

УДК 94 (476+47): 656.2 «1917»

ВЛИЯНИЕ СВИТЫ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II НА МАРШРУТ ЛИТЕРНЫХ ПОЕЗДОВ 28 ФЕВРАЛЯ 1917 г.

Ю. А. Раемский

ведущий научный сотрудник

УК «Могилевский областной краеведческий музей им. Е. Р. Романова»

В статье на основе документов Российского государственного исторического архива проводится верификация мемуаров генерала Д. Н. Дубенского и подполковника Г. А. фон Талья – пассажиров «свитского» поезда, которые сопровождали императора Николая II в его последнем высочайшем путешествии Могилев – Малая Вишера – Псков 28 февраля – 1 марта 1917 г. Основное внимание уделяется обоснованию противоречий в отношении событий, произошедших между станциями Лихославль и Бологое. Автор приходит к выводу, что оба мемуариста подвергли свои воспоминания предвзятой коррективке.

Ключевые слова: Ставка Верховного главнокомандующего, Февральская революция, император Николай II, свита, телеграмма, литерный поезд, железнодорожная станция, Могилев, Лихославль, Бологое.

Введение

История Февральской революции спустя более чем столетие остается актуальной. Ключевым фактором, повлиявшим на легитимизацию Временного правительства, являются события, произошедшие в литерных поездах А и Б 28 февраля и 1 марта 1917 г. На тему путешествия Николая II из Ставки в Царское Село, закончившуюся в конечном счете падением монархии в России, написаны десятки научных трудов как отечественными, так и зарубежными авторами [1; 2, с. 225–235; 3, с. 168–176; 4, с. 57–136; 5]. Несмотря на это, многие вопросы остаются неразрешенными по сей день. В первую очередь это касается причин и степени обоснованности разворота литерных поездов на станции Малая Вишера ночью 1 марта 1917 г. Мемуары лиц свиты, написанные в эмиграции, настолько противоречивы, что даже в совокупности не позволяют достоверно реконструировать детали поездки Могилев – Малая Вишера – Псков. При сопоставлении воспоминаний с материалами инспекции императорских поездов, находящимися на хранении в Российском государственном историческом архиве, вырисовывается

более отчетливая картина, выявляется множество существенных неточностей и искажений. В связи с этим вопрос влияния ближайшего окружения императора на ход Февральской революции необходимо подвергнуть кардинальному пересмотру. В данной статье основное внимание уделено рассмотрению событий в поезде Литера Б 28 февраля 1917 г. на участке пути между станциями Лихославль и Бологое.

Основная часть

Отъезд императора Николая II из Ставки был запланирован на 28 февраля 1917 г. Первоначально было выработано расписание (рис. 1), согласно которому поезд Литера А отправлялся из Могилева в 14.30, а прибывал в Царское Село в 15.30 1 марта [6, л. 4]. Время в пути составило бы 25 часов, столько же, сколько поезда затратили на дорогу в Ставку несколькими днями ранее. К вечеру 27 февраля было решено ускорить отправление. Первым в 4 часа утра 28 февраля из Ставки отправился поезд Литера Б, называемый «свитским» [6, л. 145]. В 5.00 от военной платформы станции Могилев отошел «собственный» поезд, в котором находился император [6, л. 144].

До перехода составов на Николаевскую железную дорогу путешествие проходило вполне штатно. На станции Лихославль в поезде Литера Б была получена телеграмма инженера А. А. Бубликова и главы ВКГД М. В. Родзянко [7, с. 182–183], содержавшая сведения о низложении правительства и намерении Государственной думы встать во главе формирования новой власти. Данный факт подтверждается стенограммой допроса генерала Д. Н. Дубенского в ходе работы Чрезвычайной следственной комиссии Временного правительства в августе 1917 г. [8, с. 402]. Комендант свитского поезда Г. А. фон Таль в своих мемуарах также указал, что телеграмма Бубликова-Родзянко была получена в Лихославле [9, с. 182]. Однако еще более важной по своему значению и содержанию оказалась телеграмма поручика К. Ф. Грекова – революционного коменданта станции Петроград-Николаевский, упомина-

емая как минимум четырьмя очевидцами. В своих мемуарах генерал Д. Н. Дубенский сообщил ее краткое содержание: «Кроме того получена на одной из станций телеграмма от какого-то коменданта ст. Петроград сотника Грекова о “направлении литерных поездов А и Б (т. е. свитского и Царского) непосредственно в Петроград, а не в Царское Село через Тосно” <...> После получения этого тревожного известия мы, следовавшие в свитском поезде: генерал Цабель, барон Штакельберг, полковник Невдаров [В. Х. Невдахов. – Ю. Р.], подполковник Таль, чиновники канцелярии министерства Двора А. В. Суслов и я стали обсуждать вопрос как же реагировать на него» [10, с. 40–41].

