УДК 94 (480)
УДК 94 (100) «1914/19»

А. И. Рупасов

Рецензия на монографию: Lackman M. Sotavankien pako. Muurmannin ratatyömaalta 1915–1918. Saarijärvi: Soumalaisen Kirjallisuuden Seura, 2012. 357 s.

Отношения Великого княжества Финляндского и имперской российской власти породили обширную историографию. Особый интерес вызывал период Первой мировой войны, актуализировавший для политически активных подданных княжества идею получения Финляндией независимости. Автор рецензируемой монографии ранее обращался к этой проблеме в своем фундаментальном исследовании, изданном в 2000 г.— «За Финляндию или Германию?»[1]. Однако тогда его внимание было обращено прежде всего на историю 27-го Прусского королевского егерского батальона, сформированного в годы мировой войны из подданных Великого княжества. Свою новую работу Матти Лакман посвятил не менее интересному вопросу — бегству военнопленных, направленных российскими властями на строительство Мурманской железной дороги. Этот на первый взгляд маргинальный для историографии вопрос оказывается немаловажным при обращении к ряду проблем: изучению политики имперского правительства в отношении Финляндии, общественных настроений в Великом княжестве, лояльности исполнительной власти княжества во время войны, использованию «финляндского вопроса» Германией и Австро-Венгрией и ряду др.

[1] *Lackman M.* Suomen vai Saksan puolesta? Jääkäriliikkeen ja jääkäripataljoona 27:n (1915–1918) synty, luonne, mielialojen vaihteluita ja sisäisiä kriisejä sekä niiden heijastuksia itsenäisen Suomen ensi vuosiin saakka. Helsinki: Otava, 2000. 879 s.

Перед Лакманом стояла сложная задача. Как он сам признает в предисловии, на значительное число проблем и вопросов имевшиеся в его распоряжении источники не позволяли дать окончательного ответа. Поиск этих ответов он предоставил другим исследователям. Чтение монографии оставляет, однако, впечатление, что это пожелание заключает в себе немалую долю иронии, поскольку автором, судя по всему, были выявлены и проанализированы все сколько-нибудь касающиеся темы книги источники, которые им весьма критично анализируются. Оговоримся, что речь в данном случае идет отнюдь не о чрезмерно критичном отношении не чающего доискаться до истины исследователя к имевшимся в его распоряжении материалам. Лакманом были привлечены материалы не только финских архивов (помимо Национального архива — ряд провинциальных архивов в Васа, Йоенсуу, Каяни, Миккели, Оулу, Тампере, Турку), но и государственных архивов Швеции, Австрии, России, частных архивов (например профессора Айлы Лауха, вице-судьи Ю. Ристилуома и др.), а также фондов университетов, библиотек, музеев. Поскольку в центре внимания автора монографии — военнопленные, то обращение к архивным материалам в США было бы также вполне уместным, так как американская дипломатическая миссия в России в своей работе уделяла серьезное внимание вопросу о положении в лагерях военнопленных в России.

Начиная свое повествование с освещения вопроса о статусе военнопленных в международном праве, кратко касаясь отношения к военнопленным в государствах Четверного союза и Антанты во время мировой войны, Лакман обращает внимание на тот факт, что в Германии первоначально не проявляли сколько-нибудь значительного интереса к вопросу о бегстве военнопленных из России через Финляндию. Он считает, что цели германской дипломатии и верховного командования в 1914–1915 гг. сводились в основном к попыткам организации шпионажа и саботажа на «этапах» — путях перевозки военных грузов. Именно для этих целей к лету 1915 г. и был создан при поддержке германских дипломатов в Хаапаранте (Швеция) этап, которым фактически руководил подданный Великого княжества Финляндского, житель Выборга, немец по происхождению Вильгельм Дам. Германскую сторону интересовали осуществлявшиеся с территории Норвегии в Россию перевозки военных грузов (на лошадях из Скиботн вдоль Муонио и Торниойоки в Рованиеми и Торнио, откуда грузы доставлялись в Петроград уже по железной дороге) и, соответственно, возможности организации диверсий, а также вербовка будущих егерей финскими активистами. Кроме того, германская сторона для решения своих задач стремилась установить контакты с отвечавшими за перевозки в Канталахти, Рованиеми и Куолаярви финнами. Австро-Венгрия оказалась первоначально более заинтересована в помощи беглым военнопленным: посол Австро-Венгрии в Швеции Футак фон Хадик в сотрудничестве со шведским Красным Крестом основал «Комитет помощи военнопленным». В определенной степени это объяснялось тем фактом, что большинство занятых на строительстве

