

Взрывы на Северной Двине

Статья, 1993 год

Язык написания: русский

журнал [«Чудеса и приключения № 7, 1993 год»](#), 1993 г.

[Взрывы на Северной Двине](#) (статья, рисунок Александра Митрофанова), стр. 46-49.

Авторское членение на абзацы в оригинальном найденном тексте отсутствует. Структура текста восстановлена по смыслу излагаемого материала. Орфография в спорных местах приведена к современной. Даты приведены старым стилем. Авторство последнего абзаца несколько сомнительно.

Лев СКРЯГИН

Взрывы на Северной Двине

Незадолго до Февральской революции в Архангельске одна за другой произошли две крупнейшие в истории катастрофы. О них поначалу не очень-то распространялись по условиям военного времени. Затем революция, гражданская война и острая политическая борьба в стране надолго отодвинули их на задний план. И только сейчас стало возможным рассказать о трагических событиях, происшедших на берегах Северной Двины почти восемьдесят лет назад...

ПЛАМЯ НАД БАКАРИЦЕЙ

Утром 17 октября 1916 года жители Архангельска увидели, как на Двине, напротив городского собора, отдал якорь грузовой пароход под флагом "Северного акционерного пароходного общества". Его название "Барон Дризен". На рейд Архангельска "Барон Дризен" прибыл прямым рейсом из Нью-Йорка с грузом особого назначения, из-за чего морские власти города запретили ему пришвартоваться к городскому причалу. Простояв почти неделю на Двине напротив собора, 23 октября "Барон Дризен" поднялся вверх по реке и стал у причала № 20 в Бакарице для разгрузки.

На его борту было 3700 тонн военного снаряжения, в том числе 1600 тонн взрывчатых веществ: 300 тонн тринитротолуола, 300 тонн бездымного пороха, почти 100 тонн черного пороха, 30 тонн мелинита, 100 000 гранат и шрапнелей, 26 000 детонаторов и других опасных грузов.

26 октября стрелки часов городской ратуши Архангельска показывали без трех минут час пополудни, когда со стороны Бакарицы донесся неслыханный доселе на этих берегах страшный взрыв и еще через несколько секунд второй, такой же мощности... Над Бакарицей, с левого берега Двины, в серое осеннее небо взметнулся оранжевый язык огромного пламени, и над прибрежными лесами повис исполинский гриб черного дыма. На месте, где стоял "Барон Дризен", в воздух взлетели огромные, весившие десятки тонн куски корпуса, части его машины, паровые котлы, бревна и доски причала. Все это, поднявшись в небо, несколько секунд висело над Двиной...

Сразу же после взрыва злополучного парохода на берегу загорелись ящики с выгруженными с "Барона Дризена" взрывчатыми веществами. То и дело с левого берега Двины слышались отдельные и групповые взрывы, вспыхивали новые пожары. Оставшиеся в живых грузчики, рабочие, матросы и солдаты в панике разбегались в разные стороны. Бакарица пылала...

Примерно через час к месту катастрофы из города стали прибывать буксиры и паровозы. Для тушения огня они доставили несколько взводов солдат местного гарнизона. Только поздно ночью им удалось ликвидировать последние очаги пожара.

Число человеческих жертв этой катастрофы было велико... Погибло и пропало без вести около тысячи человек. По официальным данным, взятым из отчета губернатора Архангельска, собрали и погребли 607 трупов, а число раненых, зарегистрированных в больницах города, составило 1166 человек.

КАТАСТРОФА В ЭКОНОМИИ

Не прошло и трех месяцев после трагедии в Бакарице, как до Архангельска донеслись новые взрывы. На этот раз со стороны Экономии, расположенной в 25 километрах ниже по реке на берегу притока Двины – Кузнечихи.

13 января 1917 года, в начале 10 часов утра, гул мощного взрыва пронесся над городом, пошатнулись дома, со звоном вылетели в окна стекла, двери сами, как в сказке, распахнулись. Около часа пополудни в городе слышали второй, не менее мощный взрыв, а под вечер, в половине пятого, третий. Что же произошло на этот раз?

