

**Н. Н. СМЕРНОВ**

## **К ВОПРОСУ О «ПЛОМБИРОВАННОМ ВАГОНЕ»**

Среди множества мифов, порожденных революционными событиями 1917 г. в России, наиболее распространенными оказались два: о немецких деньгах и о «пломбированном вагоне». Но если первый из названных мифов получил практически полное разрешение в трудах, в частности, петербургских историков<sup>1</sup>, то второй продолжает муссироваться как в средствах массовой информации, так и в ряде научных и публицистических публикаций в интерпретации, мало отличающейся от той, с которой революционная Россия познакомилась в апреле–мае 1917 г.<sup>2</sup>

Заметим, что в последнее время несколько изменилось информационное наполнение сюжетов, связанных с «пломбированным вагоном». В частности, популярный интернет-портал «Википедия» отошел от традиции представления описываемого явления как исключительного, единичного. Новая интерпретация описана так: «“Пломбированный вагон” – установившееся в историографии название трех поездов, в которых, следуя из Швейцарии через Германию в Россию в апреле 1917 года, проехала большая группа российских революционеров-эмигрантов. В более узком употреблении под “пломбированным вагоном” подразумевается только тот вагон первого из поездов, прибывшего в Петроград, в котором перемещался В. И. Ленин»<sup>3</sup>.

Следуя логике изложения, можно предположить, что все три поезда проследовали в Россию в апреле 1917 г., что условия перемещения «ленинского вагона» были эксклюзивными. Так ли это?

Прежде всего, заметим, что в действительности три означенных поезда перемещались по маршруту Цюрих – Засниц – Треллеборг – Стокгольм – Хапаранда – Торнео – Петроград одновременно.

<sup>1</sup> См.: Соболев Г. Л. 1) Русская революция и «немецкое золото». СПб., 2002. 479 с.; 2) Тайный союзник: Русская революция и Германия. СПб, 2009. 475 с.; Старцев В. И. Немецкие деньги и русская революция: Ненаписанный роман Фердинанда Оссендовского. СПб., 2006. 288 с.

<sup>2</sup> См.: Октябрьский штурм: материалы круглого стола // Санкт-Петербургские ведомости. 2012. 7 ноября; Арутюнов А. А. Досье Ленина без ретуши. Документы. Факты. Свидетельства. М., 1999. 656 с.; Пирсон М. Пломбированный вагон: Путь к революции. Fleming Creassey, 2011 – ISBN 978-1-908439-06-2 – электронный вариант книги насчитывает 585 с. // <http://www.bookmate.com/books/dfDHsbZS>.

<sup>3</sup> См.: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Пломбированный\\_вагон](http://ru.wikipedia.org/wiki/Пломбированный_вагон).

Первый «ленинский поезд» отправился в путь 9 апреля 1917 г. (н.с.) в 15 час. 10 мин. В самом «ленинском» вагоне находились от 29 до 40 русских политэмигрантов-пацифистов<sup>4</sup>. Показательно, что этим же поездом на родину возвращались и другие российские революционеры, настроения которых были далеки от пацифизма. Вагоны были доставлены к германской границе, после чего все пересели на пароход, доставивший их в Швецию, а оттуда переправились в Финляндию, являвшуюся на тот момент частью России<sup>5</sup>.

В мае 1917 г. в Россию направился следующий состав с русскими политэмигрантами, названный исследователем «первый поезд Цюрихского комитета». Его состав, согласно сведениям, сообщенным А. В. Луначарским телеграммой в редакцию газеты «Новая жизнь» включал 250 русских эмигрантов, в числе которых были Натансон, Мартов, Лапинский, Рязанов, Абрамович и др. В телеграмме особо подчеркивалось: «Убежденные в невозможности

---

<sup>4</sup> В списке пассажиров «ленинского вагона», опубликованном в одной из петроградских газет, значится 29 человек (Общее дело. 1917. 14 октября).

В телеграмме Я. С. Ганецкого в Петроград М. Ю. Козловскому сообщалось о том, что «Ленин, Зиновьев, Миха ... и около 30 лиц разных партий едут из Стокгольма» (См.: Попова С. С. Между двумя переворотами: Документальные свидетельства о событиях лета 1917 года в Петрограде (по французским и российским архивным источникам). М., 2010. С. 52).

