

Взрывы военного времени в Архангельске, 1916-1917: «Бакарица пылает»; «Экономия теперь – пустошь»

George Bolotenko

Замечание к исследованию

Франкоязычная аннотация

9 ноября 1916 года и 13 января 1917 года Бакарица и Экономия, два внешних порта города Архангельска на севере России, пережили катастрофу в двух отдельных, но тревожно схожих инцидентах, когда взорвались загруженные боеприпасами пароходы. В обоих случаях первые взрывы привели к дальнейшим детонациям десятков тысяч тонн боеприпасов, хранившихся в портовых сооружениях и пожарам. Человеческие жертвы и материальный ущерб были сопоставимы с масштабами знаменитого взрыва судна с боеприпасами в Галифаксе, Новая Шотландия, в декабре 1917 года, но русские катастрофы так и остаются практически неизвестными. Это исследование рассматривает события двух бедствий на основе современных русскоязычных источников и отчетов британских должностных лиц, которые присутствовали на месте событий.

Насколько я знаю, [так писал Дэвид Мастерс в 1935 году], не было ни одной строчки в печати, повествовавших бы об одной из величайших катастроф Великой войны – ужасающей катастрофе в Архангельске, осенью 1916 года убившей тысячи человек. Мы в Англии никогда о ней не слышали: столь далеко на карте мира запрятан Архангельск и столь необходимо было в то время сохранять тишину обо всём, что как-либо могло пошатнуть боевой дух Союзников... Это произошло слишком давно и слишком далеко для любого, кто брался бы распутывать эту тайну.¹

Капитан Гуоткин-Вильямс, британский морской офицер службы Белого моря, был в Архангельске в день взрыва на Бакарице. Он написал: «Никогда до

¹ «ID» [David Masters], Новые истории войны субмарин [New Tales of the Submarine War], London: Eyre and Spottiswoode, 1935, 158-159.

этого, вероятно, не бывало ещё такого взрыва как этот в Архангельске. Счёт смертей должен исчисляться несколькими тысячами, впрочем, для целей официоза русские власти указали число погибших всего в сто тридцать. Но как бы то ни было, примерно *тридцать тысяч тонн* боеприпасов взлетели на воздух». ² Другой писатель счёл, что «несколько жалких тонн мощной взрывчатки, что взорвались в Сильвертауне (Соединённое Королевство) 19 января 1917 года... было... просто хлопком в сравнении с потрясающим взрывом в Архангельске». ³

Катастрофа мало известна в остальном мире. В то время и в самой России о взрыве знали немногие, разве что население самого Архангельска да его прибрежных окрестностей. Силами цензуры военного времени публичные сообщения об этом событии были пресечены. А потом по горячему следу войны пришли две революции 1917 года, сопровождавшиеся озлобленной гражданской войной, иностранные интервенции, жестокая Русско-Польская война, социально-экономические и политические сдвиги – все они прошли по русским землям с невиданными разрушениями и лишениями. На фоне этих новых ужасов, несравнимо более грандиозных по размаху и числу потерянных человеческих жизней, историческая память об архангельском взрыве померкла и угасла. ⁴

Я не могу обещать, что смогу передать историю архангельского взрыва во всей полноте, и распутать все её «тайны» как бы высказался Дэвид Мастерс. Я могу, однако, предложить гораздо больше информации об архангельском взрыве, чем это было доступно в середине 1920-х и 1930-х, когда Мастерс, Гуоткин-Вильямс и «GRIFF» писали свои работы. Поступив так, я, по факту, поведаю вам историю о *двух* взрывах, лишивших город целых портовых участков. По недостатку знания об этих катастрофах, имея лишь общее и поверхностное представление о событиях войны, люди, когда говорят «взрыв в Архангельске», часто смешивают эти два взрыва в один. Но там были две очень различные катастрофы, пусть и проследовавшие в очень быстрой очерёдности. Первая случилась на Бакарице, в 5-6 километрах от центра Архангельска; вторая произошла на Экономии, городском аванпорте, расположенном почти в 25 километрах ниже по реке.

В этой работе я коснусь обоих взрывов. Для каждого события будут даны комментарии относительно порта и вовлечённого судна – корректнее будет сказать «судов» – и его (их) груза. Далее, я постараюсь рассмотреть свидетельства о пусковом механизме, анатомии взрывов и представить суждения, которые будут подразделяться на «строгие свидетельства» и «свидетельства-впечатления» о природе и силе этих взрывов. Потом последует подсчёт потерянных человеческих жизней и описания разрушений, с кое-

²Р.С. Гуоткин-Уильямс [R.S. Gwatkin-Williams], «Под чёрным флагом» [Under the Black Ensign] (London: Hutchison & Co., 1922), 113.

³«GRIFF» (A.S.G.), Surrendered. Some Naval Secrets (Cross Deep, Twickenham, UK: the author, [1926]), 155.

⁴Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине» [Explosions on the Northern Dvina], <https://www.litmir.me/br/?b=70683>

какими заключительными комментариями. Это исследование стремится к одной простой цели – сделать эти взрывы известным историческим событием.

