

Тайна царского перрона

РОВНО ВЕК НАЗАД В ПСКОВЕ ГОСУДАРЬ СТРАСТОТЕРПЕЦ НИКОЛАЙ II ОТРЕКСЯ ОТ РОССИЙСКОГО ПРЕСТОЛА

Дмитрий Анохин

Февральская буржуазная революция 1917 года завершилась, как известно, в марте. Во второй весенний день (по юлианскому календарю) в салоне-вагоне императорского поезда в Пскове государь Николай II подписал акт отречения от российского престола, подведя черту под своим 22-летним правлением. Несколько часов спустя с актом «неприятия престола» великого князя Михаила Александровича монархия в России окончательно прекратила свое существование и с формальной точки зрения. А для Николая Александровича уже в его собственном поезде начался личный крестный путь.

Обстоятельства остановки императорского поезда в 100 км от Пскова на станции Дно 1 марта досконально пока еще не выяснены и продолжают оставаться предметом исследований ученых-историков. Авторы вузовских, а тем более школьных учебников на эту тему писали мало. В массовом же сознании еще с 1917 года, существовал образ, созданный пролетарским поэтом Демьяном Бедным, в поэме «Про землю, про волю, про рабочую долю» разудалой строфой:

Ехал поезд, да не шибко.

Приключилась ошибка.

Царь в тревоге. Ночь. Темно.

“Питер?” — “Нет”. —

“А что же?” — “Дно”.

“Ехать дальше!” — “Нет нам хода.

Петроград в руках народа!”

На самом деле царский поезд в Дне простоял около трех часов днем 1 марта. Почему — до конца неясно. По одной из весьма правдоподобных версий, государь вызвал сюда телеграммой председателя Государственной думы Михаила Родзянко, чтобы обсудить с ним внешне- и вну-

триполитическое положение и сразу же вернуться в Ставку в Могилев (на Русском фронте было запланировано и уже начиналось скоординированное союзниками решающее наступление на немецкие позиции, требовавшее непосредственного руководства военной операцией верховным главнокомандующим). Но, не дождавшись визитеров, поскольку революционные события накануне не позволили спикеру парламента и министрам оставить столицу, царь телеграммой перенаправил их в место расположения штаба Северного фронта — губернский город Псков, где, собственно, на следующее утро и был задокументирован факт отречения.

Спасительный стрелочник

Но не всё так просто. Обнародованные уже в постсоветскую эпоху факты позволяют говорить о нескольких попытках покушения на передвигавшегося в поезде императора. Сформированный в Петрограде Совет рабочих телеграфировал начальнику станции Дно Ивану Зубрилину: «К вам (...) следует поезд с императором Николаем, необходимо его задержать, чтобы он не пробрался на Северный фронт действующей армии, примите меры, загромоздите пути крушением вагонов другого поезда, этого требует от вас революция...»¹ Зубрилин успел отправить навстречу царскому поезду товарняк, вслед которому лично выехал на паровозе с целью устроить крушение. Но профессионально, пусть и с опозданием, сработала жандармерия, наставив на паровоз пистолеты и заставив Зубрилина остановиться.