16 декабря 1916 года в Кольском заливе близ Мурманска ледокольный пароход "Семен Челюскин" принял с борта французского судна "Святой Фома" в свои трюмы 900 бочек мелинита, более 5000 ящиков синкрита (взрывчатого вещества, в полтора раза превосходящего по силе динамит), около 1000 ящиков со снарядами, прочие боеприпасы, бертолетову соль, аптекарские товары и несколько десятков грузовых и легковых автомобилей.

12 января в четыре часа дня "Семен Челюскин" стал к причалу Экономии под разгрузку. С вечера того дня до 7 часов утра 13 января грузчики стивидорской конторы фирмы "Шмидт" вели непрерывную разгрузку судна в две смены. В начале 10 утра, во время откатки бочек, одна из них дала сильное пламя, передавшееся на группу рядом стоящих бочек, и "Семен Челюскин" взорвался...

Так же, как и "Барон Дризен" в Бакарице, "Семен Челюскин" разлетелся на куски. Вскоре после полудня взлетел на воздух ошвартованный по носу "Семена Челюскина" английский грузовой пароход "Байропия", а спустя четыре с половиной часа над Экономией прогремел третий взрыв – это на причале у железнодорожных путей взорвалось 300 тонн тетрила. В течение следующих трех суток на берегу Кузнечихи слышались частые взрывы – это рвались доставленные судном снаряды и боеприпасы. В порту не осталось ни одного неповрежденного строения (а их насчитывалось почти 300), вся территория складов была засыпана обломками взорвавшихся пароходов, грузовиков и аэропланов, стоявших на них, бревнами, досками и осколками снарядов. Железнодорожные пути не работали на протяжении трех километров от порта.

К счастью, число человеческих жертв на этот раз оказалось меньше, чем в Бакарице. Убитых и пропавших без вести насчитывалось 284, раненых 299 человек.

С тех трагических событий в городе на берегах Двины прошло более семидесяти лет. В Архангельске фактически не осталось живых очевидцев этих двух катастроф. О событиях, уже давно ставших легендой, в прессе нет подробных сведений, и едва ли кто из историков, включая даже архангельских краеведов, возьмет на себя смелость высказать точную причину этих взрывов.

СВИДЕТЕЛЬ ДАЕТ ПОКАЗАНИЯ 70 ЛЕТ СПУСТЯ...

И все-таки участник тех событий нашелся. Им оказался старый заслуженный капитан Александр Павлович Бочек. Человек, прошедший путь от рядового матроса до капитана, участник пятнадцати арктических экспедиций, командовавший на Севере многими грузовыми судами и ледоколами.

Оказалось, что во время взрыва "Семена Челюскина" А.П. Бочек находился от него всего в 500 метрах. Александр Павлович любезно согласился рассказать о тех событиях. После его смерти жена покойного Елена Андреевна Бочек передала автору восемь листов машинописного текста, первая страница которого была озаглавлена "Взрыв судов в Архангельске".

Вот рассказ старого капитана.

"К началу 1916 года первая мировая война была уже в самом разгаре. Русская армия остро нуждалась в оружии и боеприпасах, которые тогда можно было доставить в страну только через северные порты Мурманск и Архангельск.

Постройка мощных ледоколов "Святогор" и "Св. Александр Невский", заказанных на английских верфях и предназначавшихся для проводки военных транспортов в Белое море, еще не закончилась. Но строительство железной дороги Петроград - Мурманск уже близилось к концу. Именно поэтому Морское Ведомство России летом 1916 года приняло решение направлять иностранные суда с военным снаряжением в Мурманск, а взрывчатые материалы с них перегружать на ледокольный пароход "Семен Челюскин" и направлять его для разгрузки в Архангельск. Он прибыл в порт вечером 12 января 1917 года и был поставлен к причалу Экономии на Кузнечихе, в 25 километрах от города.