Вторичные источники на английском об этих катастрофах очень редки, а кроме того чересчур общие. Источники на русском языке более обильны, но тоже, временами, противоречивы в вопросах времени, порядка и значимости событий, а также в иных деталях всех видов. Более того, русские источники и в научных статьях, подчас, противоречат друг другу. Так что реальное назначение и цель этой статьи – согласно фундаментальному императиву фон Ранке – просто заполнить зияющие пустоты, раскрасить большие белые пятна в осознании Западом некоторых знаковых моментов русской истории и «рассказать, как это было» о трагедиях как на Бакарице, так и на Экономии.

Здесь не будет сделано попытки «сравнения» со взрывом в Галифаксе, и причины этого я поясню на последних страницах этой статьи. Но у меня есть надежда, что именно по причине близости темы – взрыва в Галифаксе, канадцы тоже сочтут мою работу достойной внимания.

! Бакарица: «Барон Дризен»⁵

Порт и судно

Массированный приток военных грузов и вооружений в гавани города Архангельска, начавшийся в годы Первой Мировой войны, угрожал превзойти мощности порта. Поэтому русское Министерство Торговли и Коммерции при участии Морского министерства начало строить причальные комплексы на Бакарице, примерно в пяти километрах выше по течению реки от центра Архангельска по левому (западному) берегу Северной Двины, и ввело их в строй до начала сезона навигации 1915 года. Здесь, на берегу, причалы напрямую стыковались с железнодорожной веткой Архангельск-Вологда, по которой грузы двигались внутрь России. Порт растянулся своими причальными стенками вдоль берега реки более чем на 2 километра, мог принять одновременно 20 судов. Он обслуживался плавучими и рельсовыми кранами, береговой железной дорогой, пожарной командой и так далее. Восемь крытых складов были возведены здесь на площади 6800 кв. м. Большой открытый складской участок, устроенный сразу же у причалов, получал и хранил штабеля военных материалов. Вместимость порта на приём достигала 260 000 тонн в месяц.⁶

В этот порт 23 октября 1916 года прибыл «Барон Дризен».⁷ Обитатели Архангельска были хорошо знакомы с этим стареньким, но всё ещё крепким транспортом, который ранее уже совершил несколько рейсов за подобным снабжением. Под флагом Северной Пароходной Компании, он прибыл в гавань Архангельска утром 17 октября прямо из Нью-Йорка.⁸

⁵ Англоязычные читатели отметят два варианта написания имени судна: «Baron Driesen» и «Baron Drizen». Первое обычно для англоязычных текстов и превалирует в тексте; второе – собственно транслитерация из русскоязычных текстов. Обе формы используются в зависимости от языка источника материала. По умолчанию используется версия «Baron Driesen».

В русском тексте, разумеется, такой разницы нет (*прим. перев.*)

⁶ М.Е. Миронов, История строительного дела: Морские порты и водные пути России. Текст лекции (С-Пб., 2002), 86, <http://www.unilib.neva.re/dl/074.pdf>. Причалы не были постоянными. Необходимо было их разбирать на зиму, поскольку существовала опасность их разрушения льдами, спускающимися по Северной Двине во время весеннего вскрытия рек.

⁷ «Ramzes», форум Кортик, <http://kortic.borda.ru/?1-7-60-00000040-000-30-0>. «Барон Дризен» был одновинтовым транспортом, построенным в 1901 году Irvine Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd в Харбор Доке, Англия (номер корпуса на верфи 119). Передан в июле 1901 года российскому владельцу П. Морч из Северной Пароходной компании Ltd, портом приписки была Одесса. 4815 регистровых тонн, грузоместимость 6727 тонн. Позывной: «ZGB». Металлический корпус с двойным дном, двухпалубный с одной паровой машиной (вертикальная тройного расширения), длина 105,21 метра, ширина 14,60 метра, осадка 2,59 метра пустого и 7,93 метра полностью загруженного. Глубина трюмов, которых у него было 4, была 8,41 м. Двигатели выдавали мощность в 1500 лошадиных сил, сообщая ему скорость в 9 узлов.

⁸ Все источники соглашаются, что он пришёл напрямую из Нью-Йорка; но один добавляет, что до погрузки в Нью-Йорке он принял часть груза в Балтиморе, на складах германского Ллойда. Французское судно [имеется в виду «Монблан» и взрыв с его участием в Галифаксе 6 декабря 1917 г. — прим. перев.] также грузилось здесь, стоя рядом с тем местом, где «Дризен» принимал груз. Оба судна взорвались по прибытию в порты назначения, что привело некоторых к предположению, что немецкие агенты заложили «адские машинки» на обоих судах, что и привело к их гибели. (М.Е. Миронов, «История строительного дела...», 87)

Один из крупнейших русских транспортов, он был «воистину плавучим арсеналом».⁹ Уведомленные о его опасном грузе, городские власти запретили ему вставать к пристани в центре города. Но необъяснимым образом они позволили ему бросить якорь на рейде, прямо напротив кафедрального собора и простоять там почти неделю! 23 октября «Дризен» получил инструкции двинуться вверх по реке на Бакарицу, где и ошвартовался у причала №20, последнего в причальной стенке.¹⁰

