, более не подлежали удовлетворению. Во второй половине года на фоне быстрого ослабления государства и военной напряженности использование труда военнопленных заметно сократилось, — хотя поначалу только в тылу российского Юго-Западного фронта, на территории Украины.

Тот факт, что на огромных территориях европейской части России именно военным руководством не разрешалось или не поощрялось использование труда пленных, объяснялся и проблемой безопасности. Государство было многонациональной империей, с одной стороны, с хорошо развитыми в политическом отношении нерусскими народами в западных частях страны, и с другой стороны — с мало развитыми в политическом отношении народами на Востоке. До войны Россия

38 См. также российские положения об обращении с военнопленными: Положение о военнопленных, Пг., 1914; Правила об отпуске военнопленных для работ в частных промышленных предприятиях от 30.03.1915 и, наконец, Сборник узаконений о привлечении находящихся в России военнопленных на работы (изд. Иван Овчинников). Пг., 1917. См. РГИА. Ф. 1276. Оп. 11. Д. 212 и д. 1450. *Nachtigal R. Privilegiensystem und Zwangsrekrutierung. Russische Nationalitätenpolitik.*

39 РГИА. Ф. 1276. Оп. 10. Д. 759. Л. 9 и след. До лета 1916 г. на МПС постоянно работало до 60 тыс. пленных. И когда впоследствии их число возросло до 150 тыс., ни разу после этого они не составляли больше, чем 15 % от всех работающих пленных в России. *Шишкина Л.В.* Участие зарубежных интернационалистов в Октябрьской революции и Гражданской войне в СССР, 1917–1920 гг. М., 1981 — на с. 188 называется цифра в 1648317 млн работающих пленных в то время, когда в России еще было около двух млн военнопленных. Однако относительно этой сравнительно высокой цифры есть сомнения.

1. Введение

испытала на себе волну стачечных движений, организованных промышленным рабочим классом в некоторых агломерациях населенных пунктов, а во время войны страна делила границы с нейтральными государствами, которые редко были дружески настроены по отношению к экспансионистскому царскому государству. Поэтому с началом войны большие территории западной и северо-европейской частей России были объявлены зонами военных действий, а управление ими было отдано военному руководству. В 1915 г., после успешных летних наступлений Центральных держав, эти зоны распространились и на восток⁴⁰. За исключением примерно 10 тыс. пленных, которые с июня 1915 г. осуществляли окопные работы в тыловых районах фронта, в этих местах нельзя было постоянно держать военнопленных, прежде всего этнических немцев, мадьяр и евреев, которых считали особенно склонными к диверсиям и шпионажу, не говоря уже об опасности побегов через нейтральные соседние государства, такие как Швеция или — до августа 1916 г. — Румыния.

С самого начала почти во всей северной части европейской России, относившейся к Петроградскому военному округу, постоянное пребывание военнопленных было невозможно: с сентября 1915 г. столица располагалась всего лишь в 400 км от новой линии российского Северного фронта, к тому же в прибалтийских провинциях России жили неславянские народы. Однако летом эта область стала непосредственно тыловым районом для российских войск Северного фронта, которым приходилось обеспечивать Петроград и более далекие тыловые части. Поэтому и необходимо было в этой сравнительно малонаселенной области наладить эффективные транспортные пути в виде дополнительных железных дорог тогда, когда в пору успешного наступления Центральных держав русская армия столкнулась с острой нехваткой военной техники. Ранее Россия могла получать её через русские морские порты Архангельск и Владивосток от западных союзников и из Соединенных Штатов Америки, которые до апреля 1917 г. были нейтральными. Вражеская блокада с августа 1914 г. перекрыла русские порты на Балтийском море, а после вступления в войну Османской империи — и черноморские порты. Поэтому с лета 1915 г. только военной необходимостью было вызвано использование пленных для работ,

40 Ср. *Florinsky M. T. The End of the Russian Empire. New Haven, 1931. P. 69 и след.*, а также *Graf D.M. Military Rule behind the Russian Front, 1914–1917: The Political Ramifications // JbbGOE 22 (1974). С. 390–411. Более подробно см.: *Nachtigal R. Rußland und seine österreichisch-ungarischen Kriegsgefangenen... S. 71 и след.**

