

**ВЛАДИМИР ЕГОРОВИЧ ПАВЛОВ**

*доктор технических наук, профессор, почетный  
железнодорожник, заместитель председателя секции истории  
города при Музее истории Санкт-Петербурга, почетный  
профессор Петербургского государственного университета путей  
сообщения императора Александра I*

# Секретный поезд «Петроград ~ Москва»

1918  
1918 г. Разруха в стране. Продолжается Первая мировая война. Немецкие войска подошли к Нарве, возникла угроза для Петрограда.

На железных дорогах хаос.

Подступает голод: подвоз продуктов к Петрограду почти прекращен.

По настоянию В. И. Ленина 3 марта 1918 г. заключен Брестский мир с Германией.

Но стало предельно ясно: оставаться в Петрограде правительству опасно, да и связи с другими городами России затруднены.

Принимается решение: переезжать в Москву.

В составе советского правительства было образовано 12 комиссий во главе с народными комиссарами и Комитет по военным и морским делам. Пост наркома путей сообщения оставался вакантным.

## ЧТО ЖЕ ПРОИСХОДИЛО НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ?

В соответствии с решением Временного правительства от 23.04.1917 г. «О рабочих комитетах заведений» на Николаевской железной дороге (как и на других дорогах) был создан Исполнительный комитет, постановлением которого был уволен начальник дороги Г. Н. Невежин, инженер путей сообщения, выпускник 1901 г. Института инженеров путей сообщения. Начальником дороги был назначен инженер путей сообщения В. П. Юрченко, а через полгода – инженер И. Я. Манос.

Такая чехарда не способствовала нормализации работы железной дороги.

Временное правительство в конце июля 1917 г. созвало первый Всероссийский съезд железнодорожников, где был создан Всероссийский исполком железнодорожников (Викжель), которому подчинили исполкомы всех железных дорог.

Викжель не принял Октябрьскую революцию и угрожал проведением забастовок и саботажами. Тогда

12 декабря 1917 г. советское правительство созвало Чрезвычайный всероссийский съезд железнодорожных рабочих и мастеровых (съезд состоялся в Большой физической аудитории Института инженеров путей сообщения). На заседании съезда В. И. Ленин выступил с призывом поддержать решения правительства. Съезд принял резолюцию о полном доверии правительству и его действиям в области транспорта.

В январе 1918 г. состоялся следующий съезд железнодорожников, который избрал исполком Союза железнодорожников (Викжелдор). Он образовал коллегию Наркомата путей сообщения во главе с исполняющим обязанности наркома М. Т. Елизаровым.

Однако ситуация на железных дорогах оставалась неудовлетворительной, хотя Викжель был распущен и его место занял Викжелдор, пытавшийся помочь Наркомату путей сообщения.

В феврале 1918 г. газета «Петроградский голос» сообщила: «Сейчас на Николаевской железной до-

**Любопытно**, что Иван Яковлевич Манос (1969–1952) – потомственный дворянин, бывший генерал-директор пути III ранга, не сгинул в водовороте революции и Гражданской войны, не погиб в советских лагерях, а, несмотря на свое дворянское прошлое, стал в СССР доктором технических наук, профессором.

Николаевский железнодорожный вокзал на Знаменской площади



**Кстати.** М. Т. Елизаров (1863–1919) – видный революционер и соратник В. И. Ленина, был женат на его родной сестре Анне Ильиничне Елизаровой-Ульяновой.

роге, фактически находящейся без руководства (И. Я. Манос был уволен еще 6 декабря 1917 г., и ему не нашли замену), наблюдается нервное настроение среди служащих. Дорогой овладел исполком в лице 35 конторщиков и младших агентов, причем главные руководители Осипов и Прохоров, занимавшие до сих пор скромную должность весовщиков, проявляют диктаторскую власть, опираясь на поддержку большевиков, засевших в Министерстве путей сообщения (Наркомат был назван по-старому – Министерство – В. П.). Вся старая администрация дороги в лице 26 человек сейчас уже скрылась из-за опасения ареста начальников дороги и отдельных служб».