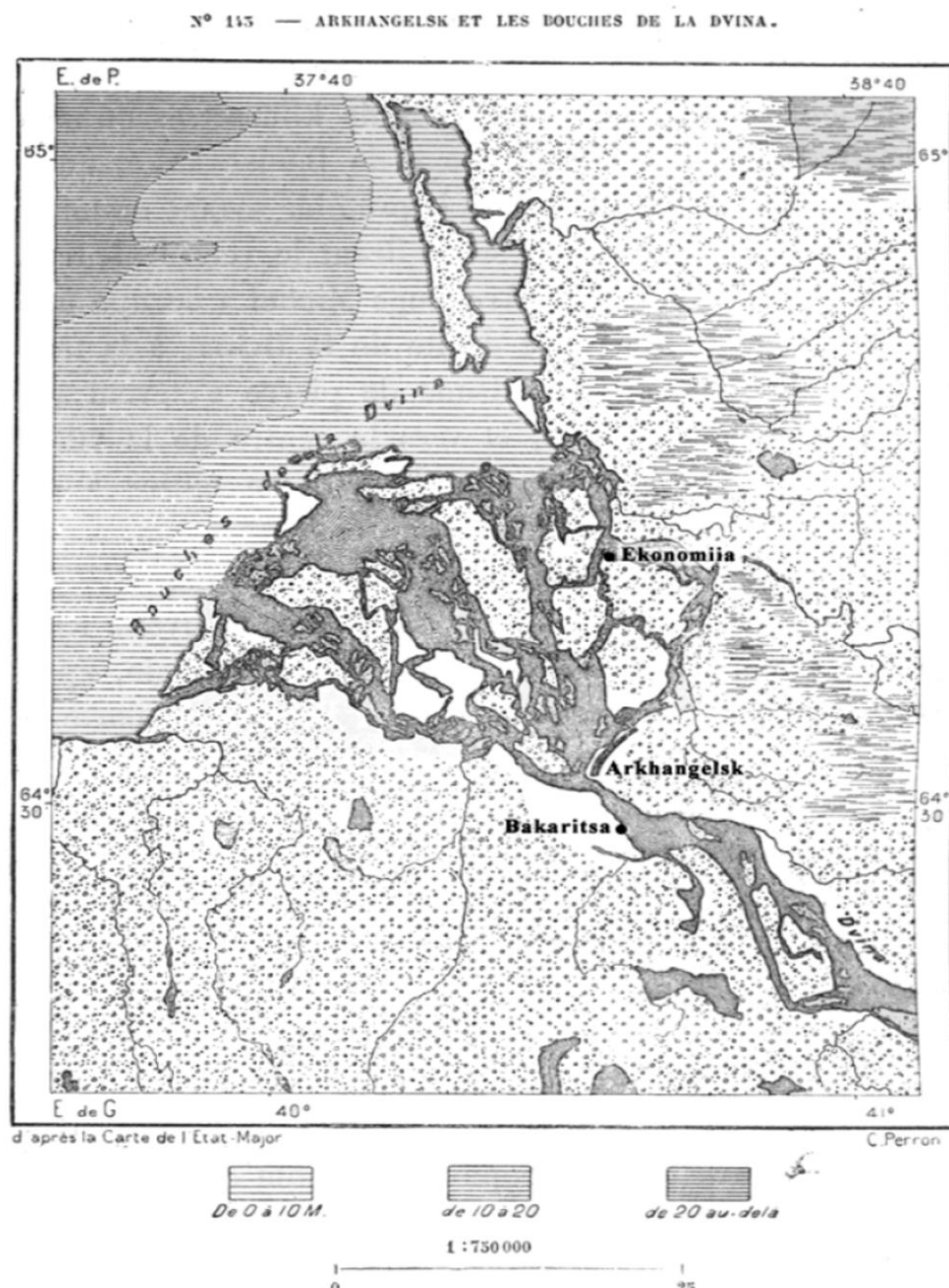


Иллюстрация 1: Эстуарий Северной Двины и район Архангельска; взято из Е. Reclus, «Nouvelle Geographie Universelle», Том. V (Париж, 1885) Общества Архивов и Коллекций

⁹О. Химаныч, «Дело Барона Дризена», Правда Севера, Архангельская областная газета, 28 октября 2009 г.

¹⁰«Пожар над Бакарицей», Пароходы/История пароходства, <http://seasteamships.ru/?p=90>.

Груз.