железной дороги военнопленных являлись подданными Австро-Венгрии — в основном это были чехи и венгры.

Работа Матти Лакмана особенно интересна выяснением деталей организации бегства военнопленных из лагерей вдоль Мурманской железной дороги и у Ладожского побережья. Первые сведения об условиях содержания военнопленных и о том, как беглецам удавалось вырваться на свободу, общественность смогла узнать от тех счастливчиков, которые добрались до Швеции из Финляндии осенью 1915 г. Лакман подчеркивает, что на первом этапе бегство военнопленных со строительства Мурманской железной дороги носило спонтанный характер. Прежде всего речь на этом этапе шла о единичных случаях бегства с Мурманского побережья в Норвегию. Однако поскольку работы по строительству Мурманской железной дороги постепенно продвигались в южном направлении, то вскоре поток беглых оказался направлен в сторону Швеции через финскую Лапландию. Военнопленные при этом даже не знали, что автономная Финляндия является частью Российской империи.

Основной причиной бегства, по рассказам самих военнопленных, добравшихся до Швеции, было то, что приходилось заниматься тяжелым физическим трудом с утра и до позднего вечера, а условия жизни в лагерных бараках были ужасными. Бегство облегчало то, что охранников было мало, а поскольку власти считали бегство маловероятным — гибель на пути к свободе пытавших счастье военнопленных считалась неизбежной, то преследование обезоруживших охранников беглецов даже не предпринималось. Лакман отмечает те случаи, когда беглецам заранее удавалось раздобыть не только деньги, но и карты, компасы, запастись некоторым количеством продуктов, табаком, спичками. Помощь в получении фальшивых документов им оказывали работавшие на строительстве вольнонаемные финны. Поскольку в ряде случаев строительство Мурманской железной дороги негативно сказывалось на жизни поселений саамов, последние не испытывали дружественных чувств к русским и поэтому не отказывали в помощи беглым.

Лакман также подчеркивает, что структура финляндского Лесного управления предоставляла исключительные возможности для успешного исхода попыток бегства. Многие финские лесничие оказывали помощь не только егерям, но и беглым военнопленным. Интерес представляет тот факт, что в 1915 г. финские активисты не стремились принимать участие в судьбе беглых военнопленных, так как считали, что это может негативно сказаться на выполнении их собственных задач.

Удачному исходу бегства военнопленных помимо вышеперечисленных благоприятствовал целый ряд других обстоятельств. Далеко не все чины исполнительной власти во время войны сохраняли свою лояльность властям. Так, в Рованиеми полицейский комиссар В. Карьялайнен, не испытывавший симпатий к лояльному центральной власти губернатору аф Энехьельму, предлагал подчиненным относиться с пониманием к беглецам. Так как Лакман не располагал конкретными фактами, он не утверждает, что бегству благоприятствовало и то,

что часть расквартированных на севере Финляндии военнослужащих российской армии были эстонцами по национальности (за которыми, с точки зрения властей, следовало приглядывать), хотя и допускает вероятность этого. Несмотря на то что в расположенном близ шведской границы Торнио службу несло большое число полицейских и пограничных стражников, но вдоль р. Торнио-йоки сплошного контроля обеспечить властям не удалось из-за их малочисленности. Последних вполне обоснованно подозревали как в небескорыстном сотрудничестве с контрабандистами, так и в оказании помощи беглым военнопленным (за плату). Кроме того, между русскими и финскими полицейскими не наблюдалось взаимного доверия. Следует учитывать и тот факт, считает Лакман, что перед войной властями были уволены многие состоявшие на службе в Лоцманском ведомстве лоцманы-финны, но среди оставшихся на службе имелись те, кто готов был оказывать помощь беглецам при переправах в Швецию. Таковые же имелись и среди таможенников. Впрочем, услуги ими оказывались не бесплатно. К этому их побуждали низкие должностные оклады.