30 человек насчитывает «список эмигрантов, переехавших границу в Торнео 2/15 апреля 1917 г.»; 31 политэмигрант фигурирует в т.н. «французском списке» // Попова С. С. Указ. соч., с. 373.

Из донесения бернского корреспондента в *Sûreté Générale* следует, что первый конвой, в котором среди прочих возвращался и В. И. Ленин, насчитывал 40 россиян (Национальный архив Франции (далее – CARAN), F/7/12896 – *correspondance générale*).

В статье В. И. Ленина «Как мы доехали» сообщается о 32 эмигрантах разных политических партий, ехавших в одном вагоне с лидером большевиков. 19 представляли РСДРП (б), 6 – бундовцев, 3 – интернациональную газету «Наше слово». Партийная принадлежность еще 4 человек в статье не упомянута (См.: Правда. 1917. 5 (18) апреля).

«Википедия» приводит следующее описание «ленинского вагона»: «... в вагоне были опломбированы лишь три из имевшихся в нем четырех дверей. Последняя использовалась для общения с внешним миром, проводимого под контролем Платтена и двух сопровождающих немецких офицеров, в том числе для получения газет и покупки молока для детей. По идее Ленина в коридоре была проведена по полу черта, означавшая границу экстерриториальности, отделявшая немцев от большевиков. Им же была установлена выдача входных билетов на посещение туалета, что предотвратило его блокирование на длительное время любителями покурить» (См.: [Электронный ресурс] – Электронные текстовые данные. – Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Пломбированный\\_вагон](http://ru.wikipedia.org/wiki/Пломбированный_вагон)). Заметим, что принцип экстерриториальности поддерживался и в прочих «пломбированных вагонах», проследовавших из Швейцарии через Германию.

<sup>5</sup> Бабицкий А. Пломбированный вагон Ленина – легенда или реальность? [Электронный ресурс] – Электронные текстовые данные. – Режим доступа: <http://www.chuchotezvous.ru/modern-history/595.html>

проехать через Англию, ввиду политических препятствий, были вынуждены проехать через Германию, чтобы занять немедленно боевые посты против всякого империализма»<sup>6</sup>. Именно с этой группой прибыли в Россию Анжелика Балабанова и Роберт Гримм. Отметим, что в документах Центрального бюро Главного управления Генштаба России (далее – ЦБ ГУГШ) Балабанова проходила как «австрийский агент» и подлежала бдительному контролю со стороны соответствующих органов. Луначарский же был именован сотрудником выходящего в Женеве Обозрения, «получающего субсидию от австрийского консульства»<sup>7</sup>.

Отправившиеся на Родину в мае 1917 г. были осведомлены о нападках российской прессы на тех, кто вернулся в составе «ленинского поезда». Французская разведка перехватила открытку русского политэмигранта, отправленную из Женевы 9 мая (н.с.): «Передайте нашим бывшим товарищам, а ныне патриотам, что они могут к своему протесту против Ленина присовокупить протест и против меня, и Левенсона, и Прошьяна, и Натансона, и Устинова, Ульянова и имярек... Их протест тогда будет носить еще более импозантный характер. ... P.S. Всех нас ждет 250 чел. Первую очередь, а через неделю, вероятно, еще поедут много, много»<sup>8</sup>.

Второй поезд Цюрихского комитета отправился в Россию в июне 1917 г. Французский источник в Берне сообщал о 123 русских политэмигрантах, оказавшихся в «пломбированных вагонах» этого состава<sup>9</sup>. Телеграмма генерал-майора Н. М. Потапова в Торнео от 10 июля (ст.с.) извещала: «По сведениям министерства иностранных дел, (17 или) 21 июля в Хапаранду должна прибыть партия политических эмигрантов, следующих через Германию в составе свыше 120 человек»<sup>10</sup>.

Рост числа возвращавшихся на Родину в «пломбированных вагонах» политэмигрантов заставил власть предержащую внести соответствующие разъяснения относительно того, как специальным органам следует относиться к этим гражданам новой России. В справке ЦБ ГУГШ от 21 июля (ст.с.) отмечалось: «Проезд через Германию с согласия и содействия германских вла-

<sup>6</sup> См.: Попова С. С. Указ. соч. С. 58 – 59. Заметим, что французские источники указывают значительно более скромную численность русских политэмигрантов, вернувшихся на Родину этим поездом – 70 человек ( CARAN, F/7/12896 – Sûreté Générale, correspondance générale).