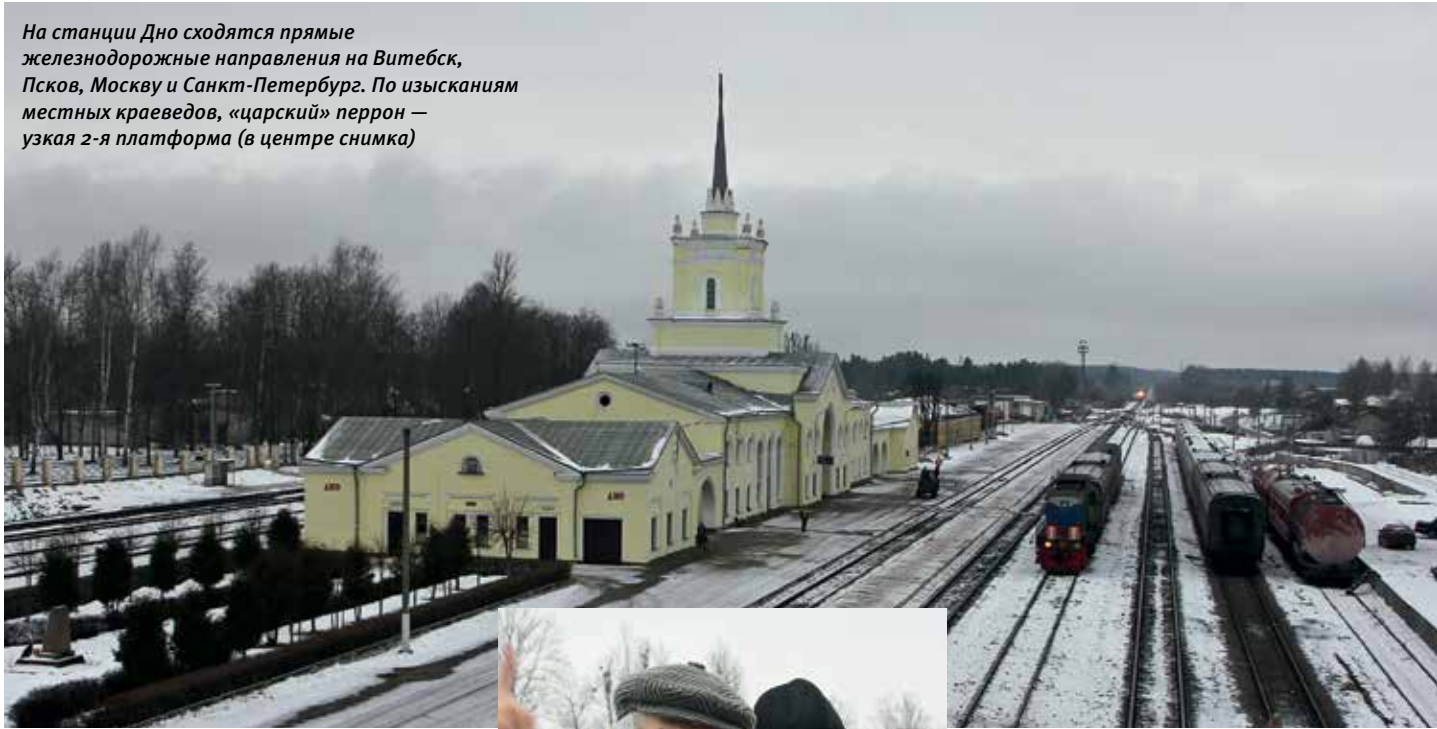
Николай II накануне отречения. Художник В.Иванов. 2016 г. Любопытно, что живописец допустил небольшую фактическую ошибку: царский поезд на первом пути располагался непосредственно между обеими платформами

В дело вступил план Б. Получив составленную заранее фиктивную путевку (подложный путевой лист), на перегон Дно — Полонка свой паровоз из депо с прицепленной спереди балластной вертушкой² вывел машинист Алексей Суворов. Скорее всего (теперь об этом можно лишь предполагать), он собирался направить вертушку прямо в локомотив царского поезда. И снова неудача: «Стрелочник входных стрелок станции Полонка заметил в темноте приближающийся поезд, самовольно расшил стрелку и перевел на тупик, а сам с сигналом бросился навстречу литерному поезду»³. Паровоз Суворова с вагоном врезались в тупик и остановились: машинист заблаговременно выпрыгнул еще перед Полонкой...