В трюмах судна было свыше 2000 тонн взрывчатки, перегруженных в спешке близ Мурманска с французского транспорта, без должной предосторожности и безо всякого учета несовместимости грузов.

"Семен Челюскин" пришвартовали к самому дальнему причалу Экономии. За ним, по корме, в сторону города, вдоль причала, один за другим стояли английский пароход "Байропия" (с грузом взрывчатых веществ), французский грузовой пароход "Бон-Невид" (почти закончивший разгрузку), архангельское судно "Кильдин" и русские пароходы Добровольного Флота "Каменец-Подольск" и "Красноярск".

Я в это время находился на грузовом пароходе Добровольного флота "Курск" в качестве второго помощника капитана. Судно, получив сильные повреждения от немецкой мины в горле Белого моря, стояло на ремонте в плавучем доке. Док был установлен у торца причала, примерно в 500 метрах от места, где ошвартовался "Семен Челюскин".

13 января, вскоре после 9 часов утра, когда мы с офицерами "Курска" сидели в кают-компании, раздался оглушительный взрыв, такой, что наш пароход подскочил на кильблоках дока. Удар оказался настолько сильным, что все мы попадали с кресел на палубу кают-компании. Когда я выбежал на спардек, откуда как на ладони видна была вся Экономия, передо мной предстала жуткая, леденящая сердце картина. Там, где стоял "Семен Челюскин", в небо медленно поднималось облако темного дыма, вместо снега чернела развороченная взрывом

земля, из которой торчали разбросанные куски парохода. На "Байропия", ближайшей к месту, где стоял "Семен Челюскин", видны были разрушения, и из средней надстройки валил серый дым.

Я тогда никак не мог понять, что взрыв прогремел менее минуты назад, а толпа людей уже почти добежала по льду Кузнечихи до противоположного берега, туда, где виднелось большое село. Только потом я узнал, почему они побежали еще до взрыва...

Вслед за этим мощным взрывом со стороны причалов стали раздаваться частые, но уже более тихие взрывы – рвались артиллерийские снаряды и ящики с патронами, уложенные вдоль железнодорожных путей. Повсюду горели бараки, склады, дома и сараи. Над Экономией висел черный дым и стоял грохот взрывов.

Вскоре к нам на борт поднялся комендант порта прапорщик по фамилии Люц и с ним несколько раненых. Наш фельдшер открыл лазарет и сделал необходимые перевязки пострадавшим. Лицо коменданта напоминало лимон: от пережитого потрясения у него разлилась желчь. По распоряжению капитана "Курска" В.Г. Скибина наш экипаж покинул судно и сошел на лед реки. На судне остались трое: боцман, фельдшер и я, как ответственный за имущество и судовую казну.

Прапорщик Люц рассказал мне, что примерно за полчаса до взрыва на "Семене Челюскине" грузчики прекратили работу, так как из-за тления угля в бункерах сильно нагрелась трюмная переборка, и при перекатке бочек с бертолетовой солью на них временами вспыхивало голубое пламя. Хорошо помня взрыв "Барона Дризена" в Бакарице в конце октября прошлого года и зная содержимое трюмов "Семена Челюскина", грузчики покинули пароход, предупредили об опасности работавших на берегу солдат и побежали по льду на другой берег Кузнечихи.

В тот день комендант Экономии Люц организовал отряд из 25 человек для тушения пожаров в Экономии. В него в основном вошли офицеры судов Добровольного Флота – "Курск", "Красноярск" и "Каменец-Подольск". Среди них был и один англичанин – старший помощник капитана "Байропии", который случайно оказался на берегу в конторе порта.

Я, оставив за себя на "Курске" боцмана, также находился в этом отряде. Несмотря на двадцатиградусный мороз, нам удалось запустить пожарные насосы и погасить несколько рядом горевших зданий. Потом

наш отряд спустил под лед реки 800 ящиков гремучей ртути, выгруженных с парохода "Красноярск".

