

В начале первой мировой войны австрогерманской коалиции удалось блокировать балтийские и черноморские порты. Вследствие этого связь России с союзниками по Антанте могла осуществляться только холодными морями вокруг берегов Скандинавии. Северные порты, особенно Романов-на-Мурмане, как тогда назывался Мурманск, и Архангельск, приобрели исключительно важное значение.

Через Архангельск союзные с Россией Англия, Франция, а впоследствии и Соединенные Штаты Америки снабжали русскую армию вооружением, снаряжением и боеприпасами. Основными местами приема и хранения привозных военных грузов в Архангельском порту были Бакарица и Экономия. Началось спешное расширение этих участков порта. Одновременно велось строительство Мурманской железной дороги к взморью, переводилась на широкую колею железная дорога Архангельск — Вологда. В оборудовании северных гаваней и в налаживании бесперебойных транспортных связей по Баренцеву и Белому морям были заинтересованы как Россия, так и ее западные компаньоны. Англия и Франция нуждались в русском хлебе, лесе, солдатах. В. И. Ленин отмечал, что англо-французы вкладывали десятки миллионов на постройку порта на Мурмане, чтобы «обеспечить свой военный тыл в их империалистической войне против Германии»¹.

Лишь за один 1915 год в северные порты России было доставлено морем 1200 тысяч тонн грузов, а всего за 1914—1917 годы через Поморье ввезли в Россию около 5475 тысяч тонн импортного груза. Только из Англии в Францию за эти годы поступило 769 тысяч винтовок, 8590 пулеметов, 4381 орудие (в пересчете на русскую трехдюймовую полевую пушку), миллионы патронов, масса военных материалов. Все это предназначалось для Восточного фронта, оттягивавшего на себя огромные силы держав Тройственного союза. Столь же значительны были и обратные перевозки. За годы войны через северные порты вывезли в союзные державы 4463 тысячи тонн различных грузов, в том числе около 2870 тысяч тонн леса и свыше 618 тысяч тонн продовольственных товаров.

В 1915 году в Архангельск пришло 409 иностранных кораблей с оружием и военной техникой. А за летне-осенние месяцы 1916 года (с 22 июня по 25 октября) из города на Северной Двине во Францию вышло 33 парохода с войсками, на которых было отправлено около 36 тысяч русских солдат и офицеров для Западного и Салоникского фронтов. Царизм расплачивался людьми за оружие и военные материалы.

От внимания германского блока не ускользнул тот факт, что корабли с боеприпасами и взрывчатыми веществами вереницей шли в Россию северным путем. Чтобы сорвать доставку военных материалов в Архангельск, в мае 1915 года неприятельский корабль «Метеор» пробрался в горло Белого моря и расставил там до 300 мин. Осенью следующего года в северные моря проникают немецкие подводные лодки. Германские субмарины расстреливают торпедами транспорты, идущие в Архангельск или из него в Европу. Особенно разбойничала подводная лодка корсара Хиллебрандта.

Писатель Сергей Марков на основании архивных данных подсчитал, что за годы войны в северных водах погибло 109 кораблей, доставлявших военные грузы в Архангельск и Мурманск. Но, несмотря на многочисленные диверсии, перерезать морскую дорогу в Россию через студёные воды врагу так и не удалось. Караваны судов продолжали прибывать в Архангельск. На причалах Бакарицы и Экономии скапливались тысячи тонн смертоносных грузов, которые не успевали отправить в глубь страны. Враг знал об этом, поскольку

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 36, с. 343.

губернское начальство проявляло крайнюю беспечность в охране районов погрузочно-разгрузочных работ и порта в целом. Немецкие спецслужбы ловко использовали отсутствие бдительности со стороны местных властей и благоприятную среду для вербовки пособников. Среди жителей Немецкой слободы, которая более трех столетий существовала в Архангельске, было немало вражеских лазутчиков. Порт кишел шпионами. Немцы насаждали своих агентов в корабельные команды.