1. Введение

для которых местной рабочей силы в этих районах не хватало. С лета 1915 г. на север европейской части России большими группами стали прибывать пленные, которые на севере Прибалтики привлекались к работам на земляных укреплениях, для удовлетворения потребности столицы в топливе — к лесоповалу, но прежде всего — к строительству транспортных путей. Правда, военное командование России отказывалось от их использования в двухмиллионном Петрограде или на промышленных предприятиях недалеко от столицы — начиная с весны 1916 г. там вновь стало бурно расти стачечное движение, спровоцированное все более недостаточным обеспечением промышленных рабочих⁴¹.

Для малонаселенных областей в дальних окрестностях столицы и в особенности в районе строительства Мурманской железной дороги, для российской Карелии и Кольского полуострова такие соображения не имели места. Это привело к тому, что пленных, которых не могли посещать такие нейтральные организации по оказанию помощи, как шведский Красный Крест, и которых не контролировала также и российская инспекция, могли беспрепятственно эксплуатировать физически и не заботиться о них, а те никак не могли от этого защититься. При этом такие явления проявлялись в пору Первой мировой войны в России не только при строительстве Мурманской железной дороги, но и в других областях. Сведения об этом поступали в военные руководства Центральных держав, например, из промышленных районов и с предприятий по переработке леса на Урале (Богословский горный район) или с других объектов железнодорожного строительства⁴².

Близость внутренней российской границы с Великим княжеством Финляндским и внешних границ со Швецией и Норвегией к размещению пленных на Мурмане поначалу не имела значения для военной безопасности, не в последнюю очередь потому, что речь шла об огромной, к началу XX в. еще в значительной степени неурбанизированной территории. В 1916 г. с растущим спросом на рабочую силу на Мурманскую железную дорогу были доставлены рабочие почти исключительно неславянских национальностей. И поэтому они могли представлять для российского руководства особенную угрозу. Хотя эти опасения вскоре подтвердились и высшее военное командова-

41 Ibid. S. 158, 209.

42 *Nachtigal R.* Hygienemaßnahmen und Seuchenbekämpfung als Probleme der russischen Staatsverwaltung 1914 bis 1917: Prinz Alexander von Oldenburg und die Kriegsgefangenen der Mittelmächte // *Medizinhistorisches Journal* 39 (2004). S. 135–163.

1. Введение

ние выступало против использования этнических немцев и мадьяр, руководство строительства смирилось как с потерями пленных из-за бегства их в Швецию, так и с тем, что условия, царившие при строительстве дороги, станут известны общественности, так как в 1916 г. пленных славянского происхождения для использования на работах не хватало. Использование военнопленных на Мурманской железной дороге стало воплощением ужаса российского плена. Но распространённое представление о том, что там погибло множество солдат из *Германии*, является не совсем точным⁴³.

В новое издание моего исследования были включены дополнительные материалы из немецких архивов. Речь идет об архивных делах Берлинского отделения Федерального архива Германии (ВА-Lichterfelde), Политического архива германского МИДа (РА АА) и Военного архива в г. Фрайбурге (ВА-МА), предметом которых, в отличие от использованных для первого издания источников из этих архивов, не являются военнопленные в России. По-видимому, это наиболее общий и существенный признак нового в содержании работы. Для первого издания я использовал, среди прочих, важный акт R 85/4795 МИДа, предметом которого является предписание о репрессивных мерах со стороны Германии по отношению к находящимся в немецком плену русским офицерам в связи с условиями содержания военнопленных на Мурманской железной дороге. Это предписание хранится в архивах юридического отдела МИДа; австрийского эквивалента обнаружено не было; по-видимому, его и не существовало, потому что Вена следила за немецко-русской эскалацией репрессий лишь с помощью разведки («осведомителей»), и то не особенно активно.