Груз «Барона Дризена»

Источник	Всего	TNT	Бездымный порох	Чёрный порох	Мелинит	Фугасные снаряды	Артиллерийские детонаторы	Жидкий хлор	Шрапнельные снаряды	Пикриновая кислота
С.К. Шойгу	3700 тонн, 1600 тонн взрывчатки	300 тонн	300 тонн	100 тонн	30 тонн	100000	26000			
Мелехов		338 тонн	420 тонн	110 тонн		50000	25000	548 контейнеров		
Скрягин	3700 тонн, 600 взрывчатки	300 тонн	300 тонн	100 тонн	30 тонн	100000	26000 и более всякой всячины			
Кортик «ЕФК»	4000 тонн, 1600 взрывчатки			был				был	914 тонн	[сульфат алюминия]
Кортик «Nord»*		330 тонн	420 тонн	110 тонн			40 тонн	52 тонны		36 тонн
О. Химаныч		338 тонн	420 тонн	110 тонн		50000 или 280 тонн	25000	548 баллонов	900 тонн	
Трошина	4000 тонн									
Кортик «Рамзес»		340 тонн	420 тонн	110 тонн		50000 или 280 тонн	25000	548 баллонов	914 тонн	36 тонн
Параходы	1600 тонн	300 тонн	300 тонн	Более 100 тонн	300 тонн	100000**	26000		100000**	

Тонны – не метрические (*прим. перев.*)

* дополняет, что груз включал 486 тонн рельсов, 352 тонны локомотивов, станков и других механизмов.

** источник объединяет груз шрапнели и фугасов в одно количество.

«Дризен» прибыл на Бакарицу, «гружёный под крышки трюмов» военными грузами и боеприпасами. Капитан Поуп, капитан «British Transport», стоявшего тогда на Бакарице, говорит, что у «Дризена» было 4000 тонн взрывчатки на борту.¹¹ Это, однако, представляется неправдоподобным. Приложенная грузовая опись «Дризена» была собрана из различных источников. Что сразу бросается в глаза при просмотре описи – то, что источники редко совпадают в цифрах насчёт груза «Дризена». Но в то же время, невзирая на различия в деталях, легко прослеживается консенсус о составе и пропорциях разных видов груза на борту. Большинство источников сходятся, упоминая около **1600 тонн** взрывчатых веществ.



Иллюстрация 2. Ранняя фотография «Дризена». Источник: Владимир Андриенко из частного собрания.

Анатомия взрыва

Утром 26 октября (9 ноября по новому стилю) 700 тонн были выгружены с «Дризена», включая 200 тонн хлорного газа. Но 1600 тонн взрывчатки ещё оставались в его трюмах, вместе с различным металлопрокатом и механизмами.¹² В тот день на разгрузке трудились 50 стивидоров. В полдень они сошли на берег на обеденный перерыв и отправились в бараки, стоявшие неподалёку. Все четыре трюма были открыты и, кроме таможенного офицера и

¹¹ «ID», Новые истории..., 160.

¹² Т.И. Трошина, Великая война... Забытая война... Архангельск в годы первой мировой войны (1914-1918 гг) Архангельск: КИРА, 2008, 72.

вахтенного моряка, на борту никого не было.¹³

«Стрелки часов на городской ратуше показывали без 3 минут час дня, когда со стороны Бакарицы прозвучал ужасный взрыв, какого никогда ещё не слышали на берегах Двины и, несколькими секундами позже, второй, по меньшей мере, ничуть не слабее первого».¹⁴ Приведённые здесь время и последовательность событий засвидетельствованы капитаном Поупом в его изложении обстоятельств взрыва, которое записал позже Дэвид Мастерс.

«British Transport», судно Поупа, было пришвартовано через несколько судов от «Дризена». Стоя у стола рядом с открытой дверью, Поуп начал делать кое-какие записи. «Было время обеда» – написал Мастерс – «Капитан Поуп глянул на часы, увидел, что они показывают 12:55, подумал, что через пять минут люди снова начнут работать, когда случился ужасающий взрыв. Его швырнуло назад через всю каюту. Судно, внезапно, как бы ожило, начало рваться со швартовов. Последовал другой взрыв и ещё».¹⁵

Поуп упоминает несколько взрывов, произошедших в ходе катастрофы в Бакарице, и в самом деле их было несколько. Перечислим:

Первый взрыв – На самом деле, состоял из двух, произошедших быстро один за другим. Первый случился на скуле «Дризена», там, где хранились снаряды.¹⁶ Интересный момент: несколько выживших в непосредственной близости от транспорта свидетелей говорили, что «предшественником взрыва был хлопок, как от выстрела охотничьего ружья».¹⁷

Несколькими секундами позже, несравнимо более мощный взрыв¹⁸ разорвал корму «Дризена», когда пламя от первого взрыва воспламенило взрывчатку, лежавшую там.¹⁹ «С левого берега реки фантастический сноп пламени взметнулся в осеннее небо и грибовидное облако чёрного дыма потянулось над лесами по берегам реки».²⁰ Пламя на причалах, начавшееся от взрывов, легко поджигало деревянные постройки. Продуваемая ветром, вся территория порта начала пылать и стена огня покатила всё дальше.

Второй взрыв – Сорока минутами позже случился самый мощный из

¹³ «Пожар над Бакарицей»

¹⁴ Там же. Есть небольшие различия между разными источниками о времени взрыва. Скрягин, к примеру, говорит что часы на городской ратуше Архангельска показывали без 3 минут 12:00, когда случился «ужасный взрыв, подобного которому никогда не слышали на этих берегах». (Л. Скрягин, «Взрывы на Северной Двине»). А.А. Armistead – представитель Hudson's Bay Company в Архангельске, докладывал в штаб в Лондоне, что детонацию услышали около часу дня (Armistead в Лондонский офис, письмо номер 23, 10 ноября 1916 года, [Armistead to London Office, letter no. 23, 10 November 1916] архив Hudson's Bay Company, RG 22 (Документы французского правительства)), Архангельск (AFG 26/4/3), Публичный архив в Манитоба.