Анализ воспоминаний Д. Н. Дубенского и его показаний на ЧСК не дал ответа на вопрос о месте и времени получения телеграммы. Несмотря на это, можно сделать довольно определенный вывод, что она была получена на отрезке пути между станциями Лихославль и Бологое. Однако единственную телеграмму от коменданта Николаевского вокзала Петрограда Грекова в опубликованных документах Февральской революции можно найти в разговоре по прямому проводу, состоявшемся 1 марта 1917 г. между генерал-квартирмейстером Ставки А. С. Лукомским и начальником штаба Западного фронта генералом М. Ф. Квезинским: «28/II. 1917. Из Петрограда. Ник. № 10465. Экстренно по всей линии начальствующим лицам службы движения, пути, тяги и телеграфа. По приказанию Временного Правительства, приказываю всем начальникам станций и почтово-телеграфных отделений Николаевской линии немедленно сообщать мне на имя военного коменданта Николаевского вокзала о всех, без изъятия, воинских поездах, составе и количестве людей и роде оружия, имеющих своим назначением Петроград (то же касается и всех поездов, груженных военными припасами), и не выпуская со своей станции данные поезда без соответствующего разрешения от имени Временного Правительства. Военный комендант Николаевского вокзала поручик Греков» [7, с. 183]. Именно этот текст привел в своих мемуарах комендант поезда Литера Б, подполковник фон Таль. В отличие от генерала Дубенского, который выразился очень неопределенно, барон фон Таль привел название станции, на которой была получена телеграмма под № 10465: «Прибытие в Вышний Волочек 9 ч. 45 м. вечера. От жандармского подполковника получили сведения, что Николаевский вокзал в Петрограде горит и что распоряжения

получаются от нового коменданта вокзала поручика Грекова. При этом показана мне следующая телеграмма...» [9, с. 182]. Несмотря на то что она не несла в себе угрозы в отношении литерных составов, данная телеграмма стала причиной совещания в свитском поезде.

Согласно мемуарам Г. А. фон Таля это он, а не генерал Дубенский являлся инициатором совещания. Несколько другим был и состав участников: «Признавая положение очень серьезным ввиду всех полученных мною сведений и опроса лиц, прибывших из Петрограда, и близости к столице, я решил, как комендант поезда Литера Б, следующего на 20 минут впереди собственного поезда Литера А, обсудить положение. Посему, как только мы отъехали от Вышнего Волочка в 9 часов 52 минуты вечера, я пригласил для этой цели к себе в купе генерала Цабеля, инженера Эртеля, барона Штакельберга и полковника Невуахова [В. Х. Невдахова. – Ю. Р.] и сказал им следующее: “Остановка императорского поезда и перемена его маршрута может быть сделана исключительно по приказанию дворцового коменданта, испрашивающего на то соизволения Государя Императора” <...> Общее мнение было, что необходимо сейчас же запросить дворцового коменданта, и генерал Цабель предложил передать мое донесение в собственный поезд через офицера собственного Его Величества Железнодорожного полка штабс-капитана Куна, находящегося по службе на следующей станции Бологое. Дворцовому коменданту я написал следующее донесение: “По слухам, получено распоряжение направлять литерные поезда из Тосно на Петроград Николаевский. Если действительно переезд на Гатчину будет закрыт, решим остановить поезд в Тосно. Прошу передать в Малую Вишеру Ваше приказание, зашифровав его шифром собственного Его Величества Железнодорожного полка, имеющимся у подателя сего. Подполковник Таль”» [9, с. 182–183]. В донесении фон Таля дворцовому коменданту В. Н. Воейкову не указан источник информации, а присутствует лишь фраза «по слухам».

Для прояснения ситуации с местом получения телеграммы на рис. 1 приведено расписание движения императорского поезда Литера А из фондов РГИА, которое было составлено путем рукописных исправлений предыдущего варианта со временем отправления из Могилева в 14.30 28 февраля. Поезд Литера Б двигался с часовым опережением [6, л. 258].

**МАРШРУТЪ
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА**
отъ Могилева до Царскаго Села
въ Февраль—Мартъ 1917 года.