Новые, дополнительные немецкие источники необходимо еще раз хотя бы классифицировать, несмотря на то что они в основном являются материалами разведки. Акты Берлинского отделения Федерального архива Германии и Политического архива германского МИДа в основном представлены сообщениями германских консулов в период поздней Российской империи (ВА и АА) и после захвата власти большевиками (РА АА). Эти акты демонстрируют долгосрочную и, более того, мирную перспективу экономического проникновения в Россию,

43 Это утверждение встречается в более ранней литературе, например в старых энциклопедических словарях. После нападения на Советский Союз в июне 1941 года немецкое командование распространяло среди солдат немецкой группировки «Лапландия» пропагандистский материал об использовании военнопленных на Мурманской железной дороге в Первую мировую войну: *Karelischer Kurier — Zeitung für die deutschen Soldaten in Südfinnland* № 39, 19.11.1941.

1. Введение

в том числе не только немецкого. Для исторического изучения северо-запада России эти материалы являются существенным дополнением, поскольку свидетельствуют о длительном процессе дружественной интеграции немецких предпринимателей в России, которые принимали участие в благоприятном экономическом и социальном развитии страны. В остальном поступление информации такого происхождения никогда не прерывалось полностью, даже во время Мировой войны.

Обеим этим группам противостоят источники военного происхождения и, как правило, военного же содержания. С помощью скандинавских государств и находившихся там во время войны консулов и военно-морских атташе Германии, их доверенных лиц за рубежом и с помощью многочисленных путешественников разведывательный отдел германского военно-морского ведомства собрал большое количество информации об англо-российских сношениях, кратчайший путь которых пролегал через Северное море и нейтральные Данию, Швецию и Норвегию. Этот большой район и его коммуникации, ведущие на территорию Российского государства, т. е. к Мурманской железной дороге и Архангельску, также рассматривались как сфера военных усилий Германии.

Как уже было сказано, в новое издание этого исследования, кроме английских и немецких архивных источников, дополнительно включены и книжные публикации. Некоторые из них были упущены мной в вышедшем в 2001 г. первом издании, с четко ограниченным кругом проблем, касающихся использования труда военнопленных. Некоторые работы, очевидно, доступны только в России⁴⁴. Даже в библиотеке Хельсинки, одной из пяти Национальных библиотек царской России до 1918 г., в которую обязательно сдавались экземпляры каждой появлявшейся в империи книги, их нет. Однако в данной работе учтены финские авторы, проявляющие наибольший научный интерес к строительству этой железной дороги.

Ниже будет привлечен ряд новейших научных публикаций, в которых можно было бы увидеть признаки известного интереса к судьбе военнопленных на Мурманской железной дороге. Речь идет

⁴⁴ Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурмань с описаниемъ ея района. Петроград.: Типография Т-ва А. Ф. Маркс, 1916; *Арьева Е.К.* История сооружения Мурманской (Кировской) железной дороги: автореф. дис. ... канд. ист. наук (Карело-финский государственный университет). Петрозаводск, 1955, где впервые упоминается об участии военнопленных, которые, согласно сведениям, там упомянутым, составляли ок. 40 % всех рабочих числом 100 000 человек (с. 10).

1. Введение

о некоторых западных исторических диссертациях, в которых с солидной опорой на архивные материалы изучается судьба военнопленных в России в период между 1914 и 1920 гг. Так, в 1997 г. появилась первая работа исследовательницы новейшей истории из Триеста Марины Росси. В этой работе она использует источники из Российского государственного Военно-исторического архива (РГВИА) в Москве. Судя по названию, работа посвящена только истории пребывания итальянских солдат австро-венгерской армии в российском плену, но там рассматриваются также и общие вопросы, касающиеся всех пленных в России⁴⁵. После этого появились диссертации еще пяти историков, которые исследуют эту тему, опираясь на большее количество источников разных лет, в том числе и диссертация автора этого исследования⁴⁶.

Работа историка из Тюбингена Георга Вурцера была сперва опубликована в Интернете (<http://w210.ub.uni-tuebingen.de/dbt/volltexte/2001/201>). В настоящее время это фундаментальное исследование существует в напечатанном виде⁴⁷.