¹⁵ «ID», Новые истории..., 151

¹⁶ Т.И. Трошина, «Великая война...», 73

¹⁷ Н.А. Черкашин «Военная литература – [Проза] – Взрыв корабля»

¹⁸ «ЕФК», форум «Кортик», 19. Прочие точки зрения, кажется, различаются. Скрягин, например, называет его взрывом равной силы с первым (Л. Скрягин, «Взрывы на Северной Двине»). А.А. Armistead определяет второй взрыв «очень сильным» (А.А. Armistead в Лондонский офис, письмо номер 23, 10 ноября 1916 года)

¹⁹ Т.И. Трошина, «Великая война...», 73

²⁰ «Пожар над Бакарицей»

взрывов.²¹ Некоторые комментаторы предполагают, что это была детонация складов вооружения, штабелированного на причалах, от огня, разгоревшегося после гибели «Дризена».²² Мощный столб дыма устремился в небо, вместе с оранжевыми языками огня, сверкавшими до небес.²³ Но намного более вероятно, что этот взрыв означал страшный конец парохода «Earl of Forfar», чей груз взрывчатки сдетонировал вследствие взрыва на «Дризене» и последовавших пожаров на причалах. Естественно, что взрыв «Earl of Forfar» ещё более усилил пожар в порту и внёс свой вклад в бесконечную череду отдельных и не очень взрывов, когда штабеля боеприпасов по очереди взлетали на воздух.²⁴

Канонада и пожар на причалах – А затем началось то, что комментаторы называют «канонадой» и «бомбардировкой». С этого времени, то есть примерно с 13:45 до приблизительно 6 часов вечера, взрывы гранат и снарядов, хранившихся в порту, не затихали.²⁵ Согласно Армистиду из Hudson's Bay Company «огонь распространялся с великой быстротой, благодаря дувшему сильному ветру и свойствам грузов, вызвавших длительные серии меньших взрывов».²⁶



Русский моряк Пётр Иванович Мусиков с минного тральщика «Т-17», который пришёл из Архангельска помогать бороться с огнём, описал сцену на Бакарице: «Это было ... море огня и взрывы без конца ... Везде гремят снаряды

²¹«ЕФК», форум «Кортик», 19

²²Т.И. Трошина, «Великая война...», 74.

²³«ЕФК», форум «Кортик», 19. Один комментатор предполагает, что это случилось со взрывом электростанции. Более вероятно, что это была взрывчатка, сложенная неподалёку. (Л. Варфоломеев, «Память о жертвах не увековечена», «Моряк Севера», 25 February 2009, 3.)

²⁴Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине»

²⁵Т.И. Трошина, «Великая война...», 74; «ЕФК», форум «Кортик», 19.

²⁶А.А. Armistead в Лондонский офис, письмо номер 23, 10 ноября 1916 года

и трещат пулемётные патроны. Как будто кто-то горох в лукошко насыпает ... Ужас ... То тут, то там страшные взрывы, громко, оглушительно так. Ни единой души на Бакарице не осталось».²⁷

В этом аду капитан Поуп постарался обезопасить экипаж; сразу после первых двух взрывов, быстро последовавших на «Дризене», он со своей командой пробежали почти полмили вдоль портовой железной дороги к северной оконечности причала. Там им пришлось лечь на землю, поскольку:

*длинная череда взрывов [продолжалась] час за часом, по мере того как охватывались [пожаром] склады и суда. В чёрное от дыма небо время от времени выстреливали громадные языки пламени. То и дело приходилось прятаться в укрытии от металла, дождём сыпавшегося с неба. Он был раскалён докрасна и, прожигая себе дорогу сквозь дерево построек, он поджигал все, чего касался. ... Тысячи тонн взрывчатки были вокруг них на судах и на берегу ... Разрушительные взрывы оглушали их. Объятые ужасом русские бегали вокруг, их одежда была разорвана в клочья, некоторые были в крови из ран на головах и лицах. Мужик с большой бородой, в кепке-астраханке, промчался мимо, держа на руках ребёнка, а кровь струилась из раны на его лбу на несчастного кроху.*²⁸

Огонь удалось взять под контроль только к 10 часам вечера, согласно одному из источников.²⁹ Другой предполагает, что пламя удалось потушить только поздней ночью.³⁰ Но Армистид, присутствовавший при этом, доложил, что огонь полыхал всю ночь и последние очаги были потушены только к полудню следующего дня, в четверг.³¹

Строгие свидетельства

«Барон Дризен» – Взрывы на «Дризене» были столь мощны, что его обломки затонули незамедлительно.³² Сила их была такова, что в районе двух точек взрыва, на носу и корме, образовались два кратера диаметром сорок и шестьдесят метров, заваленные смятыми обломками причальных конструкций.³³ Огромные куски конструкции судна – части двигателя, топки, палубы и обшивки – как и сваи, брёвна и доски «поднялись в небо и висели над Двиной нескольких долгих секунд... в сером осеннем небе».³⁴ Некоторые из разрушенных и исковерканных кусков судна весили десятки тонн; обломок двигателя в 13 тонн весом улетел на 100 метров на сушу.³⁵ Часть паровой

²⁷ О. Химаныч, «Дело Барона Дризена», 1.

