

**ЛЕНИН
В ПУЕЗДЕ**

**CATHERINE
MERRIDALE**

**LENTIN ON
THE TRAIN**

КЭТРИН
МЕРРИДЕЙЛ
**ЛЕНИН
В ПОЕЗДЕ**

*Перевод с английского
под редакцией
Александра Турова*



издательство **АСТ**
Москва

УДК 821.111-311.6
ББК 84(4Вел)-44
М52

Художественное оформление и макет АНДРЕЯ БОНДАРЕНКО

Мерридейл, Кэтрин

М52 Ленин в поезде / КЭТРИН МЕРРИДЕЙЛ; пер. с англ. под редакцией АЛЕКСАНДРА
ТУРОВА. — Москва : Издательство АСТ : CORPUS, 2021. — 384 с.

ISBN 978-5-17-112758-9

Владимир Ильич, вы шпион? На этот вопрос вождь мировой революции мог бы с полным правом ответить отрицательно: Ленин не был немецким шпионом, поскольку не передавал Германии никакой секретной информации. Но он, без всякого сомнения, был немецким агентом, поскольку выполнял задание германского Главного штаба и, по всей видимости, получал за это деньги. Книга британского историка Кэтрин Мерридейл, ведущего специалиста по русской революции, подробно описывает одну из самых зловещих тайных операций в истории: переправку группы большевиков из Швейцарии в Россию в апреле 1917 года. Семидневное путешествие третьим классом из Цюриха в Петербург изменило ход мировой войны и поставило Россию на край гибели.

УДК 821.111-311.6
ББК 84(4Вел)-44

ISBN 978-5-17-112758-9

- © Catherine Merridale, 2016
- © А. Бондаренко, художественное оформление, макет, 2021
- © ООО “Издательство АСТ”, 2021
Издательство CORPUS ®

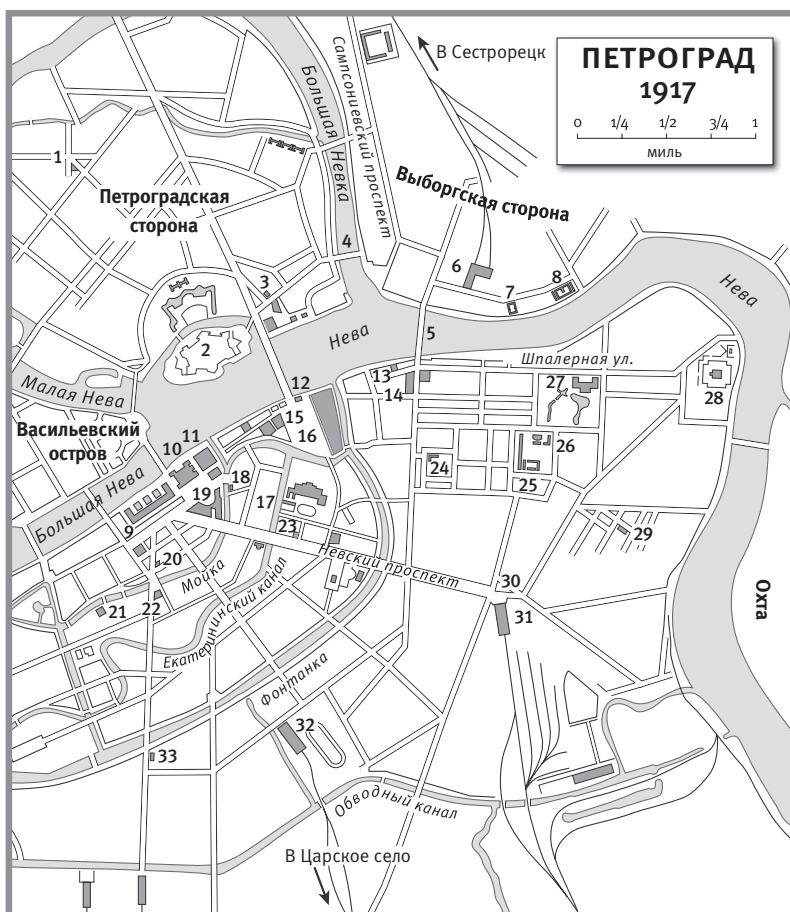
Оглавление

Введение	9
Глава 1 Темные силы	31
Глава 2 Черный рынок	60
Глава 3 Красное озеро	86
Глава 4 Алые ленточки	111
Глава 5 Карты и планы	139
Глава 6 Пломбированный вагон	167
Глава 7 Безвластие	189
Глава 8 Ленин в Лапландии	215
Глава 9 На вокзале и потом	241
Глава 10 Золото	269
Глава 11 Попутчики	297
<i>Примечания</i>	327
<i>Что еще почитать</i>	355
<i>Благодарности</i>	361
<i>Источники иллюстраций</i>	363
<i>Указатель</i>	365