Стан- ция	Вре- мя	Стан- ция	Вре- мя	Стан- ция	Вре- мя	Примечанія
Могилев	5-00	Орша	8-15	Могилев	5-00	28 февраля
Орша	0-10	Красное	0-08	Орша	8-15	" "
Красное	0-08	Мостъ черезъ р. Березу	0-08	Красное	8-15	" "
Мостъ черезъ р. Березу	0-10	Смоленскъ	0-10	Мостъ черезъ р. Березу	8-15	" "
Смоленскъ	0-10	Дорогобужъ	0-10	Смоленскъ	8-15	" "
Дорогобужъ	0-10	Мостъ черезъ р. Двину	0-08	Дорогобужъ	8-15	" "
Мостъ черезъ р. Двину	0-08	Вязьма	0-10	Мостъ черезъ р. Двину	8-15	" "
Вязьма	0-10	Ржевъ	0-10	Вязьма	8-15	" "
Ржевъ	0-10	Лихославль	0-10	Ржевъ	8-15	" "
Лихославль	0-08	Бологое	0-08	Лихославль	8-15	" "
Бологое	0-08	Малая Вишера	0-08	Бологое	8-15	" "
Малая Вишера	0-10	Тосно	0-10	Малая Вишера	8-15	" "
Тосно	0-10	Царское Село ИМП. в.	—	Тосно	8-15	" "

Аннотация: 1-80 Могилевъ, 33-38 Лихославль, 39-40 Могилевъ, 41-50 Царское Село ИМП. в.

Рис. 1. Расписание поезда Литера А на 28 февраля – 1 марта 1917 г. [6, л. 4]

В приложении к воспоминаниям подполковника фон Тяля содержится «маршрут последнего вояжа императорских поездов» (рис. 2), который имеет значительные отличия от приведенного расписания в отношении времени прохождения станций.

ПРИЛОЖЕНИЕ
Маршрут последнего вояжа Императорских поездов

Станция	Время	Станция	Время
Могилев	28 февраля 1917 — 4 ч утра	А	5 ч утра
Ржев	" " " " — 5 ч дня	Б	6 ч дня
Лихославль	" " " " — 6 ч вечера	В	8 ч 30 м вечера
Вышний Волочек	" " " " — 9 ч 45 м вечера	Г	10 ч 15 м вечера
Бологое	" " " " — 10 ч 50 м вечера	Д	11 ч 10 м ночи
Мал. Вишера	1 марта — пр. 1 ч 55 м ночи	Е	2 ч 10 м ночи
Мал. Вишера	" " " " — от. 3 ч 55 м ночи	Ж	3 ч 35 м ночи
Бологое	" " " " — 7 ч утра	З	6 ч 40 м утра
Стар. Русса	" " " " — 1 ч 55 м дня	И	1 ч 35 м дня
Дно	" " " " — 4 ч 45 м дня	К	4 ч 25 м дня
Псков	" " " " — пр. 7 ч 55 м вечера	Л	7 ч 35 м вечера
Псков	3 марта — от. 2 ч 20 м ночи	М	2 ч ночи
Могилев	" " " " — 11 ч вечера	Н	10 ч 40 м вечера

Рис. 2. Маршрут литерных поездов из воспоминаний Г. А. фон Тяля [9, с. 191]

По версии фон Тяля к станции Лихославль интервал между литерными поездами сократился на полчаса. Далее он якобы стал еще меньше, а прибытие поездов в Малую Вишеру разделило всего 15 минут. Однако в архивном деле из РГИА содержится телеграмма, поданная в инспекцию императорских поездов из Лихославля в 21.35. В соответствии с телеграм-

мой прибытие «собственного» поезда на эту станцию состоялось в 21.10: «Поезд Литер А прибыл Лихославль 9 час 10 мин своевременно и благополучно согласно новому расписанию. Поезд Литер Б часом ранее» [6, л. 152], то есть в 8 ч 10 мин. Подполковник ошибся на 10 минут в отношении поезда, комендантом которого он был, а в отношении Литеры А уже на 40 мин. Интервал остался прежним. Более того, остановка литерных составов в Вышнем Волочке не была запланирована. Никаких сведений о внештатных ситуациях в пути, которые привели бы к незапланированной остановке, фон Тяль не сообщил. В случае если остановка в Вышнем Волочке в действительности не осуществлялась, то логическая цепочка барона фон Тяля со временем совещания в 9 час 52 мин вечера, то есть до прибытия в Бологое, рушится, ибо телеграмма не могла быть доставлена в поезд и стать причиной этого совещания.