²⁸ «ID», Новые истории..., 161-162.

²⁹ Т.И. Трошина, «Великая война...», 74.

³⁰ «Пожар над Бакарицей»

³¹ А.А. Armistead в Лондонский офис, письмо номер 23, 10 ноября 1916 года

³² «ЕФК», форум «Кортик», 24.

³³ Т.И. Трошина, «Великая война...», 73.

³⁴ Л. Скрягин, «Взрывы на Северной Двине».

³⁵ С.К. Шойгу, под общ. ред., Россия в борьбе с катастрофами. Книга 2 XX век - начало XXI века. Москва: Деловой экспресс, 2007.

машины, весом тридцать тонн, зашвырнуло такое же расстояние.³⁶ Перекрученные полосы судовой обшивки забросило до железнодорожной станции.³⁷ На следующее утро капитан Поуп записал: «Барон Дризен» исчез, другие суда все были потрёпаны и смяты до самых причудливых форм, в то же время, некоторые с небольшим грузом на борту отделались легко».³⁸



Иллюстрация 4 Повреждения на Бакарице. Источник: Владимир Андриенко из частной коллекции.

«**Earl of Forfar**» – я уже успел упомянуть «Earl of Forfar» выше, в связи со вторым большим взрывом в Бакарице в тот день. «Earl» стоял рядом у причальной стенки с «Дризеном». По одному из источников, он был почти полностью разгружен, взрывная волна от «Дризена» снесла ему все надстройки, после чего остатки судна поглотил огонь.³⁹ Однако, по Армистиду, на «Earl of Forfar» в трюмах оставался значительный груз пороха, который взорвался, поджёг судно и убил 24 члена его экипажа.⁴⁰ Капитан Поуп на следующий день содействовал извлечению погибших с «Earl of Forfar». От последнего остался только корпус.

Его бак и надстройки были полностью снесены, листы обшивки из толстой стали, свисали сверху как цветочные лепестки. Корпус его просел, как если бы был сделан из картона набравшего воды и уже не могущего держать

³⁶ «Пожар над Бакарицей»

³⁷ Т.И. Трошина, «Великая война...», 73.

³⁸ «ID», Новые истории..., 163.

³⁹ «ЕФК», форум «Кортик», 24; Т.И. Трошина, «Великая война...», 73.

⁴⁰ А.А. Armistead в Лондонский офис, письмо номер 23, 10 ноября 1916 года

собственный вес. Видимо, весь его груз взорвался в строго вертикальном направлении, в то время как борта судна просто смялись под воздействием потрясающих сил, которые воздействовали, всё же, сильно слабее. Исходя из плачевного состояния парохода, капитан Поуп пришёл к заключению, что впечатляющий взрыв, устроивший грибовидное облако, произошёл на «Earl of Forfar».⁴¹

Разрушения в порту

Вся территория порта целиком, грубо – половина квадратного километра, полностью выгорела.⁴² Всё, что осталось от складских территорий порта, было очень серьёзно повреждено⁴³. 100-тонный плавучий кран, стоявший рядом с «Дризенем», как и буксир «Рекорд», проходивший мимо как раз в момент взрыва, затонули. Также были серьёзно повреждены два рельсовых крана на причалах.⁴⁴ Портовая электростанция и пожарная часть были уничтожены; сгорели телефонная и телеграфная конторы, жилые постройки и склады порта. 27 барачных и вспомогательных зданий просто исчезли.⁴⁵ Армистид, давая менее печальную оценку потерям, очень оплакивал потерю всех береговых кранов (пускай их и можно было отремонтировать), в особенности сокрушаясь в отношении плавучего крана.⁴⁶ В целом, докладывал Армистид, по счастью, ветер дул западный, что позволило сохранить часть Бакарицы. Дул бы он с юга на север, вдоль линии причалов – уничтожение порта могло стать полным.