**МАРШРУТ ПУТЕШЕСТВИЯ ЛЕНИНА
В АПРЕЛЕ 1917 ГОДА**

100 50 100 100 200 300
Миль





- | | | |
|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Квартира Елизаровых | 13. Французское посольство | 25. Казармы Волянского полка |
| 2. Петропавловская крепость | 14. Артиллерийские казармы | 26. Казармы Преображенского полка |
| 3. Особняк Кшесинской | 15. Павловские казармы | 27. Таврический дворец |
| 4. Сампсониевский мост | 16. Марсово поле | 28. Смольный институт |
| 5. Литейный мост | 17. Михайловский театр | 29. Квартира Аллилуевых |
| 6. Финляндский вокзал | 18. Редакция "Правды" | 30. Знаменская площадь |
| 7. Тюрьма "Кресты" | 19. Здание Главного штаба | 31. Николаевский вокзал |
| 8. Арсенал | 20. Гостиница "Астория" | 32. Царскосельский вокзал |
| 9. Адмиралтейство | 21. Юсуповский дворец | 33. Казармы Измайловского полка |
| 10. Зимний дворец | 22. Мариинский дворец | |
| 11. Эрмитаж | 23. Гостиница "Европейская" | |
| 12. Британское посольство | 24. Казармы Литовского полка | |

Введение

Массам надо всегда говорить всю правду
до конца, правду неприкрашенную, не боясь
того, что эта правда отпугнет их.

Н. К. КРУПСКАЯ

Томас Кук сказал лет сто пятьдесят назад, что на Земле есть три места, которые нужно увидеть каждому, кто отправился в путешествие вокруг света: одно — это крепость Тимбукту в Сахаре, второе — старый Самарканд, а третье — Хапаранда в Швеции. Кука этот крошечный городок пленил, очевидно, северным сиянием. Сама Хапаранда могла гордиться разве что пиратским прошлым, но такое же было и у любой соседней гавани. Уникальной для Хапаранды была разве что местная легенда о волхве, который знал толк в травах и умел, словно большая птица, летать в длинной мантии сквозь полярную ночь. Городок одиноко лежал на самом краю освоенной земли, он одновременно и притягивал, и немного пугал.

Хапаранда находится у северной оконечности Ботнического залива, отделяющего север Швеции от Финляндии. Город стоит в устье реки; когда-то он включал в себя несколько островов и часть западного берега. Рядом возникали и другие поселения, среди них — более крупный город Торнио. Ради выживания приходилось делиться друг с другом всем, что давала природа: жители охотились на зимнего зверя, пасли скот на окрестных холмах, а в краткую оттепель, по колена в воде, ловили блестящих угрей.

Население Хапаранды мало походило на жителей Стокгольма, большая его часть говорила на местном диалекте, тем не менее вплоть до начала XIX века весь этот регион относился к Швеции. Однако по мирному договору 1809 года, завершившему очередную русско-шведскую войну, восточный берег реки вместе с центральным, самым оживленным, островом должен был отойти к Великому княжеству Финляндскому, только что присоединенному к Российской империи. Хапаранда осталась на шведском берегу и через реку глядела на большую свою сестру Торнио. Теперь они были чужими.

С самого момента установления этой границы она никогда не казалась надежной. Шведские власти не забывали об экспансионистских аппетитах России. Когда в Кируне, меньше чем в пятистах километрах к северо-западу от Хапаранды, было открыто огромное месторождение железной руды, стокгольмские инвесторы вынуждены были отказаться от планов провести туда железную дорогу — из опасения, что через Хапаранду, словно в распахнутые настезь ворота, в страну хлынут новые толпы русских. Эра паровозов была в Швеции в самом разгаре, рельсы, словно нервы, протягивались все дальше на север — но только не в Хапаранду. Летом, когда ни льда на реке, ни санного пути через нее не было, попасть из Швеции в Финляндию можно было только по единственному деревянному мосту.