В переработанном печатном издании автор сосредоточивается на обширных сибирских лагерях, куда были интернированы представители «неблагонадежных» для России национальностей из Центральных держав: этнические немцы, мадьяры, турки, евреи и большая часть военнопленных офицеров. Поскольку офицеров и претендентов на звание офицера по принятой в Гааге Конвенции о законах и обычаях сухопутной войны нельзя было привлекать к работам, они оставались в постоянных лагерях, которые в России времен Первой мировой войны находились почти исключительно в азиатских районах империи, в Центральной Азии и Сибири. По этой причине Вурцер, которого волнует также и история ментальности и быта, связанная с пленом, редко обращается к схожим процессам в европейской части России. В приложение к работе он включает ценную документальную часть, которая представляет собой свод правил, касающихся поведения по отношению к пленным и использования их труда. К тому же приводятся подробности в связи с распространением обоюдных репрессий в Германии и России из-за использования

45 Rossi M. I prigionieri dello zar. Soldati italiani dell'esercito austro-ungarico nei lager della Russia 1914–1918. Milano, 1997. На с. 128 вкратце рассматривается Мурманская железная дорога.

46 Вводный обзор этих работ см.: *Nachtigal R. Kriegsgefangenschaft an der Ostfront 1914 bis 1918*. S. 80–106.

47 *Wurzer G. Die Kriegsgefangenen der Mittelmächte in Rußland im Ersten Weltkrieg*. Göttingen, 2005.

1. Введение

труда пленных к весне 1916 г., так как обоюдные репрессии коснулись и сибирских лагерей⁴⁸.

В 2002 г. Алон Рахамимов опубликовал свою диссертацию, которую он защитил в Колумбийском университете в Нью-Йорке⁴⁹. Наряду с общими представлениями о содержании военнопленных в России, он показывает историю ментальности и быта, связанную с пленом. Выводы этой диссертации опираются в основном на содержание писем австро-венгерских военнопленных из России, находящихся в военном архиве Австрийского госархива (а именно только на годичном отрезке между смертью императора Франца Иосифа (21 ноября 1916 г.) и Октябрьской революцией 1917 г. в России, которая по западному календарю произошла в ноябре 1917 г.). Основной вывод, к которому автору удалось прийти с помощью этих источников, заключается в том, что политическая лояльность австро-венгерских пленных в России к своему многонациональному государству стремительно исчезала, прежде всего из-за того, что каждая из национальностей двуединой монархии чувствовала себя из-за малоэффективного материального обеспечения забытой и оставленной. Вопрос использования труда пленных в России А. Рахамимов затрагивает в его различных проявлениях, эксплуатацию же пленных на Мурманской железной дороге он выделяет как особо жестокую, хотя и не противоречащую международному праву. Некоторые из фактов, как, например, длительность плена, количество пленных и уровень смертности в России, стоило бы тем не менее описать точнее.

Третье по хронологии исследование, так же как работы двух предыдущих рассмотренных авторов, ограничено географическим аспектом. В своей докторской диссертации я сконцентрировался на трех группах вопросов, которые в основном привязаны к европейской части России, а именно к четырём из девяти европейских военных округов, которые приобрели особое значение для военнопленных⁵⁰. В соответствии с моим намерением создать историю формирования и организации плена в России, я исследовал, опираясь на обширную базу источников, сложный процесс формирования института плена в царской России на протяжении двух лет до 1916 г. и его функцио-

48 Wurzer G. Die Kriegsgefangenen der Mittelmächte in Rußland im Ersten Weltkrieg. Göttingen, 2005. Главы 4.2–4.4.

49 Rachamimov A. POWs and the Great War. Captivity on the Eastern Front. Oxford–New York, 2002. Название сбивает с толку, потому что здесь речь идет исключительно об австро-венгерских пленных в России.