Наконец, уже в последние годы в России стало известно: во второй половине 1980-х годов в зарубежных эмигрантских изданиях, оказывается, писали о размонтированном 1 марта 1917 года рельсе в районе станции Подсевы⁴. Своевременно замеченное путевым обходчиком, это ЧП было сравнительно быстро устранено ротой военных железнодорожников: «Около 18-ти часов в Управлении генерал-квартирмейстера появился ген. Тихменев. Первая за 40 часов телеграмма из поезда государя, полученная по железнодорожным проводам, была у него в руках (...) Оказалось, что императорские поезда стоят на ничтожной узловой станции Дно. Дворцовый комендант ген. Воейков сообщал ген. Алексееву, что Его Величество желает проехать в Псков, но железнодорожный путь поврежден революционерами между станциями Порхов и Подсевы (т.е. на втором перегоне от Дна и на третьем — от Пскова). Воейков просит распоряжения ген. Алексеева об исправлении и обеспечении пути к Пскову литерных поездов. Сейчас

Мемориальный поклонный крест на станции Дно

На станции Дно сходятся прямые железнодорожные направления на Витебск, Псков, Москву и Санкт-Петербург. По изысканиям местных краеведов, «царский» перрон — узкая 2-я платформа (в центре снимка)



Дновский краевед Сергей Егоров и благочинный церковей Порховского округа протоиерей Сергей Кривоногов

же было сделано распоряжение ген. Рузскому в Псков — приказание ген. Алексева немедленно выслать к месту повреждения железнодорожную роту, исправить путь и обеспечить движение к Пскову литерных поездов... Затем в оперативном отделении стали составлять сводку событий за двое последних суток для вручения монарху при его прибытии в Псков. Посылать таковую на ст. Дно не имело смысла: Дно имело лишь аппарат системы Морзе, медленно работавший и притом не связанный ни с какими «прямыми проводами», да и секретность передачи не могла бы быть достигнута»⁵.

Ручаться за стопроцентную научную достоверность процитированной выше книги Владимира Миронова — фронтовика, ветерана локомотивного депо станции Дно и бывшего секретаря партбюро этого предприятия, возможно, и не стоит. Но факт: остановки царского поезда на станции Дно кто-то (скорее всего, революционеры) очень хотел. И цели своей, пусть и с поправкой на неудавшиеся покушения (не самим ли планом их под-

готовки объясняется скоростистжно отмененный визит в Дно Михаила Родзянко?), эти люди добились.

«Я видела его глаза»

И до революции, и сейчас станция Дно — крупный узел, где пересекаются направления Бологое — Псков и Санкт-Петербург — Витебск. В конце ноября здешнее депо отметит 120-летний юбилей. Город на месте деревни Донщина возник тогда же — на рубеже XIX и XX столетий. Своеобычная топонимика объясняется географией: это самая низкая точка

Шелонской низменности Восточно-Европейской равнины (высота над уровнем моря всего 70 м). Рабочих для строительства станции сюда, в псковскую глубинку, завозили в основном из Санкт-Петербурга и из Одессы. Сейчас в городе, разрезанном железной дорогой на две части, проживают восемь тысяч человек. До революции две главные улицы назывались «Невский проспект» и «Бульвар». В этих пафосных наименованиях явно сквозила горькая ирония. Большевики их переименовали в проспект Свободы и в Перво-Майский. Теперь им возвращены исторические наименования, только первая понизила статус с «проспекта» до «улицы».

«Рабочие-железнодорожники годами получали невысокое жалование и ютились в тесных сырых бараках. К тому же люди это были в основном пришлые, к здешней земле корнями не привязанные, — рассказывает общественный хранитель народного музея железнодорожного депо инженер Диана Деева. — Оттого-то революционная агитация упала здесь на благодатную почву: социал-демо-

Первозданный железнодорожный вокзал ст. Дно. Архивная довоенная советская фотография. Узкий «царский» перрон — на переднем плане



кратическая ячейка в дновском депо считалась одной из самых надежных и боевитых».

Вряд ли мы когда-то узнаем, о чем думал царь Николай II, прогуливаясь по станционному перрону. Возможно, мысли о повсеместной трусости и измене крутились у него в голове. А вот место, где находился салон-вагон, с точностью до метра вычислили местный краевед Сергей Егоров — в прошлом журналист, а ныне дирек-

тор Центра дополнительного образования детей, и его бывший коллега по перу, в настоящее время редактор местной газеты «Курьер» Олег Константинов.