Начальником всех разгрузочных работ в Архангельском порту являлся в то время немец штурман дальнего плавания Эдмунд Мелленберг — личность скомпрометированная. В характеристике Мелленберга, хранящейся в архиве Архангельского губернского жандармского управления, черным по белому было записано, что он «причастен к делу военного шпионажа в пользу Германии». И этому человеку доверили в годы войны с Германией развод кораблей к местам якорных стоянок и причалов, прием военных грузов! Помощником Мелленберга был его соотечественник и единомышленник прапорщик флота Альфред Бернгард. С 1916 года главноначальствующим города Архангельска и района Белого моря (правительство учредило такую должность) стал немец вице-адмирал Людвиг Корвин. В его руках сосредоточивалась вся власть над транспортом, портами и военными силами края.

При попустительстве царской охранки, а подчас и при явном пособничестве с ее стороны немецким диверсантам удалось почти безнаказанно разыграть у причалов Архангельского порта одну из самых страшных трагедий первой мировой войны. Обратимся к документам...

Утром 25 октября 1916 года у причалов Бакарицы ошвартовался один из крупнейших пароходов России «Барон Дризен». Судно пришло из Нью-Йорка. В трюмах парохода водоизмещением 7 тысяч тонн находилось 18 802 пуда взрывчатки, 23 350 пудов бездымного американского пороха, 6 146 пудов черного пороха, 50 тысяч фугасных гранат, 25 тысяч детонаторных трубок для снарядов, 548 баллонов жидкого хлора. Экипаж парохода состоял почти сплошь из иностранцев. Командовал судном Дрейман, закадычный друг Мелленберга. Хотя Дрейман считался русским капитаном, он в совершенстве владел немецким языком, исповедывал лютеранскую религию и в перерыве между рейсами в Архангельске, где жила его семья, усердно посещал немецкую кирку.

Во время разгрузки парохода Бакарицкий участок многокилометрового Архангельского порта жил обычной размеренной жизнью. Куда-то спешили работяги-буксиры, пробегали мимо причалов юркие катера. Грузчики неторопливо и аккуратно выносили на руках из металлического чрева парохода ящики со снарядами с предостерегающими надписями: «Осторожно», «Опасно», «Не кантовать». Разгрузка шла полным ходом. Казалось, ничто не предвещает беды. Капитан Дрейман, покинув каюту, ушел в город, предварительно отпустив на берег штурманов Акмена и Казе.

Вдруг... как описывает С. Марков, «ровно в 12 часов дня 26 октября 1916 года бой городских часов на башне архангельской ратуши был заглушен звуками первого взрыва. Вслед за первым последовали второй и третий взрывы». Грохот был столь мощным, что на расстоянии нескольких километров от места катастрофы в домах горожан вылетали из рам стекла, настежь открывались окна и двери.

Пароход «Барон Дризен» пошел ко дну. Лавина огня перекинулась на причалы, где, сея смерть, стали рваться снаряды. Во многих местах вспыхнули пожары. Когда взрывы утихли, а произошло это через шесть часов, на Бакарицу приехали представители властей, пожарные команды, воинские подразделения. Перед ними открылась картина неопишуемых разрушений: набережная и причалы были снесены, рабочий поселок с бараками грузчиков и соседние деревни сметены с лица земли. Бакарица превратилась в пустыню. Берега Северной

Двины покрылись обломками. Сотни людей были заживо погребены под развалинами.

Начальник Архангельского порта Веретенников доносил военному министру: «Взрывами на Бакарице убито 650 человек, насчитывается 839 раненых. Пропали без вести люди 14-й Архангельской пешей дружины, Костромской дружины, флотского полуэкипажа, ратники, люди из офицерской стрелковой школы, отдельной караульной команды, Тамбовской дружины, автошколы, служащие таможни, команда парохода «Чесма». На самом деле жертв оказалось значительно больше. Погибли и получили ранения тысячи людей. Власти вынуждены были превратить в госпитали почти все учебные заведения города. Оставшаяся в живых грузчики и моряки, рискуя жизнью, под дождем осколков выносили из опасной зоны раненых и обгоревших товарищей, бросали в воду неразорвавшиеся снаряды. Особенно героически вели себя Дмитрий Тимофеев и Александр Богданов. Самоотверженно действовали и портовые медики, до поздней ночи оказывавшие первую помощь пострадавшим.