<sup>7</sup> Попова С. С. Указ. соч. С. 81.

<sup>8</sup> Там же. С. 58.

<sup>9</sup> CARAN, F/7/12896 – Sûreté Générale, correspondance générale.

<sup>10</sup> См.: Попова С. С. Указ. соч. С. 75.

стей, конечно, не является еще актом измены, хотя и создает весьма основательное предположение в пользу вероятности того, что деятельность данного лица может прямо или косвенно содействовать намерениям и видам враждебной державы. Но таковой проезд является по меньшей мере поступком нелояльным с патриотической точки зрения и вредным для целей государственной обороны. Поэтому он не может оставаться без наказания»<sup>11</sup>.

В официальных документах отсутствует разъяснение того, почему русские политэмигранты были вынуждены воспользоваться для возвращения на Родину «пломбированными вагонами». В значительной степени это было связано с опасением обострить отношения с союзными державами, перекрывшими традиционные пути перемещения эмигрантов.

С середины марта 1917 г. во Франции и Великобритании создавались инициативные группы, призванные решить вопрос о возвращении русских политических эмигрантов на Родину. В МИД Франции и Великобритании направлялись ходатайства, суть которых сводилась к следующему: правительства союзных держав призывались незамедлительно решить вопрос о выделении транспортов для возвращения эмигрантов в Россию. Ходатайства подписывались совместно представителями различных политических партий и течений: от большевиков до трудовиков и анархистов. С каждым днем число ходатайств возрастало, но позитивного ответа не последовало. На документах красным или синим карандашом делались пометы без подписи: «Отказать ввиду отсутствия возможностей и гарантий безопасности»<sup>12</sup>.

Причины отказа в большинстве случаев разъяснялись возросшей активностью германского флота в проливе Ла-Манш и Северном море – традиционных путях, связывавших союзные державы. Несомненно, вероятность гибели репатриантов существовала, хотя и была сравнительно невелика. Истинные мотивы, несомненно, крылись в другом: правительства Франции и Великобритании осознавали, что в Россию возвращались не только противники монархии, но и те, кто открыто призывал к заключению сепаратного мира. Подобного развития событий не желали ни в Париже, ни в Лондоне. Здесь стремились добиться от Временного правительства гарантий продолжения участия России в войне. В контексте замыслов вполне логичным представляется известное решение рассматриваемой проблемы: возвращение политических эмигрантов в Россию через территорию Германии в «пломбиро-

---

<sup>11</sup> См.: Попова С. С. Указ. соч. С. 83.

<sup>12</sup> Архив МИД Франции, f. Russie, Nouvelle série, d. 94, 109, 119.

ванных вагонах». Представителям комитетов и обществ русских эмигрантов в европейских странах недвусмысленно дали понять, что правительства союзных держав, учитывая сложившуюся обстановку, не будут препятствовать отличным от традиционных попыткам возвращения на Родину.

«Было ясно, – подчеркивает исследователь, – что правительства воюющих государств-противников вот-вот запустят масштабные кампании, призванные качнуть политический маятник в Петрограде. Немцы станут поддерживать пацифистов-интернационалистов, Антанта – противодействовать им, а особенно эмигрантам: до них легче дотянуться. ... Антанта, безусловно, не станет помогать ни одному социалисту-пацифисту вернуться в Россию, чтобы работать над заключением губительного мира, а меньше всего – Ленину. Ведь стоит навести справки и обнаружится, что он яростно агитировал против войны с самого ее начала. Если так, то путешествие транзитом через Францию, Италию или Британию невозможно»<sup>13</sup>.