Около полудня в Экономию прибыл железнодорожный состав с военными моряками во главе с контр-адмиралом Посоховым. Адмирал поблагодарил нас за проделанную работу, переписал наши фамилии и должности и пообещал представить нас к награде. Вероятно, где-нибудь в архивах Военно-Морского Флота можно разыскать этот список.

После трудной и опасной работы мы, покрытые ледяной коркой, до костей промерзшие и голодные наконец возвратились на "Курск". Наше судно, пожалуй, в тот день было единственное, где механики поддерживали пар в котлах.

К нам обратился за медицинской помощью старпом "Байропии". Он просил меня и нашего фельдшера пройти с ним на его судно и оказать помощь раненым. Ходить по территории разрушенного порта было опасно: то там, то здесь рвались ящики со снарядами, гранатами и патронами для винтовок. Укрываясь под стоявшими на путях вагонами, перебежками мы добрались до трапа английского парохода "Байропия". Старпом судна пытался убедить свою команду немедленно оставить судно, объясняя грозившую им опасность из-за взрывчатки в трюмах. Фактически палуба "Байропии" находилась все время как бы под обстрелом рвущихся на берегу снарядов, а лед у борта со стороны реки был взломан взрывом "Семена Челюскина". Я заметил, что у нижней площадки трапа "Байропии" лежал застывший труп молодого англичанина – третьего помощника капитана судна. Лицо его было рассечено осколками снаряда, и левая рука была оторвана выше локтя. Несколько ночей кряду я видел этот труп настолько отчетливо, что не мог спать. Мертвец стоял перед глазами... Потом мы втроем возвратились на "Курск".

За несколько минут до часа дня я со старпомом "Байропии" вышел из кают-компаний на спардек. В бинокль хорошо была видна палуба английского парохода, в его трюмах разгорался пожар, из средней надстройки в морозное небо валил дым. Ровно в час дня нас ослепила яркая вспышка. Она в виде гигантского шара, взметнулась над "Байропией". Через секунду-вторую последовал ужасающий взрыв, такой же сильный, как и взрыв "Семена Челюскина". Взрывной волной нас сбilo с ног и бросило на палубу где-то в десяти метрах от места, где мы стояли. Наш "Курск" еще раз подскочил на кильблоках дока и

заскрипел своими клепаными швами обшивки. До сих пор не пойму, как наш пароход не завалился на стенку плавучего дока...

Вечером, около пяти часов, когда уже было темно, мы услышали третий взрыв – рвануло 300 тонн тетрила, сложенного в ящиках на одном из причалов. В наступившей темноте это было ужасающее зрелище.

Горели дома, склады, вагоны и навесы, в воздухе слышались свист и визг рвавшихся артиллерийских снарядов. Военные моряки, прибывшие из Архангельска с адмиралом Посоховым, живой цепью переносили ящики с боеприпасами от мест вспыхнувших пожаров. Многих из них убило и ранило осколками снарядов. К ночи моряки вынуждены были прекратить эту опасную операцию и уйти в укрытие.

Взрывы боеприпасов, сложенных на причалах и вдоль железнодорожных путей, продолжались в течение десяти дней. Куски и обломки двух взорвавшихся пароходов оказались разбросанными в радиусе полкилометра. Силой трех мощных взрывов 13 января были выбиты почти все стекла в домах близлежащих сел и города. Экономия была разрушена и выгорела почти полностью... Экипажи "Семена Челюскина" и "Байропии" погибли за исключением капитана первого судна и его второго помощника, которые рано утром выехали поездом в Архангельск для доклада о прибытии своего судна.

В течение нескольких дней после злополучного 13 января у нас на "Курске", в кают-компании, шло заседание следственной комиссии по выяснению причин взрыва "Семена Челюскина". Естественно, что все заседания проходили при закрытых дверях и члены комиссии не делились с нами, офицерами судна, своими выводами и умозаключениями. Я до сих пор не знаю, к чему они пришли. Но следствие, которое вели, кстати, те же члены комиссии по делу взрыва "Барона Дризена", к тому времени уже было закончено, и комиссия наконец поделилась с нами некоторыми подробностями.