С Первой мировой войной ситуация изменилась. Великие атлантические державы Европы, Великобритания и Франция, стали теперь союзниками Российской империи. Им нужно было не только обеспечить перемещение людей между Россией и Западной Европой; они также взяли на себя обязательство поставлять союзнику жизненно необходимые военные материалы (в частности, снарядные трубки и артиллерийские прицелы), однако прямой связи между Западом и Востоком не было. Все маршруты через Германию были, разумеется, перекрыты, а морские пути на Северном и Бал-

тийском морях, там, где они не были сплошь заминированы, патрулировались немецкими подводными лодками. Единственно возможным, пусть и очень трудным, был кружной наземный маршрут через Северную Швецию. Томас Кук умер в 1892 году. Ему Хапаранда казалась экзотикой, взглянул бы он на нее в 1917-м!

Железная дорога появилась здесь только в 1915 году. Это была всего-навсего однопутная тупиковая ветка, связанная с магистралью в городке Карунги, на некотором расстоянии к северу от Хапаранды. Хотя теперь эта дорога стала жизненно важной артерией военных перевозок, она все же обрывалась у финской границы, поскольку ширина железнодорожной колеи в Финляндии, как и во всей Российской империи, была не такой, как в Европе. Все грузы и пассажиров в Хапаранде приходилось выгружать из вагонов, переправлять через реку, втаскивать на противоположный крутой берег и вновь загружать в русские поезда. Зимой всё это проделывалось с помощью саней, запряженных оленями или крепкими местными лошадами; летом приходилось задействовать все лодки, которые только можно было найти в округе.

Для путешественников “бутылочное горлышко” Хапаранды было нелепым неудобством, досадной потерей времени, зато самому местечку предстояло пережить настоящий расцвет. Вместе со своей сестрой — финским Торнио — Хапаранда вскоре превратилась в самый оживленный коммерческий пограничный переход Европы. Городские заведения, в которых прежде выпивали лишь местные пастухи, теперь кишели различными темными личностями, контрабандистами и следившими за ними агентами полиции. Комнаты единственной гостиницы были забронированы наперед для дипломатов и политических деятелей (главным образом британских, французских и русских), которые вдруг повадились ездить через Хапаранду. Ни местный климат, ни невыносимо медленные поезда им совершенно не нравились, но более удобной дороги не существовало.

Этот огорчительный факт стал причиной и одного в высшей степени невероятного для здешних мест визита. Вдовствующая императрица Мария Федоровна в момент начала войны оказалась в Европе. Она попыталась добраться домой самостоятельно, но на датско-германской границе царский поезд застрял: власти Германии отказались пропустить его в Россию. Положение было отчаянным, но спасение принесли невиданной силы морозы января 1917 года. Когда лед на реке Торнион-Йоки, разделявшей Хапаранду и Торнио, стал достаточно толстым, целая армия рабочих навела временную железнодорожную колею через реку. Затем царский поезд (с вагоном-будуаром, тронным залом, кухнями и мобильным генератором) был частями, по два вагона за раз, переведен на другой берег и прицеплен к финскому локомотиву. Под вагоны были подведены специальные колесные тележки, соответствующие ширине русской колеи. Не успел поезд отбыть из Торнио, как на льду вновь появились люди с ломами — на этот раз чтобы разобрать дорогу¹.

С военных фотографий в местном краеведческом музее смотрят создания, словно явившиеся из иного мира: чопорные, затянутые в корсеты, холодно-отстраненные, в своих невероятных мундирах с золотым шитьем и целым набором шляп с перьями. Никаких следов этих духов прошлого сегодня здесь не осталось. Разделенные рекой Хапаранда и Торнио объединились (путеводители именуют город сокращением ХаТо), и, прогуливаясь по площади перед торговым центром, вы легко пересечете границу между Швецией и Финляндией, даже не заметив этого².

Время в Финляндии на час обгоняет шведское, что несколько затрудняет чтение автобусного расписания, зато от обычных пограничных неудобств — паспортного контроля, таможни, автомобильных очередей — не осталось и следа. Единственная заметная достопримечательность ХаТо — массивный синий куб: самый большой в мире филиал ИКЕА. В апреле вокруг него тоскливая пустыня, покры-

тая лужами с бензиновыми разводами и грязными сугробами, но стоит снегу растаять, как парковка тут же заполнится машинами. По-прежнему приезжают русские, бывают и финны, и олениводы из Лапландии. Человек, о котором я собираюсь рассказать в этой книге, по достоинству оценил бы жизнь сегодняшней Хапаранды — в конце концов, он много писал о мировой торговле. Кроме того, он перешел реку Торнион-Йоки по льду — и эта прогулка изменила мир.