Потери припасов — Много разгруженных военных грузов было уничтожено взрывами, засыпано землёй от взрывов и потоплено в реке.⁴⁷ Капитан Поуп упоминает, что уполномоченные представители властей подсчитали, что «в тот кошмарный день» подорвалось 40000 тонн взрывчатки.⁴⁸ В соответствии с подсчётами Гуоткин-Уильямса (как старший британский морской офицер он по рангу должен был это знать), было потеряно 30000 тонн боеприпасов.⁴⁹ Интересное примечание: по счастью, несколько сотен бочек или баллонов или контейнеров с хлором с борта «Дризена» были выгружены незамедлительно после швартовки, и не были задеты взрывом, в противном случае человеческие потери могли бы стать намного более ужасающими.⁵⁰

⁴¹ «ID», Новые истории..., 63; Невероятно, но корпус «Earl of Forfar» был поднят русской компанией по подъёму судов и отбуксирован в Гамбург, где он был отремонтирован в 1919-1920 годах. Короткое время он побывал «Metter Jensen» и за это время успел в первый раз сходить по маршруту Гамбург-Нью Йорк в 1920 году. Приобретённый ГАПАГ, он был переименован «Sachsenwald 2» и целое десятилетие был на работах в Северной и Южной Америке. В 1931 году был разобран на металл в Генуе. http://www.schiffe-maxim.de/sachsenwald_2.htm

⁴² «EFK», форум «Кортик», 20.

⁴³ Т.И. Трошина, «Великая война...», 74.

⁴⁴ М.Е. Миронов, «История строительного дела...», 87; Т.И. Трошина, «Великая война...», 73.

⁴⁵ «EFK», форум «Кортик», 24; Т.И. Трошина, «Великая война...», 73.

⁴⁶ А.А. Armistead в Лондонский офис, письмо номер 23, 10 ноября 1916 года

⁴⁷ Т.И. Трошина, «Великая война...», 73.

⁴⁸ «ID», «Новые истории...», 163.

⁴⁹ Р.С. Гуоткин-Уильямс, «Под чёрным флагом», 114.

⁵⁰ М.Е. Миронов, «История строительного дела...», 87.

Свидетельства – впечатления.

Первый взрыв («Барон Дризен») — И.С. Мелехов, который маленьким мальчиком жил в маленькой деревне за чертой Архангельска, восстановил катастрофу на Бакарице в своих мемуарах. Его учёба в школе как раз закончилась и одноклассники читали заключительную молитву перед уходом домой. «Внезапно возник пугающий звук стекла, вылетающего из оконных рам, мы слышали взрывы и по реке, в направлении Бакарицы, засверкали сполохи огня». Он бежал домой в страхе. По прибытию он обнаружил, что у его отца, который в то время сидел у окна за чаем, лицо располосовано осколками стекла, выбитого из оконных рам силой ударной волны от взрыва в порту. Деревня была в пяти или шести километрах от Бакарицы! Все селяне были ввергнуты в смертельный страх этим событием.⁵¹



Иллюстрация 5. Повреждения на Бакарице. Источник: Владимир Андриенко из частной коллекции.

На судне капитана Поупа «British Transport» от первого взрыва на «Дризене» «людей на палубе швырнуло взрывом, как воланчики для бадминтона, с одного конца корабля на другой, где их остановил только фальшборт». К счастью для капитана и команды, «British Transport» был пришвартован за изгибом реки, между ними и «Дризенем» были портовые сооружения, которые укрыли их от всей мощности взрыва и пришедшей ударной волны.⁵²

⁵¹И.С. Мелехов, «О родном Севере», 65, http://treeb.ru/book_view.jsp?idn=007612&page=64&format=html.

⁵²«ID», «Новые истории...», 161.

Второй взрыв («Барон Дризен» или «Earl of Forfar») — граф Константин Бенкендорф, тогда портовый представитель в Архангельске, записал в своих мемуарах следующее: «Я видел взрыв с расстояния около мили — следовал на Бакарицу для участия в спуске судна на воду: огромная чёрная колонна дыма выросла прямо в воздухе, расплзаясь в форму гриба, за которым сразу последовал ещё один. Отражённый звук и воздушный удар достиг нас, присутствовавших на спуске, несколькими секундами позже. Он был потрясающим, он оглушил нас на некоторое время». С одним из офицеров Бенкендорфа приключился «странный случай». Он стоял на железнодорожной ветке №3 портовой железной дороги, когда судно взорвалось. Взрыв «перенёс» офицера по воздуху до ветки №9 «вполне невредимым, даже без синяков, но сорвал с него шинель, которую нашли в сорока ярдах поодаль».⁵³

Бенкендорф не проясняет был ли взрыв, свидетелем которого он стал, взрывом «Дризена» или «Earl of Forfar». Но, по всей видимости, это был «Earl of Forfar», потому что его описание сходится со словами капитана Поупа. Поуп писал об «Earl of Forfar»:

*посреди всех прочих взрывов случилась одна гигантская детонация, которая, как казалось, разорвала небеса. Это заставило [капитана и команду] заползти под железнодорожные вагоны в поисках укрытия. Огромная колонна чернильной черноты выросла до небес и расплзлась на вершине, пока не приняла форму гигантского гриба в сотни ярдов в поперечнике с краями, завивавшимися в потоках горячих газов, перетекавших к краю от центра возмущения.*⁵⁴

Другой комментатор, Л. Скрыгин, предполагает то же самое; так описывается второй взрыв, который «подвесил над прибрежным лесом гигантский гриб чёрного дыма».⁵⁵ Как свидетельство исполинской силы этого события, кусок металла, приблизительно полутораметрового размера, был заброшен так высоко и с такой силой, что пересёк Северную Двину и приземлился в саду в Соломбале — в месте на расстоянии, как минимум, десяти километров.⁵⁶ В соответствии с расчётами комментатора, мощь этого взрыва в момент «ярости элементов», была равна одной десятой мощности

⁵³ Константин Бенкендорф, «Половина жизни: Воспоминания русского джентльмена», London: Richards Press, 1954, 165, 166.