Для большей обоснованности выводов обратимся к расписаниям Царское Село – Могилев для литерных поездов на 22–23 февраля 1917 г., объединив их в таблицу 1.

Таблица 1. Маршрут Царское Село – Могилев поезда Литера А 22–23 февраля 1917 г. [6, л. 251, 253, 254]

Станции	Часы прибытия (ч.-мин.)	Время стоянок (ч.-мин.)	Часы отправления (ч.-мин.)	Примечания
Царское Село	—	—	2-00	дня 22 февраля
Тосно	3-40	0-10	3-50	" " "
Малая Вишера	5-40	0-08	5-48	" " "
Бологое	8-0	0-08	8-38	вечера 22 февраля
Лихославль	10-40	0-10	10-50	" " "
Ржев	1-53	0-08	2-01	ночи 22/23 февраля
Вязьма	5-00	0-10	5-10	" " "
Дорогобуж	6-57	0-10	7-07	утра 23 февраля
Смоленск	9-41	0-10	9-51	" " "
Мост ч-з р. Березу	11-02	0-10	11-12	" " "
Красное	11-41	0-08	11-49	" " "
Орша	1-05	0-10	1-15	дня 23 февраля
Могилев	3-00	—	—	" " "

Телеграммы, поданные в инспекцию о своевременном и благополучном прохождении этих станций, подтверждают строгое соблюдение вышеприведенного расписания [6, л. 89–110]. Исключением стало опоздание поезда Литера Б в Ржев на 10 минут, ликвидированное позднее. Из документов РГИА видно, что литерные поезда на Николаевской железной дороге совершили остановки на тех же самых станциях, что отмечены в расписании 28 февраля. Остановка в Вышнем Волочке не предусматривалась в обоих случаях. Прохождение этой станции свитским поездом относится к 9 ч 40 мин вечера [6, л. 258]. Вслед за фон Талем версию о Вышнем Волочке повторил генерал А. И. Спиридович, который не присутствовал при описываемых событиях, а за ним уже и современные исследователи. Кроме коменданта свитского поезда более ни один очевидец об этой станции не упоминает. Все стоянки были четко обусловлены необходимостью смены локомотивов при переходе с одной железной дороги на другую или при израсходовании ими запасов котельной воды и топлива. Расстояние между Вышним Волочком и станцией Бологое составляло всего 42 версты [11, с. 29]. Литерные поезда должны были пройти это расстояние за 42 минуты со средней скоростью 60 верст в час. Нарушать график и делать две остановки в таком коротком промежутке не было никакой необходимости.

На станции Бологое, по версии подполковника фон Таля, произошли следующие события: «Прибыв в Бологое в 10 ч. 50 м.¹, получил сведения от штабс-капитана Куна, что по всем данным станция Тосно занята мятежными войсками и проезд туда не безопасен, что охрана до Тосно стоит вооруженная, а дальше, вероятно, без оружия, и что, по сведениям приехавших из Петрограда, всех офицеров и нижних чинов там разоружают. Передав штабс-капитану Куну пакет на имя дворцового коменданта, я лично на словах просил передать генералу, что рискованно допустить литерные поезда до Тосно, так как, попав в руки мятежных войск, они силой могут быть направлены в Петроград, и что я очень прошу мне дать точные указания по телеграфу в Малую Вишеру, последнюю остановку перед Тосно» [9, с. 183].

Учитывая график движения, получить ответную телеграмму В. Н. Воейкова в поезде Литера Б могли лишь на станции, на которой

была запланирована следующая остановка – Малая Вишера, как об этом и просил фон Таль. Очередное доказательство, что расписание соблюдалось, а получение телеграмм происходило только во время стоянки поездов.

Несмотря на то что в архивном деле нет ни одной телеграммы о фактическом времени прохождения литерными поездами станций после Лихославля, на основании вышеизложенного следует вывод, что комендант поезда Литера Б скорректировал свои мемуары, в которых указывал, что телеграмма поручика Грекова была получена в Вышнем Волочке. Донесение коменданта свитского поезда для дворкома было оставлено первым и передано последнему в Бологом, а ответ по телеграфу генерал Воейков передал из Бологого в Малую Вишеру, расстояние между которыми составляло 148 верст. И этот путь оба поезда прошли без остановок, как и указано в расписании.