В 1915 г. случаи бегства военнопленных не были частыми, однако уже в следующем году масштабы бегства резко возросли. По Финляндии стали ходить слухи о сотнях одновременно бежавших пленных, которым даже удалось построить мост через Кеми-йоки. Подтверждения этим слухам Лакману в архивных материалах найти не удалось. Власти княжества были в начале осени 1916 г. обеспокоены также слухом о том, что с территории Швеции (из Эверторнео) в Финляндию перешел вооруженный отряд, целью которого было оказание помощи беглым военнопленным. Каких-либо подтверждений этого слуха Лакман также не обнаружил.

Лояльно настроенные к центральной власти финляндские губернаторы сетовали на сложности с получением своевременной информации о передвижении беглецов по территории княжества. Губернатор Улеаборгской губернии аф Энехьельм удивлялся тому, что была прекращена перевозка корреспонденции на скорых поездах. Несмотря на то что губернские власти не располагали достаточным количеством полицейских и несмотря на запаздывание с получением важной информации, некоторое количество беглых властям всё же удавалось задерживать. Они в дальнейшем содержались в тюрьме Улеаборга (Оулу) (в том числе, например, будущий директор Центральной сыскной полиции Финляндии в 1920–1930-х гг. Эско Риекки). По данным Лакмана в этой тюрьме в 1916 г. содержались 112 военнопленных (в том числе 30 немцев, 19 венгров, 18 украинцев; национальность ряда заключенных установить не удалось).

Вплоть до 1917 г. не было зафиксировано случаев обмена содержащихся в тюрьме на русских военнопленных. Только в мае 1917 г. министерство иностранных дел России направило губернатору Улеаборга предписание отвезти в Торнио 2 австрийских и 2 германских военнопленных для обмена на русских. Согласно российским официальным данным, в Финляндии в 1916 г. было задержано 195 беглых военнопленных, а бежали в Швецию и Норвегию 215.

После февральских событий 1917 г. в России бегство военнопленных стало наиболее активным. Лакман обращает внимание на тот факт, что среди беглецов теперь были не только военнопленные из лагерей вдоль Мурманской железной дороги, побережья Ладоги, из-под Петрограда, но и из весьма далеких мест империи. Так, в феврале 1917 г. в Каяни был задержан некий Карл Соутман, бежавший из лагеря в Омске, а летом 1917 г. в Куопио был арестован уроженец Ольденбурга Франц Лакит, бежавший из лагеря под Москвой. В годы мировой войны ряд дипломатических миссий в России принимали участие в оказании помощи военнопленным: австрийцам — американская миссия в Петрограде (до вступления США в войну на стороне Антанты), немцам — шведская миссия, туркам — посольство Испании.

Прежде отстраненное отношение к судьбам беглых военнопленных со стороны финских активистов и егерей резко изменилось после потрясших империю февральских событий 1917 г. Летом того года финскими активистами в Гельсингфорсе была создана контора, официально зарегистрированная под названием «Uusi Metsätoimisto» («Новое лесное бюро»). Она взяла на себя задачу организации перевозки военнопленных по территории княжества, организовав ряд маршрутов переправки их через границу. Подразделения бюро действовали в Улеаборге, Ювяскюля, Васа, Куопио, Выборге, Або (Турку). Бюро занималось изготовлением паспортов для беглецов. В переписке между членами организации отбывающих в Нурмес беглецов именовали «мешками с мукой», о тех, кто должен был из Куопио прибыть в Улеаборг, писали, что подвезут «серое сукно», о приезжавших из Кеми в Хаапаранту — «посылка с книгами». Одним из военнопленных, бежавших в январе–феврале 1917 г. из лагеря, был будущий глава Югославии Иосип Броз Тито. Он в течение нескольких недель находил приют в доме Йохана Альфреда Хейкинена в Хюрюнсалми. Считается, что через дом Хейкинена прошло от 400 до 500 беглых военнопленных. Хозяин не только жертвовал собственные средства на переправку беглецов в Швецию, но и собирал средства у соседей.