В то время Наркомат путей сообщения возглавлял Елизаров (по просьбе Ленина, хотя и не утвержденный правительством). Но уже в феврале наркомом стал Л. Г. Рогов, не имевший какого-либо образования.

В такой обстановке организовать переезд советского правительства в Москву (по предложению некоторых членов правительства, поддержанному Лениным) – задача не из простых. Опирались надо было на партийное бюро Петрограда, во главе которого стоял Г. И. Бокий (1879–1987), входивший в состав Комитета революционной обороны Петрограда и в Петроградскую чрезвычайную комиссию. Еще одной опорой должен был стать командующий войсками Петроградского военного округа К. С. Еремеев (1874–1931), один из руководителей захвата Зимнего дворца в октябре 1917 г.

Естественно, помощником в подготовке к отъезду правительства и обеспечении безопасности при переезде должен был стать Революционный военный совет республики во главе с Л. Д. Троцким. Этот орган защиты советской власти действовал в крайне нестабильной политической обстановке, когда эсеры, анархисты, деклассированные и деморализованные элементы, бросившие армейские части солдаты и офицеры непрерывно нарушали мирную жизнь граждан и усложняли работу правительства.

В. И. Ленин, давший согласие на переезд правительства в Москву, доверил подготовку переезда управляющему делами СНК В. Д. Бонч-Бруевичу и посоветовал только в случае необходимости обращаться за помощью в Реввоенсовет и к командующему войсками Петроградского военного округа.

## ПЕРЕЕЗД ОСУЩЕСТВЛЯЛСЯ В УСЛОВИЯХ СТРОЖАЙШЕЙ СЕКРЕТНОСТИ

В. Д. Бонч-Бруевич сразу принял решение готовить переезд совершенно секретно. Изучив схему путей железнодорожного узла, он выбрал удаленную от Московского вокзала станционную площадку Цветочная на соединительном заводском пути, расположенную почти у Лиговского проспекта, за Московской заставой. В этом месте находились огороды-парники Ботанического сада по разведению и выращиванию цветов разных сортов, что и дало название станции.

Этот район мало кого интересовал. Иногда там стояли грузовые вагоны – либо подготовленные для осмотра перед использованием, либо в ожидании включения в очередной поезд, формировавшийся в районе вокзала.

Подготовка специального поезда для переезда в Москву ни у кого не вызывала каких-либо подозрений.

За 10 дней до намеченного срока отъезда (10 марта 1918 г.) В. Д. Бонч-Бруевич через доверенного человека в Исполкоме железной дороги сумел получить четыре купейных пассажирских четырехосных вагона для установки их на станции Цветочной. Началась скрытая даже от наркомов подготовка. Вначале туда были доставлены все документы из комнаты управляющего делами СНК и кабинета В. И. Ленина.



Здание вокзала на станции Цветочной



Станция Цветочная на карте Петрограда



Ленин и Бонч-Бруевич в Кремле

Постепенно члены правительства по требованию В. Д. Бонч-Бруевича в строжайшей тайне стали готовить к отправке в вагоны самые важные и необходимые материалы.

Выехать должны были 92 человека (с охраной). Охрана – группа латышских стрелков, вооруженных пулеметами, – занимала отдельные купе.

Была подобрана поездная бригада с машинистом из верных и не болтливых людей.

9 марта по распоряжению В. Д. Бонч-Бруевича на Николаевском вокзале на боковых путях было подготовлено два курьерских пассажирских поезда для отправки работников комиссариатов и их семей, не вошедших в списки правительственного поезда, и всего необходимого для первых дней пребывания правительства в Москве.

Поздно вечером 9 марта все, кто должен был выехать, получили секретные предписания о выезде со станции Цветочной и с Московского вокзала вечером 10 марта.