Генерал Дубенский в своих воспоминаниях писал, что телеграмма Воейкова, полученная в Малой Вишере, являлась ответом на письмо Дубенского профессору С. П. Федорову [10, с. 41]. Оно было процитировано председателем ЧСК Временного правительства Н. К. Муравьевым на допросе генерала Дубенского 9 августа 1917 г.: «Дальше Тосна поезда не пойдут. По моему глубокому убеждению, надо его величеству из Бологого повернуть на Псков (320 верст), и там, опираясь на фронт ген.-ад. Рузского, начать действовать против Петрограда. Там, в Пскове, скорей можно сделать распоряжение о составе отряда для отправки в Петроград. Псков – старый губернский город, население его не взволновано. Оттуда скорей и лучше можно помочь царской семье. – В Тосне его величество может подвергнуться опасности. Пишу считая невозможным скрыть; мне кажется, это мысль, которая в эту страшную минуту может помочь делу спасения государя и его семьи. Если мою мысль не одобрите – разорвите записку. Преданный Д. Дубенский» [8, с. 408].

О способе доставки письма адресату генерал в своих мемуарах сообщил следующее: «Письмо было передано одному из офицеров, который сошел с нашего поезда на ближайшей станции и дождался поезда собственного Его Величества и передал письмо лейб-хирургу С. П. Федорову. Часам к 12 ночи наш свитский поезд подошел к Бологому, где мы получили от генерала Воейкова ответную на мое письмо телеграмму такого примерно содержания: “во что бы то ни стало пробраться в Царское

¹ Согласно расписанию в 10 ч 22 мин

Село». Всех удивил этот ответ, некоторые из нас даже настаивали, чтобы задержаться в Бологом до подхода «собственного» поезда и еще раз переговорить с дворцовым комендантом, но, в конце концов, решили ехать дальше» [10, с. 41].

Генерал Дубенский не уточнил, на какой станции и в котором часу офицер сошел с поезда. Однако эти вопросы можно прояснить. Письмо было написано 28 февраля в 10 ч вечера, на что указал во время допроса председатель ЧСК. Согласно документам РГИА «свитский» поезд должен был прибыть в Бологое не к 12 ночи, как сообщил Дубенский, а в 22 ч 22 мин 28 февраля [6, л. 258]. На стоянку приходилось 8 минут, в 22.30 поезд должен был покинуть станцию. После Лихославля поезда должны были останавливаться в Бологом, Малой Вишере и Тосно. Письмо, написанное Дубенским в 10 часов вечера, могло попасть в поезд Литера А только во время его остановки в Бологом. Аргументом в пользу этого вывода служит свидетельство полковника А. А. Мордвинова, флигель-адъютанта Николая II, ехавшего в поезде Литера А, который дважды указал, что данное письмо было получено именно в Бологом [12, с. 100, 102]. Таким образом, офицер получил записку Дубенского на станции Бологое около 22 ч 22 мин, а через час передал ее в подошедший «собственный» поезд. Пассажиры поезда Литера Б на станции Бологое не могли получить ответ генерала Воейкова на записку Д. Н. Дубенского, поскольку она в этот момент не дошла до адресата. Историографу императора, профессиональной обязанностью которого была детальная фиксация событий, посредством искажения времени прохождения «свитским» поездом Бологого почти удалось создать версию, которая не выдерживает проверку на предмет достоверности того, что ответ дворкома на письмо, переданное профессору Федорову, был получен именно на этой станции. Напомним, что генерал Дубенский настаивал на движении на Псков, добраться до которого можно было именно через узловую станцию Бологое. Поэтому если определенные участники совещания действительно настаивали, чтобы задержаться в Бологом до подхода поезда Литера А, то эта позиция была отражением их убеждений, а не реакцией на телеграмму дворцового коменданта.

Заключение

Таким образом, пассажиры поезда Литера Б подполковник фон Таль и генерал Дубенский в