50 Nachtigal R. Rußland und seine österreichisch-ungarischen Kriegsgefangenen 1914 bis 1918.

1. Введение

нирования. Этому первому моменту подчинен целый комплекс вопросов, который включает в себя социальное обеспечение, помощь пленным и контроль над ними в России; здесь ставится проблема того, что многие мероприятия по этому вопросу при управлении российскими лагерями исходили по большей части не от самой России и не от ее военной и государственной номенклатуры, а от стран происхождения пленных, а также скандинавских стран. Была выявлена одна особенность Восточного фронта, состоящая в том, что поступление туда гуманитарной помощи, по большей части из нейтральных государств и из вражеских стран, гражданами которых были пленные, а именно Германии и Австро-Венгрии, стало возможным лишь по достижении соответствующего важного соглашения с российским руководством⁵¹.

Наличие данных мер и процессов имело большое значение и для пленных на Мурманской железной дороге, потому что немецкий и австрийский контроль за соотечественниками в России привел во второй половине 1916 г. к репрессиям, к которым прибегло руководство Германии, так как оно уже не видело другой возможности спасти пленных на этом объекте. Этого, а также самого процесса репрессивных мероприятий я в своей диссертации более не касаюсь, так как мое исследование о Мурманской железной дороге появилось еще за два года до нее. Кроме того, в своей диссертации я исследую два новых феномена, касающихся пленных, которые в основном были характерны для европейской части России: это эксплуатация труда военнопленных, которая лишь с весны 1916 г. охватила большую часть всего работоспособного состава, и национальная политика России в отношении австрийских пленных⁵². Как в принципе разрешенное Гаагской конвенцией о законах и обычаях сухопутной войны использование труда, так и противоречащая нормам международного права из-за своей дискриминационной сути политика по национальному вопросу отражают характер эксплуатации пленных на Крайнем Севере. 6-я статья Гаагской конвенции звучит так: «Государство может привлекать военнопленных к работам сообразно с их чином и способностями, за исключением офицеров. Работы эти не должны быть слишком обременительными и не должны иметь никакого отношения к военным действиям». В действительности лишь некоторые из воюющих государств соблюдали это правило.

51 *Nachtigal R.* Rußland und seine österreichisch-ungarischen Kriegsgefangenen 1914 bis 1918. S. 25–151.

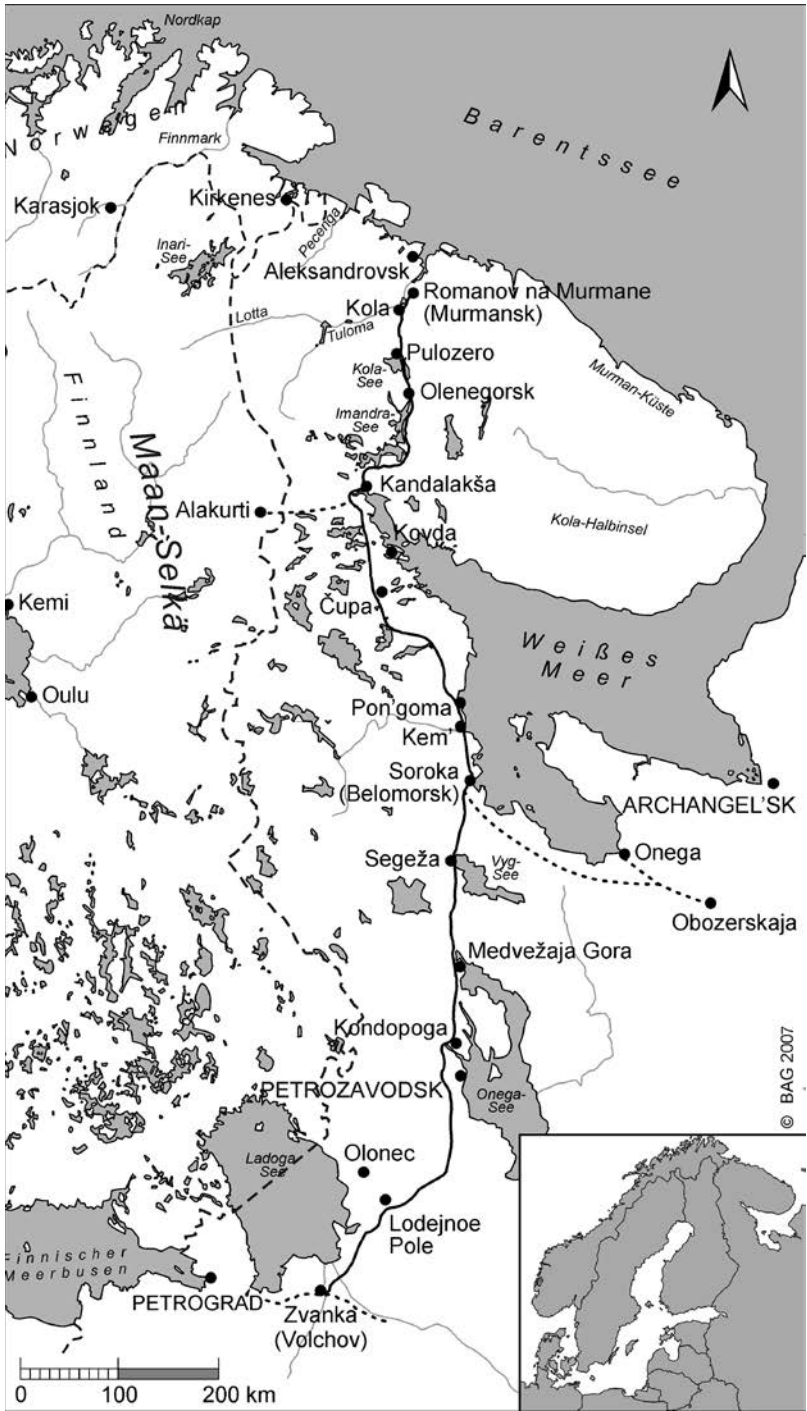
52 Здесь обойдёмся без подробностей. Там же. С. 153–291. В дальнейшем отсылаю исключительно к изложенному мной в указанном источнике.