«Наш старый вокзал погиб во время Великой Отечественной войны, но его довоенные фотографии известны, — рассказывает Сергей Викторovich. — Легко можно убедиться: это было типовое здание — в точности такое же, как дошедший до нас вокзал

на соседней станции Новосокольники. По аэрофотосъемке старого дновского вокзала первых военных лет можно установить его точную привязку к местности, а по зданию новосокольнического аналога — определить координаты тех или иных помещений. Последнее особенно важно. Ведь сохранились записанные Константиновым воспоминания нашей землячки Антонины Кочетковой, служившей в 1917 году телеграфисткой: «Наши



Марина Карпова, первый заместитель главы администрации Дновского района Псковской области

Возведение храма во имя Царственных страстотерпцев — замечательное начинание

Как считают некоторые земляки, нашему городу и одной церкви достаточно: мол, из города и из района люди уезжают, население сокращается. Но мы остаемся оптимистами. У нашего города богатейшая история, отдельные пласты которой не до конца изучены. Именно

поэтому мы и стали проводить ежегодные краеведческие чтения — стремимся напомнить дновцам, на какой земле они живут. Надеемся, что в перспективе вырастет не только население района и количество прихожан православных храмов, но и число туристов, паломников. Мы всерьез говорим о развитии внутреннего туризма: ремонтируем гостиницу, чтобы нашим гостям у нас было комфортно. Дно — отнюдь не дно России, и наш новый храм скажет об этом красноречивее иных громких заявлений!

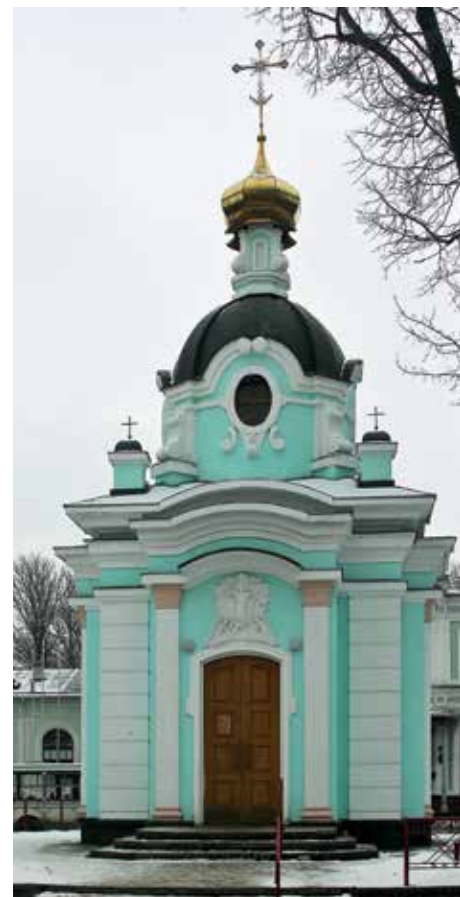


окна были расположены друг против друга. Я стояла и видела его (государя императора. — Прим. ред.) глаза».

Именно от Кочетковой Николай II, вероятно, ждал, но так и не дождался известий из столицы по «аппарату системы Морзе». Вместе с Егоровым мы идем по второй станционной платформе. «Видите высокое окно слева от центральной башни со шпилем? Как раз в этой точке в старом вокзале и располагалось помещение телегра-

фа. А под нашими ногами — камни, по которым ходил святой страстотерпец. Вернее, то, что от них осталось...»

После сообщения, сделанного Егоровым в прошлом году на местных историко-краеведческих чтениях, на второй платформе начался ремонт. И верхний слой асфальта, и опоры, и обнаруженный под грунтом булыжник строители безжалостно срезали, объяснив ревнителям старины, что по документам эта платформа проходит



Не утихает молитва в псковской Царской часовне

как послевоенная. «Но ведь это легко опровергнуть, просто проанализировав имеющуюся у нас серию ретрофото! — возмущается Егоров. — Отстоять удалось только четыре старых камня царского перрона. Правда, в отремонтированной платформе их поместили не на свои родные места...»