своих мемуарах допустили ряд существенных неточностей. Верификация воспоминаний указанных лиц указывает на то, что данные искажения носят признаки преднамеренной фальсификации. Зная, что санкционировать изменение маршрута императорских составов может только дворцовый комендант, свита из шедшего впереди поезда пыталась воздействовать на генерала Воейкова, ссылаясь лишь на непроверенные слухи. При этом ни в письме Дубенского Федорову, ни в донесении фон Таля дворцовому коменданту нет ни слова о телеграмме поручика Грекова, которая якобы содержала сведения об угрозе для царских составов. В вышеописанных событиях кроется первая попытка свиты из поезда Литера Б либо затормозить движение в Царское Село, либо изменить направление составов на Псков. Но поскольку аргументы были слишком неубедительными, то никто не осмелился взять ответственность за срыв утвержденного графика. Рассмотрение событий, произошедших ночью 1 марта 1917 г. на станции Малая Вишера, требует отдельного исследования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. *Щеголев, П. Е.* Последний рейс Николая Второго / П. Е. Щеголев. – М.; Л. : Госиздат, 1928. – 200 с.
2. *Спиридович, А. И.* Великая война и Февральская революция 1914–1917 гг. : в 3 кн. / А. И. Спиридович. – Нью-Йорк : Всеславян. изд-во, 1960–1962. – Кн. 3. – 1962. – 315 с.
3. *Мельгунов С. П.* Мартовские дни 1917 года / С. П. Мельгунов. – Париж : Éd. réunis, 1961. – 453 с.
4. *Исаев, А. В.* Императорский поезд. Хроника трех дней. 28 февраля – 2 марта 1917 года / А. В. Исаев. – СПб. : Алетей, 2023. – 248 с.
5. *Hasegawa, T.* The Last Tsar: The Abdication of Nicholas II and the Fall of the Romanovs / Tsuyoshi Hasegawa. – New York : Basic books, 2024. – 560 p.
6. О путешествии его величества е. в. имп. Николая II на театр военных действий в феврале 1917 г. // Российский государственный исторический архив. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 815.
7. Ставка и революция: Штаб верховного главнокомандующего и революционные события 1917 – начала 1918 года: по документам Российского государственного военно-исторического архива : сборник документов : в 2 т. / Федеральное архивное агентство, Рос-

сийский государственный военно-исторический архив ; ответственный редактор: И. О. Гаркуша. 18 февраля – 18 июня 1917 / составители: М. В. Абашина [и др.]. – М. : Кучково поле, 2019. – 1142 с.

8. Допрос Д. Н. Дубенского. 9 августа 1917 года // Падение царского режима : стенографические отчеты допросов и показаний, данных в 1917 г. в Чрезвычайной следственной комиссии Временного правительства : в VII т. / ред. П. Е. Щеголева. – 2-е изд, испр. – М.; Л., 1924–1927. – Т. VI. – С. 373–415.

9. **Таль фон, Г. А.** Мемуары об отречении от престола Российского Государя Императора Николая II, записанные в дни, предшествовавшие и последующие этому событию, штаб-офицером для особых поручений при дворцовом коменданте подполковником фон Талем, как бывшим комендантом императорского поезда, в хронологической последовательности совершавшихся событий / Г. А. фон Таль; Публикация В. Шидловского; комментарии И. Л. Архипова // Звезда. – 2002. – № 10. – С. 178–194.

10. **Дубенский, Д. Н.** Как произошел переворот в России / Д. Н. Дубенский // Русская летопись : в 7 кн. – Париж, 1921–1925. – Кн. 3. – С. 11–111.

11. Поверстное расстояние между станциями железных дорог // Весь Могилев на Днепре : адрес-календарь. – Могилев, 1912. – С. 27–32.

12. **Мордвинов, А. А.** Отрывки из воспоминаний / А. А. Мордвинов // Русская летопись : в 7 кн. – Париж, 1921–1925. – Кн. 5. – С. 65–177.

Поступила в редакцию: 12.03.2025 г.

Контакты: krepkiy333@gmail.com (Паемский Юрий Алексеевич)

Rayemski, Y. A. THE INFLUENCE OF THE RETINUE OF EMPEROR NICHOLAS II ON THE ROUTE OF SPECIAL TRAINS ON FEBRUARY 28, 1917

Based on documents from the Russian State Historical Archive, the article verifies the memoirs of General D. N. Dubensky and Lieutenant Colonel G. A. von Tal — passengers of the Letter B train who accompanied Emperor Nicholas II on his final supreme journey from Mogilev to Malaya Vishera and Pskov, February 28 – March 1, 1917. The main focus is on substantiating the deliberate nature of the contradictions contained in the memoirs regarding the description of the events that took place between the Likhoslavl and Bologoye stations. The author concludes that both memoirists subjected their recollections to intentional revision.

Keywords: Supreme Commander's Headquarters, February Revolution, Emperor Nicholas II, retinue, telegram, special train, railway station, Mogilev, Likhoslavl, Bologoye.