Сложные условия передвижения по территории Финляндии (многочисленные реки, болота, озера) для неопытных «путешественников» из русских лагерей для военнопленных побуждали к поиску проводников, особенно в приграничных территориях. Лакману удалось выявить те маршруты, которыми приходилось пользоваться беглым военнопленным, и причины изменения этих маршрутов. Лакман утверждает, что финские проводники никогда не выполняли свою работу бесплатно, что ставило перед теми, кто оказывал помощь беглецам, задачу поиска средств. В большинстве случаев это объяснялось тем, что проводники зарабатывали во время войны неплохие деньги на контрабанде и отказываться от заработка склонны не были. В 1916 г., по слухам, они брали с человека до 1000 крон, но в 1917–1918 гг. цена резко снизилась — до 100 крон, при этом резкого роста численности беглых военнопленных не наблюдалось, хотя условия для осуществления успешного побега значительно облегчились.

Лакман считает, что, поскольку Мурманская железная дорога к этому времени уже была достроена, и по этой причине прироста рабочей силы уже не требовалось, то именно этим объясняется тот факт, что не фиксировалось значительного роста количества беглецов. Неоднократно посещавшая лагеря военнопленных делегация шведского Красного Креста в последний раз приехала на Мурманскую железную дорогу в конце 1917 г. по разрешению Льва Троцкого. Тогда, по данным немецкого исследователя Рейнхардта Нахтигаля, на которого ссылается Лакман, в лагерях близ железной дороги было еще несколько тысяч военнопленных. Именно при посредничестве шведского Красного Креста в Хаапаранте в 1915 г. осуществлялся обмен военнопленными-инвалидами. Всего обмену подлежали 63 463 инвалида (3617 немцев, 22 123 подданных Австро-Венгрии, 37 295 русских и 428 турок). Данные о количестве беглых военнопленных можно встретить в изданных в Финляндии в межвоенное время публикациях, авторство которых принадлежало бывшим активистам. Лакман на ряде фактов иллюстрирует, как намеренно завышались активистами масштабы своего участия в судьбе военнопленных ради того, чтобы дополнительно подчеркнуть свой патриотизм в борьбе с Россией и прогерманскую настроенность. Обращает на себя внимание и поведение тех финнов, которые оказывали помощь беглым военнопленным. Так, Арвид Курт был осужден за такого рода деятельность и отбывал назначенный судом срок в тюрьме Улеаборга. Почти сразу после Февральской революции он был освобожден из тюрьмы и сразу уехал в Швецию, где дал интервью, в котором отрицал свою вину, однако несколько месяцев спустя он стал требовать от немцев и австрийцев компенсации за время своего пребывания в тюрьме.

С другой стороны, приводимые российским исследователем А. А. Голубевым и основанные на российских архивных материалах данные о том, что с Мурманской железной дороги бежали только 75 военнопленных, Лакман считает заниженными, так как официальные лица стремились скрыть истинное количество беглецов.

Опубликованное исследование Матти Лакмана остается в памяти читателя не только благодаря интересным фактам и их интерпретации, но и благодаря большому числу редких фотографий. Лишенный литературных изысков, довольно сухой текст на поверку оказывается исключительно интересным. В том потоке литературы, который вызвала столетняя годовщина начала Первой мировой войны, эта книга не затеряется. Жаль только, что в России с ней могут познакомиться немногие.