Увы, единственный в пределах вокзала достойно оформленный мемориальный комплекс событий марта 1917-го — воздвигнутый ровно десять лет назад памятный поклонный крест. Правда, сейчас он теряется на фоне соседнего тендера⁶ паровоза ЭМ728-23, установленного, как гласит табличка, «в честь революционных, боевых и трудовых традиций дновских железнодорожников». Зато храм во имя Святых царственных страстотерпцев в городе Дно будет. По благословению митрополита Псковского и Порховского Евсевия его должны освятить в следующем году к 100-летию мученической кончины августейшей семьи. Место близ депо под стройплощадку уже начали расчищать.

В Дно уже есть храм — во имя Архистратига архангела Божия Михаила. Но новый тоже будет востребован, считает благочинный церковью Порховского округа Псковской епархии протоиерей Сергей Кривоногов: «Во-первых, местные верующие сильно почитают царя-страстотерпца, молятся ему. Собственно, и саму церковь-то начинают строить по их инициативе. Кроме того, новостройка, в отличие от Михаило-Архангельского храма, расположится в самом центре города, рядом с авто- и железнодорожными вокзалами».

Последний путь

Век назад литературный поезд затратил на дорогу от Дна до Пскова три часа. Современный фирменный преодолевает это расстояние примерно вдвое быстрее. На здании псковского вокза-



Николай в императорском поезде. Дореволюционная фотохроника

ла пассажиры видят мемориальную доску, увековечившую факт отречения от престола, а на прилегающей к нему площади — Царскую часовню, возведенную в 2003 году к 1100-летию города местным зодчим Сергеем Кондратьевым. Он же, кстати, автор проекта нового дновского храма.

Настоятель псковского Петропавловского храма иеромонах Гавриил (Шаров) почти ежедневно служит в Царской часовне молебны с акафистным пением. Псковитяне спешат сюда с требами, да и просто помолиться. Сегодняшним утром, к примеру, медсестра Псковской областной больницы Марина Тимофеева заказала молебен о здравии супруга, которому предстоит операция. «Не знаю почему, не могу выразить словами, но сюда хочется приходить! — признается Марина Викторовна после молитвы. — Никакого формализма, зато благодать сразу ощущается. Да и живу я недалеко...»

В Пскове достаточно действующих церквей, но почти все они сосредоточены в центре города. В часовню же, говорит отец Гавриил, люди действительно тянутся. Вокруг нее даже сформировалось нечто вроде прихода — небольшая, из двух десятков

псковитян, община: «Люди самые разные — молодежь и пожилые, местные жители и железнодорожники. Заходят к нам и многочисленные пассажиры. Конечно, в беседах постоянно возникает тема государя-страстотерпца и его семьи. Пастырски кормляя верующих, я стараюсь донести до них корректную в православном смысле трактовку роли венценосной семьи в нашей общей истории. Святые царственные страстотерпцы совершили духовный подвиг, одержали подлинную победу над злом, явили настоящее торжество Православия, до конца оставаясь покорными воле Божией, пусть даже и той страшной ценой, которую за эту верность им пришлось заплатить».

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Миронов В.И. Маршрут длиной в 100 лет. Псков: Псков-Инфопресс, 1997. С. 20.

² Разновидность вагона для перевозки сыпучих грузов.

³ См. прим. 1.

⁴ На пути от Дна к Пскову между Порховым и Карамышевым.

⁵ Сергиевский Б.Н. Отречение 1917 // Журнал Российских кадетских корпусов за рубежом «Кадетская переписка». 1985. № 38, май. С. 16–17. Нью-Йорк (перепечатка с машинописного издания «Военного вестника», Нью-Йорк, 1969), см.: URL: <http://ia800207.us.archive.org/8/items/kadetskaiperekl38858800/kadetskaiperekl38858800.pdf>.

⁶ Конструктивная часть локомотива на паровом ходу — емкость для перевозки угля. Тендер мог быть сделан в виде отдельного минивагона или как примыкающее к топке углехранилище.