Командный состав парохода "Барон Дризен" состоял из русских подданных, уроженцев Прибалтики. Судном командовал немец Фриц Дрейман, остальные офицеры были латыши и эстонцы. Команда парохода, набранная в портах Америки, была разноплеменной, в ней были и негры, и китайцы, и испанцы, и шведы, и португальцы, и французы. Лиц русского происхождения числилось только трое: помощник механика Харченко, буфетчик Ковалев и боцман Полько.

После взрыва, который унес не одну сотню человеческих жизней, из судебного состава "Барона Дризена" в живых остались бывшие на берегу капитан судна, старший помощник, третий штурман и боцман, который заявил властям, что в момент взрыва находился на борту парохода. Все они были арестованы и допрошены следственной комиссией. Последняя не могла с доверием отнестись к показаниям боцмана Павла Полько в том, что в момент взрывов он находился на борту "Барона Дризена".

Боцман парохода заявил, что в момент взрыва он был в носовой части судна в гальюне, что взрыв был один, а не два, что силой взрыва его повалило на палубу гальюна, где он пролежал без сознания минут пять или семь, после чего, придя в себя, он, опасаясь нового взрыва, бросился в воду, где уцепился за плававшее бревно...

Находясь в лазарете, Полько пытался симулировать глухоту, он рассказывал соседям, давая разные сведения: одним он говорил, что в момент взрыва он был в своей каюте, другим – в гальюне. При судебно-медицинском освидетельствовании боцмана Полько установили, что на теле у него нет каких-либо повреждений, указывающих на то, что он подвергся действию взрыва.

Таким образом, заподозрив Полько причастным к взрывам парохода, комиссия судила его как уголовного преступника. На суде, когда боцмана спросили, как он, бросившись за борт в реку, оказался в сухой одежде, последний ответил, что снял ее с убитого и переоделся. Но это, как оказалось, не соответствовало истине: одежда принадлежала ему (в кармане был его нож).

В конце концов Полько признался, что во время стоянки "Барона Дризена" в Нью-Йорке он был завербован германской разведкой, агенты которой выдали ему часть денег (остальные он должен был получить после акта диверсии). Полько подложил в носовой трюм парохода бомбу с часовым механизмом. На вопрос боцману, почему он выбрал для взрыва время обеденного перерыва, последний ответил, что надеялся на меньшее число человеческих жертв. Суд приговорил боцмана к смертной казни через повешение, и этот приговор незамедлительно был приведен в исполнение.

Таким образом, вопрос о причине взрыва парохода "Барон Дризен" мне лично вполне ясен. Была ли диверсия в случае взрыва "Семена Челюскина"?

Таких предположений в те дни в Архангельске, конечно, было немало, и большинство людей, которые не были знакомы с подробностями этой катастрофы, до сих пор склонны думать, что причина та же, что и взрыв "Барона Дризена", – диверсия. Результаты расследования комиссии, которая работала у нас на "Курске", как я уже говорил, мне не известны. Когда же она закончила работу, я был переведен на пароход Добровольного Флота "Вологда" и вскоре вышел из Экономии в море.

Однако я считаю, что сам факт заблаговременного прекращения разгрузки парохода и уход людей по льду реки на противоположный берег, не подтверждает акта диверсии. Вероятнее всего, взрыв был вызван горением угля в бункерах, в результате чего накалилась поперечная переборка в трюме, а также как следствие небрежной перегрузки взрывчатых материалов с французского судна "Святой Фома".

Несколько раз в нашей печати появлялись надуманные, не соответствующие действительности, претендующие на сенсацию очерки о катастрофе "Семена Челюскина". Однажды даже сообщалось, что следственные комиссии под председательством русских адмиралов Маньковского и Яковлева "оставили виновников катастрофы в тени". Вряд ли русские адмиралы стали покрывать немецких диверсантов!