Можно предположить, что варианты дискредитации русских политических эмигрантов-пацифистов самым тщательным образом были проанализированы во время встречи министра вооружений Франции, социалиста А. Тома и премьер-министра Великобритании Ллойд-Джорджа в Лондоне 14 апреля (н.с.)<sup>14</sup>. Позднее, уже в Петрограде, А. Тома «посоветовал» А. Ф. Керенскому назвать большевиков и прежде всего их лидера – В. И. Ленина «агентами германского Генерального штаба». Подобным же образом предлагалось дискредитировать всех эмигрантов-пацифистов, вернувшихся на Родину через Германию. «Нужно дать правительству Керенского не только арестовать, но и дискредитировать в глазах общественного мнения Ленина и его последователей, а для этого необходимо выяснить, при каких условиях противники революции смогли проникнуть на территорию новой Республики, откуда поступают деньги, которые они так легко раздают, и кто за ними стоит. По моим первым сведениям, ключ проблемы в Швеции. Срочно направьте все ваши поиски в этом направлении и держите русское правительство в курсе ваших действий и поисков», – инструктировал А. Тома французского атташе в Стокгольме Л. Тома<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> Пирсон М. Пломбированный вагон: Путь к революции. Глава 1. С. 12.

<sup>14</sup> CARAN, f. 94 AP 176 – fond A. Thomas. Correspondance reçue par la mission.

<sup>15</sup> См.: Соболев Г. Л. Тайный союзник: Русская революция и Германия. 1914–1918. СПб, 2009. С. 236; Попова С. С. Французская разведка ищет «германский след» // Первая мировая война. Дискуссионные проблемы истории. М., 1994. С. 266.



Заметим, что причины отказа правительств Франции и Великобритании в репатриации политических эмигрантов «обычным путем» не помешали позднее именно по Северному морю вернуться в Россию Г. В. Плеханову с семьей, П. Кропоткину, ряду других активных участников российской революции. Да и А. Тома в апреле 1917 г. пренебрег «германской опасностью» и морем из Абердина добирался до Христиании, чтобы затем оказаться в России.

А. Бабицкий в своем анализе проблемы «пломбированного вагона» выделяет две основные точки зрения. «Согласно первой, — замечает автор, — операция по доставке Ленина и других революционеров в Россию была тщательно разработанной акцией германских спецслужб, а сам Ленин являлся, по сути, немецким шпионом. Основное содержание этой версии строится на утверждении, что Ленину не просто дали проехать через Германию, но и снабдили его конкретными инструкциями по дестабилизации обстановки в стране с целью обеспечения прекращения участия России в войне, а также вручили крупные денежные средства для ведения подрывной пропаганды»<sup>16</sup>. Подобная версия представляется А. Бабицкому менее убедительной, чем другая, в основе которой лежат документальные источники, «с одной стороны, никак не подтверждающие передачу германскими властями Ленину каких-то инструкций или денег на ведение политической борьбы. С другой, имеются свидетельства того, что средства на поездку революционеры сначала собирали в своем кругу в Цюрихе, а потом получили финансовую помощь, также весьма незначительную, от товарищей в Стокгольме. Ни о каких огромных финансовых ресурсах речи не было. Наконец, не стоит забывать о том, что помимо Ленина и большевиков в одном с ними поезде через Германию ехали и представители других политических сил, которые впоследствии были противниками большевиков в политической борьбе»<sup>17</sup>.

Документы Национального архива Франции позволяют не просто согласиться с мнением одного из исследователей проблемы, но и существенно дополнить его. Деятельность Общества русских граждан в Цюрихе тщательно анализировалась, в частности, спецслужбами Франции. Отчеты агентов, пе-

---

<sup>16</sup> Бабицкий А. Пломбированный вагон Ленина – легенда или реальность? [Электронный ресурс] – Электронные текстовые данные. – Режим доступа: <http://www.chuchotezvous.ru/modern-history/595.html>

<sup>17</sup> Там же. Автор называет и число представителей иных политических партий России, ехавших в «ленинском поезде» через Германию – 65 человек, членов РСДРП; 33 члена Всеобщего еврейского рабочего союза, 17 членов партии эсеров, 14 анархистов, 11 членов прочих мелких партий и организаций, 18 человек, не обозначивших своей партийной принадлежности.