1. Введение

Здесь нужно отметить новую, до сих пор не упомянутую мной или другими историками, занимающимися историей военнопленных, взаимосвязь, которую я сам не сразу обнаружил. Во время Первой мировой войны Россия совершила три санкционированных государством военных преступления по отношению к военнопленным, за которые она должна была нести ответственность; два из них были также совершены и военными администрациями неприятельских стран с большим количеством пленных. С точки зрения истории права, санкционированные государством нарушения норм международного права и военные преступления должны вызывать особенный интерес, в то время как уголовные преступления, совершенные против военнопленных частными лицами, — дело национального военного дисциплинарного или уголовного права. Решение президента США Барака Обамы 2009 года о расформировании спецтюрьмы Гуантанамо на Кубе служит последовательным доказательством этой мысли: тот факт, что нахождение там под арестом преступников противоречило нормам международного права, сегодня неоспорим. Напротив, издевательства над заключенными в американской военной тюрьме в Ираке Абу-Грэйб при администрации президента Буша прежде пытались замолчать. Как известно, отдельные нижние чины были очень жестоко наказаны, в то время как противоречащие нормам международного права методы допроса и обращение в отношении пленных были санкционированы более высокими чинами.

В Первую мировую войну положения из ПВСВ, касающиеся военнопленных, в значительной степени соблюдались администрациями тюрем. В отличие от Второй мировой войны, в то время явных военных преступлений на государственном уровне почти не было. Первое в хронологическом отношении нарушение норм международного военного права было сформулировано в циркуляре правительства в октябре 1914 г., в котором узаконивалась сегрегация в отношении пленных, прежде всего из австро-венгерской армии, с целью предоставления преимущественных прав некоторым национальностям, чаще всего в ущерб другим, «неблагонадежным» национальностям. Приказ, который сначала должен был вступить в силу в Московском военном округе, а позже во всех остальных военных округах так называемого «внутреннего района», был издан Министерством иностранных дел и Военным министерством⁵³.

⁵³ РГВИА. Ф. 1759. Оп. 3. Д. 433. Л. 183 (Приказ № 337); Л. 175 (телеграмма Беляева, 15.11.1914). Все даты русских архивных источников здесь представлены по новому стилю, если не указано иное («старый стиль» — ст. ст.).