Утром 10 марта газета «Известия» сообщила: «Настоящим объявляется, что Совет народных комиссаров предполагает выезд в Москву в понедельник 11 марта вечером». Этим объявлением были дезориентированы те, кто строил планы устроить аварию правительственного поезда. (Как выяснилось позже, 11 марта был подготовлен взрыв на главном пути станции Обухово, которую поезд должен был пройти без остановки.)

10 марта в 21 ч 30 мин. В. И. Ленин, Н. К. Крупская, Мария Ильинична, сестра Ленина, и В. Д. Бонч-Бруевич на автомобиле выехали из Смольного в полной секретности к ожидавшему их на станции Цветочной поезду. Отправился поезд под номером 4001 в 22 ч.

## НЕ ОБОШЛОСЬ БЕЗ «СЮРПРИЗОВ»

С Московского вокзала вышел первый курьерский поезд, затем правительственный, а за ним второй курьерский поезд. Но произошло непредвиденное. Оказалось, что вслед за первым поездом перед правительственным с одного из боковых путей проскочил

поезд с крытыми грузовыми вагонами. Вагоны были оборудованы лежанками, забитыми матросами, самовольно бросившими службу и отправлявшимися на юг, видимо, в родные края.

Узнав об этом, В. Д. Бонч-Бруевич с первой же станции Тосно, где была остановка, отправил телеграмму начальнику станции Малая Вишера с распоряжением задержать поезд с матросами и поставить его не на главный путь, а на один из смежных – в тупик. Дело было ночью. В правительственном поезде все спали и ни о чем не догадывались.

На станции Малая Вишера В. Д. Бонч-Бруевич с отрядом латышей, взявших пулеметы, приблизился к матросам, пригрозив расстрелом при неподчинении и разоружив тех, у кого были винтовки и пистолеты.

Благодаря прожекторному станционному освещению все было хорошо видно, и это способствовало успешной операции. По приказу В. Д. Бонч-Бруевича поезд с матросами был задержан на сутки после отправления правительственного состава.

Поезд прошел дальше без остановки Окуловку и Чудово. На станции Бологое паровоз заправили водой. Затем были остановки в Вышнем Волочке, Твери и Клину.

До Москвы добрались 11 марта утром.

Всех приехавших постепенно разместили в гостиницах, В. И. Ленина с женой – в гостинице «Националь», откуда 12 марта они перебрались в кремлевское здание Сената.

С 19 марта В. И. Ленин стал работать в собственном кабинете в Кремле.

Так начался новый кремлевский период первого советского правительства.

### Литература и источники

1. Об Ильиче. Воспоминания питерцев. Л.: Лениздат, 1970.
2. Ленин в Петербурге-Петрограде. Л.: Лениздат, 1980.
3. Первое советское правительство. М.: Мир, 1991.
4. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М.: Транспорт, 1994.
5. Гольянов А. Л., Закревская П. П. Руководители Ведомства путей сообщения России и СССР (под ред. В. Е. Павлова). СПб.: ИГУПС, 1995.
6. Руководители Санкт-Петербурга. СПб.: Издательский Дом «Нева»; М., «Олма-Пресс», 2003.

## ABSTRACT

**Pavlov V. E.** – Doctor of Technical Sciences, Professor, Honorary Railwayman, Deputy Chairman of the City History Section at the Museum of the History of St. Petersburg, Honorary Professor of Saint Petersburg State University of Transport of Emperor Alexander I, Saint Petersburg.

### RELOCATION OF THE FIRST SOVIET GOVERNMENT FROM PETROGRAD TO MOSCOW

In the article, the author draws attention to the difficult situation in railways in the first months of the Soviet government ruling. It affected on movement from Petrograd to Moscow. Thanks to the professionalism of the railway workers and the efficient work of the officials, the relocation was carried out without an emergency.

**Keywords:** Railway, relocation of the Soviet government, 1918, Vikzhel, Vikzheldor.