ресылаемые из Цюриха в Париж, подтверждают, что Общество на протяжении 1916–1918 гг. способствовало возвращению русских эмигрантов на Родину через территорию Германии, используя принцип экстерриториальности, знакомый дипломатическим службам европейских государств. Два нейтральных государства – Швейцария и Швеция – все военные годы были связаны железнодорожным сообщением через территории воюющих стран. Именно члены Общества вступали в переговоры с представителями германского посольства и консульства относительно возможности проезда русских эмигрантов через территорию Германии. Общество собирало и добровольные пожертвования, предназначенные для оплаты проезда и питания возвращавшихся на Родину россиян. Листовки с адресом Общества (Spitalgasse, 5) и перечислением основных сфер его деятельности распространялись по территории европейских стран. По прибытии в Цюрих русскому эмигранту гарантировалось содействие при предъявлении листовки. Информация о работе Общества русских граждан в Цюрихе регулярно публиковалась в швейцарской печати. Активную помощь ему оказывали швейцарские социалисты<sup>18</sup>.

Указанные материалы не позволяют конкретизировать цель, преследуемую Министерством внутренних дел Франции и *Sûreté Générale* в отношении цюрихского Общества и других, подобных ему комитетов помощи русским эмигрантам. Скорее всего, собирательство носило информативный характер и позволяло выявлять действия, носившие характер потенциальной угрозы для Франции. В частности, имеющаяся информация могла способствовать рождению идеи «пломбированного вагона» как способа дискредитации политических эмигрантов-пацифистов.

Принято считать, что второй поезд цюрихского комитета был последним в истории «пломбированного вагона». Г. Л. Соболев пишет: «третий по счету, он же и последний, поезд с русскими эмигрантами в количестве 200 человек проехал через Германию 25 июня 1917 г.»<sup>19</sup> Этим поездом не воспользовались известные политические деятели, однако на нем возвращались в Россию активисты и организаторы политического движения, писатели.

История «пломбированного вагона», судя по имеющимся документам, продолжилась в сентябре 1917 г. В это время в составе четвертого поезда оказалось 200 российских политических эмигрантов<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> CARAN, F/7/12896 – *Sûreté Générale*, correspondance générale.

<sup>19</sup> Соболев Г. Л. Указ. соч. С. 209.

<sup>20</sup> CARAN, F/7/12896 – *Sûreté Générale*, correspondance générale.

19 марта 1918 г. из Берна в Париж поступило донесение, извещавшее о пятом эшелоне русских политических эмигрантов, возвращавшихся на Родину через Германию. Согласно источнику, конвой должен был отправиться в путь в конце месяца и насчитывал десятки политэмигрантов. Все хлопоты, связанные с комплектованием группы возвращенцев и оформлением проездных документов по-прежнему брало на себя Общество русских граждан в Цюрихе<sup>21</sup>.

Можно ли утверждать, что пятью означенными составами ограничивается история «пломбированного вагона»? Вряд ли. Имеется косвенная информация о том, что аналогичного рода составы в 1917 г. перевозили русских политических эмигрантов через Германию из Бельгии. Несомненно, и в них действовали те же нормы и правила, которые были установлены в Швейцарии.

М. Пирсон замечает: «... Сам вагон и его невероятное путешествие через Германию, находившуюся с Россией в состоянии войны, — связующее звено всей этой истории. Если бы не этот вагон, Ленин не прибыл бы в Петроград тогда, когда прибыл, а не вернись он в Россию, мировая история пошла бы совсем по-другому. ...»

Объединение противоборствующих интересов, символом которого стал пломбированный вагон, подвергало огромному риску и Ленина, и кайзера. Для Ленина позорное пятно связи с врагом, “замаранные” этой помощью руки были очень опасны с политической точки зрения и чуть не погубили его.

Вильгельм свою долю риска проигнорировал, но планы Ленина по поводу мировой революции могли распространиться за границы России, угрожая кайзеру той же судьбой, что уже постигла его собрата, русского царя.

Как ни странно, несмотря на противоположность интересов, оба во многом достигли того, к чему стремились.»<sup>22</sup>.

С подобным подходом можно согласиться. Но лишь в том случае, если историю «пломбированного вагона» свести лишь к двум личностям — Ленина и Вильгельма. Но это уже противоречит историческим реалиям. На практике уже пора расстаться с традиционным мифом и осмыслить проблему «пломбированного вагона» во всей ее сложности и многообразии.

---

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> Пирсон М. Пломбированный вагон. Глава 1. С. 3.