Карта
«Расположение
Мурманской ж.д.»



Самый северный порт России у Кольского залива: Александровск



Основание Александровского порта в присутствии великого князя Владимира Александровича в начале 1899 г.



Здание бывшего Управления по сооружению Мурманской ж.д. на Гагаринской улице в Санкт-Петербурге



*Здание бывшего Управления по сооружению Олонецкой ж.д.
на Шпалерной улице в Санкт-Петербурге*

1. Введение

То, что приказ был обусловлен внешними обстоятельствами, а именно перегрузкой тыловых эвакуационных органов, не оправдывает его существование перед международным и военным правом. Правда, вначале российский тыл из-за перегрузки был не в состоянии его применить. Бесспорно, позже он сильно поляризовал сообщество всех находившихся в России пленных и тем самым способствовал использованию пленных в качестве добровольцев в Гражданской войне, что, согласно нормам международного права, было запрещено. Кроме того, он впервые сделал возможным привлечение пленных, и не только добровольцев, но и принудительно призванных бойцов, к военным действиям против их собственных государств. В конце 1917 года в России было 100000 бывших военнопленных, которые таким образом лишились защиты международного права. Многие из тех, кто сопротивлялся насильственному призыву, даже если их призывало не российское государство, а различные организации их национальных диаспор, погибли, так как за уклонение от службы сурово карали.

О втором государственном военном преступлении судить труднее, так как почти все европейские военные державы совершили его против своих пленных. Речь идет об использовании труда пленных, которое категорически запрещается Конвенцией о законах и обычаях сухопутной войны. Сначала оно было нацелено на использование пленных на работах, которые напрямую были связаны с военными действиями, вблизи фронтов. Стоит добавить, что такие работы, помимо психической нагрузки, как правило, бывают крайне тяжелыми физически и могут быть даже более опасными, чем работы в тылу, так как в зоне боевых действий пленные лишены какого-либо другого государственного контроля, кроме военного, и поэтому их легко можно эксплуатировать и чинить над ними произвол. Но и работы, которые можно рассматривать как чрезмерно тяжелые вследствие особенных климатических условий или других обстоятельств, недопустимы.

Однозначно взрывоопасная комбинация из обоих этих государственных преступлений по отношению к пленным на Мурманской железной дороге, возникшая к середине 1916 г., подтверждается и российским документальным материалом. Не позднее июля 1916 г. важнейшие ответственные министерства в Петрограде были вполне осведомлены о случаях чудовищного обращения с пленными на Мурманской железной дороге. Однако поскольку дорогу необходимо было построить как можно быстрее, а на месте не было рабочей силы, до конца 1916 г. такой беспорядок был официально санкционирован, хотя были приняты некоторые усилия, направленные на его преодоление.

1. Введение

Третье нарушение правил выявляется также и в действиях пени-тенциарных органов других стран периода Первой мировой войны. Оно касается изданного в сентябре 1915 г. из-за известных затруднений в российском тылу «Приказа о колите», которому я посвятил отдельную работу⁵⁴. С его помощью от вражеских государств, с которыми весной 1915 г. велись переговоры по вопросу обмена списками умерших плен-ных, скрывалась высокая смертность в России от брюшного и особенно сыпного тифа: вместо фактической причины массовых смертей — тифа — назывались «колит и энтерит». Косвенным образом перед Рос-сией стояла такая же задача и в отношении пленных на Мурманской железной дороге, многие из которых тяжело болели цингой, отчего впоследствии многие и умерли, правда, уже не на Мурманской желе-зной дороге, а в эвакуации в глубине России. Однако сохранение в тайне высоких показателей заражения и смертности от цинги при строитель-стве Мурманской железной дороги было лишь второстепенной задачей российского руководства. Прежде всего нужно было скрыть сами стра-тегические проекты по строительству дороги и предотвратить распро-странение сведений о связанном с этим будущим военным потенциа-лом России. Определённое соответствие в цели с «приказом о колите» обнаруживается в очень секретном поначалу содержании под стражей пленных, больных цингой, которые были отправлены с Мурманской железной дороги в отдаленные части России⁵⁵.