Весть о трагедии на Бакарице с быстротой молнии облетела Архангельск и периферию. Хотя войска оцепили место ужасного происшествия и подробности диверсии тщательно скрывались, в народе ходили слухи о том, что взрывы — дело рук немецких шпионов, воспользовавшихся беспечностью русских. Не случайно в роковой день 26 октября разбежались неведомо куда Мелленберг, Дрейман, Акмен, Казе. Бесследно исчез и разведчик Бернгард.

Напуганное событиями на Бакарице, правительство создало «высочайше утвержденную следственную комиссию» под председательством адмирала Маньковского. В окружном суде возникло дело № 5В. Следствие по выяснению причин взрыва проходило в строжайшей тайне. Правительство делало все для того, чтобы скрыть от народа обстоятельства катастрофы, не выносить на суд общественности архангельскую трагедию.

Чиновники повели дело так бездарно и придали ему такой оборот, что почти все виновники злодейства оказались на свободе, в том числе и Дрейман. Даже матерый шпион Мелленберг вышел сухим из воды: было предложено перевести его из Архангельска на работу в другой город, но и эта рекомендация осталась на бумаге.

Власти не извлекли урока из событий на Бакарице. А между тем в Архангельск продолжали прибывать корабли, груженные пушками, винтовками, бомбами, гранатами, минами. Один из них, ледокольный пароход «Семен Челюскин», в люках которого находилось 2200 тонн взрывчатки, 11 января 1917 года бросил якорь на Экономии у причала № 8. Рядом с этим плавучим взрывоопасным погребом стояли суда «Байропеа», «Кильдин», «Каменец-Подольск», «Красноярск», «Бонт-Невид». На берегу, на складах Экономии было сосредоточено в это время 38 804 тонны военных грузов: бездымный порох, динамит, ящики с патронами, снарядами и минами.

В разгар разгрузки ледокольного парохода на Экономии объявился вездесущий Мелленберг. И хотя диверсант был задержан, но несчастье, к которому он бесспорно приложил руку, предотвратить не удалось. Утром 13 января 1917 года раздался взрыв неимоверной силы. Пароход «Семен Челюскин» взлетел на воздух, опрокидывая по очереди соседние суда. Британская громадина пароход «Байропеа» вспыхнул гигантским факелом, раскололся, как орех, на две части и опустился на дно реки.

Пожар на Экономии продолжался целую неделю. Горели кварталы домов, бараки, пакгаузы. В огне ежеминутно взрывались снаряды. Одиночные выстрелы перерастали в канонаду. Экономия была превращена в пепелище. Сотни семей остались без кормильцев. По сведениям железнодорожных жандармов, убитых и раненых насчитывалось 507 человек, но цифры эти были явно занижены.

Взрывом на Экономии занялась новая «высочайше утвержденная следственная комиссия» во главе с адмиралом Яковлевым. Однако повторилась история первой комиссии: виновников преступления не нашли.

Слугам царизма невыгодно было раскрывать тайну взрывов на Бакарице и на Экономии. Разоблачение иностранных разведок не входило в их задачу. Шпионаж и коррупция разъедали весь правительственный аппарат монархии до его верхних эшелонов.

И все же окончательно замять скандальное дело не удалось. Пришлось прибегнуть к полумерам: за несоблюдение инструкции о хранения взрывчатых веществ (как будто в этом только дело!) было решено отдать под суд вице-адмирала Корвина, генерал-майора Федорова и двух младших офицеров. Но суд так и не состоялся. Пришла февральская буржуазно-демократическая революция, а кровавую историю двух крупнейших катастроф в Архангельском морском порту предали забвению.

Взрывы на Бакарице в 1916 году и на Экономии в 1917 году — позорная страница в истории российского царизма и наглядное свидетельство продажности тогдашнего правительства, его полной неспособности защищать интересы страны и организовать оборону России от посягательств явных и тайных врагов.

Г. Фруменков