В апреле 1917 года, в разгар Первой мировой войны, вождь большевиков Владимир Ильич Ленин поездом вернулся из эмиграции в Россию. Еще до конца того же года он сделался повелителем нового революционного государства. Самое большое достижение Ленина состояло в том, что он претворил в идеологию управления те идеи, которые за сорок лет до него высказал Карл Маркс. Ленин создал советское государство, которое теперь правило страной от лица трудящихся, управляло распределением материальных благ и осуществляло столь же радикальные перемены в области культуры и социальных отношений. Ленинская программа обещала надежду на достойную жизнь многим обездоленным, не в последнюю очередь женщинам, которым она сулила небывалый уровень равенства в правах. Платой за это стали бесчисленные человеческие жертвы, начиная с десятков тысяч убитых еще при жизни Ленина, причем некоторые из них — за преступления не более серьезные, чем очки на носу. За семьдесят лет существования Советского Союза число безвинных жертв большевизма достигло миллионов. В то же время ленинизм с его прагматическим, лишенным сантиментов подходом к защите обездоленных стал идеалом для многочисленных революционных партий во всем мире — от Китая и Вьетнама до Индийского субконтинента и Центральной Америки. И завязкой всех этих событий — от рождения Советского государства до глобальной холод-

ной войны — стало то самое знаменательное путешествие Ленина.

В начале нашей истории мы застаем Ленина в Швейцарии. Принужденный к эмиграции решениями царских судов, вождь большевиков был здесь в достаточной безопасности, однако теперь его снедало неудержимое желание своими глазами увидеть революцию, которую он пророчил в течение двадцати лет. Как и многие социалисты, он ожидал, что революция начнется где-нибудь в Западной Европе, однако в первые месяцы 1917 года вдруг стали поступать известия о массовых протестах в Петрограде. Еще большим шоком для мира стала весть о том, что русский царь отрекся от престола. Накануне летней военной кампании, в ходе которой предполагалось массированное наступление союзников на Западном фронте, будущее Российской империи вдруг стало совершенно неопределенным. В Петрограде царило ликование: страна вдруг стала республикой — по крайней мере, до принятия конституции.

Ленин, как и почти все русские эмигранты, был в восторге от этих новостей. Лидер самой боевой революционной партии России, он прежде всего хотел вернуться домой. Беда в том, что он оказался в ловушке. Ни Британия, ни Франция совершенно не собирались ему помогать: они знали Ленина как ожесточенного противника войны, в то время как их собственные дипломатические усилия были направлены как раз на то, чтобы Россия — свободная или нет — из войны не выходила и оставалась их союзником до победного конца. У Ленина оставался единственный маршрут: на поезде через Германию, затем паромом в Швецию и дальше добираться до пограничного перехода Хапаранда. Проблема заключалась в том, что Германия была врагом: начиная с 1914 года ее солдаты убили на Восточном фронте тысячи и тысячи русских. Дилемма, перед которой стоял Ленин, казалась неразрешимой: проезд по территории Германии означал измену, а остаться в Швейцарии — значит не воспользоваться моментом, которого он ждал всю жизнь.

Ленин, разумеется, выбрал первый вариант, который стал возможен благодаря неожиданной помощи главного командования германской армии. Затяжная окопная война и патовая ситуация на фронтах заставили воюющие державы обратиться к поиску каких-то преимуществ за пределами театра военных действий. В 1917 году у небольшой группы чиновников в недрах германского Министерства иностранных дел возникла идея использовать различных инсургентов и революционеров в странах Антанты, чтобы дестабилизировать положение в стане врага: поддерживать мятежников во французской армии, снабжать оружием ирландских националистов, а в идеале — поднять восстание на границах Британской Индии. Когда этим людям рассказали о Ленине, они сразу оценили его потенциал в деле подрыва военных усилий России. Если все пойдет удачно и немецкая армия сможет нанести сокрушительный удар Великобритании и Франции, помощь Ленина понадобится им лишь на самое короткое время.

Имея в виду этот радужный план, немецкие чиновники не видели проблемы в том, чтобы обеспечить лидеру большевиков безопасный проезд через территорию своей страны. Более того, они согласились и на требование Ленина считать вагон, в котором он поедет с группой сподвижников, экстерриториальным объектом, полностью изолированным от Германии: это должно было в будущем отвести от большевиков любые возможные обвинения в контактах с населением враждебного государства. Более того, было решено оказать Ленину и финансовую поддержку в его революционной деятельности — с помощью пресловутого “германского золота”. Англичане и французы что-то прознали о замысле с поездом, и, хотя отличить факты от слухов было не так-то просто, сама по себе репутация Ленина внушала беспокойство. Кое-кто считал, что его нужно остановить любой ценой — например, где-нибудь в безлюдных шведских лесах. Однако когда пришел подходящий момент, никто не решился взять на себя ответственность и нажать на курок.