Здесь уместно упомянуть новейшую работу о судьбе русских военнопленных в Германии, где они составляли две трети из 2,5 млн всех пленных из стран Антанты. Поскольку русские пленные в Герма-нии особенно беспощадно привлекались к чересчур тяжелым рабо-там, противоречащим нормам международного права, российское исследование дает возможность для сравнительного анализа на тему использования труда военнопленных и их защиты международным правом⁵⁶.

Хотелось бы добавить, что австрийская наука, от которой можно было бы ожидать исторического интереса к судьбе соотечествен-ников и предков, которые страдали или же умерли на Мурманской

54 *Nachtigal R.* Seuchen unter militärischer Aufsicht in Rußland: Das Lager Tockoe als Beispiel für die Behandlung der Kriegsgefangenen 1915/16 // *JbbGO* 48 (2000). S. 363–387. Ср. *Hinz U.* Gefangen im Großen Krieg. S. 235 и след.

55 См. ниже.

56 *Нагорная О.С.* Другой военный опыт. Российские военнопленные Пер-вой мировой войны в Германии (1914–1922). М., 2010, особенно с. 30 и след., 128 и след.

1. Введение

железной дороге, до нынешнего момента этой темой не занималась. И это несмотря на то, что Первая мировая война вызывает у австрийских историков гораздо более живой интерес, чем, например, в Германии, где после 1945 г. занимались преимущественно Второй мировой войной и ее военнопленными. Здесь в 1918 г. произошло не такое явное изменение государственных традиций, как в старой многонациональной империи Габсбургов, от которой остались лишь обломки и небольшая Австрийская республика, которая по территории была почти самой маленькой из государств-преемников. Первая мировая война является важным объектом исследования не только со времен выхода в свет в 1993 г. большой монографии Манфреда Раухенштайна об ознаменованном войной конце старой Австрии, где наглядно и увлекательно описана особая роль великой австрийской державы.

В бурный военный 1918 год планы Англии стали выделяться на общем фоне Гражданской войны в России. Возможно, не в военноматериальном, но в политическом отношении Лондон стал играть ведущую роль среди зарубежных держав-интервентов. В своем исчерпывающем анализе мемуаров того времени английский исследователь Кинвиг раскрывает мотив основных действующих сил Англии в Белой северной России, а также суть политики в отношении России виднейшего государственного деятеля, занимавшегося «русским вопросом», — Уинстона Черчилля⁵⁷. И хотя работа ограничивается личными воспоминаниями, служебными сводками и донесениями этого высокопоставленного английского деятеля и в ней не привлекается новейшей и какой бы то ни было зарубежной литературы, она соответствует давнишнему описанию этой проблемы в 1974 г. Алексом П. Шмидом. Однако в исследовании Кинвига странным образом не уделяется внимания такому важному лицу, как английский консул Фрэнсис Линдли, который благодаря своему благоразумию и сообщениям в Лондон занимал видное место в структуре английской интервенции на Севере России, как доказывает моя работа. С 1918 г. его деятельность разворачивается прежде всего в Архангельске.

57 *Kinwig C. Churchill's Crusade. The British Invasion of Russia, 1918–1920. London, 2006. С. IX.* Под видным деятелем подразумевается английский консул Фрэнсис Линдли. Ср. далее начиная с главы 7.

Райнхард Нахтигаль

Мурманская железная дорога (1915–1919 годы)

Военная необходимость и экономические соображения

Корректор *Е.Д. Шнитникова*
Оригинал-макет *Л.А. Философова*
Дизайн обложки *Е.В. Кудина*

Подписано в печать 20.11.2011. Формат 60x90 ¹/₁₆
Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 20
Тираж 500 экз. Заказ № 2272

Издательство «Нестор-История»
197110 СПб., Петрозаводская ул., д. 7
Тел. (812)235-15-86
e-mail: nestor_historia@list.ru

Отпечатано в типографии «Нестор-История»
198095 СПб., ул. Розенштейна, д. 21. Тел. (812)622-01-23