⁵⁴ «ID», Новые истории..., 162.

⁵⁵ Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине»; Другой современник также предположивший, что этот крупнейший взрыв на Бакарице произошёл на «Earl of Forfar», Leslie Lawes, архангельский экспедитор Martens & Co., слышал первый взрыв в 12:55 дня, которым мог быть только взрыв на «Бароне Дризене». Он незамедлительно выехал буксиром на Бакарицу с командой людей и, когда они приблизились к месту: «Огромная стена огня целиком закрывала небо перед нами, Пламя вздымалось как минимум на сто ярдов в небо и расплзалось как огромный вентилятор. Он тут же превращался в чёрный дым». Это мог быть только «Earl of Forfar». Но, как объективный пример того, насколько путанными могут быть источники относительно времени и порядка событий, Lawes указывает время как 13:15 – много позже взрыва «Барона Дризена» и значительно ранее того времени, когда мог взорваться «Earl of Forfar». «Leslie A. Lawes, бумаги из частной коллекции, мадам Olga-Melikoff Lawes, Монреаль».

⁵⁶ «Взрыв парохода «Барон Дризен», <http://vaga-land.livejournal.com/229237.html>.

атомной бомбы, сброшенной на Хиросиму.⁵⁷



Иллюстрация 6. Разрушения на Бакарице. Источник: Владимир Андриенко из частной коллекции.

Район порта – Исходя из объёмов взрывчатки, хранившейся на Бакарице, отстоять порт было нельзя, как полагали местные власти. Порт и окружающие посёлки ярко освещались пылающими развалинами, которые устроил этот взрыв. Снаряды, хранившиеся на причалах, продолжали детонировать и те, кому не посчастливилось оказаться раненым или не в том месте порта, гибли в ловушке. «Взрывная волна прошла через центр Архангельска, деревни и заводы внутри радиуса в 10 километров и более, разбивая оконные рамы и распахивая двери». ⁵⁸ Так же возможно, что именно второй взрыв «Earl of Forfar», заставил околоточного села Холмогоры телеграфировать своему полицейскому начальнику в Архангельск сообщение относительно «трясения земли», которое напугало его и мужиков, и о том, что в школе были разбиты стекла в окнах. Холмогоры находятся, приблизительно, в 50 километрах к югу от Бакарицы и между ними стоят густые леса! ⁵⁹ На счастье Архангельска, взрыв был направлен в сторону от города. Если в южных деревнях от Архангельска взрывная волна выбивала двери и окна, в центре города жители ощутили только устрашающий грохот. ⁶⁰

И, как если бы этой катастрофой дирижировал какой-нибудь

⁵⁷ Н. Черкашин, «Военная литература».

⁵⁸ И.С. Мелехов, «О родном Севере», 65, http://treeb.ru/book_view.jsp?idn=007612&page=64&format=html.

⁵⁹ О. Химаныч, «Дело Барона Дризена», 1; Т.И. Трошина, «Великая война...», 72; Mironov, Istorii stroitel'nogo dela, 87.

⁶⁰ Т.И. Трошина, «Великая война...», 73.

свихнувшийся взрывотехник, по злой иронии она завершилась потрясающим шоу. Около 12 часов подряд капитан Поуп и его команда сидела в укрытии:

...головам тяжело пришлось от этих взрывов и, наконец, где-то в полночь, было решено направиться обратно к судну, чтоб посмотреть, что же с ним случилось. Когда они шли вдоль железной дороги, склады всё ещё взрывались, но уже вдалеке и ближе к Архангельску. Они уже почти достигли корабля, когда самое удивительное зрелище предстало их глазам. Раздалось тупое буханье и внезапно небо расцветилось миллиардами красных и зелёных звёзд, а также ярким бело-синим светом огненных цветков. Это перестал существовать склад сигнальных ракет и снарядов к салютным пушкам, устроивший представление, которого они бы вряд ли ещё раз увидели в своей жизни. Они глазели, разинув рты.⁶¹

Человеческие потери – Взрывы произошли во время дневного обеденного перерыва, когда стивидоры сошли с судна. Возможно, это спасло некоторых из них от мгновенной смерти, когда два быстро последовавших друг за другом взрыва разрушили «Барона Дризена». Но Армистид докладывает, что «поскольку чайные комнаты рабочих [были] неудачно расположены прямо по центру склада оружия и в тот момент были полны народу ... боюсь, что большое число их погибло». ⁶² В разрушенных бараках столовались рабочие – и эти бараки стали для «сотен из них братской могилой». ⁶³ Пострадали не только стивидоры; другому персоналу порта пришлось не лучше. «Так же точно значительное количество солдат сгорело заживо... Многие пытались спастись, прыгая в реку. Кто-то из них уцелел, но очень-очень многие утонули. Инспекция места на следующий день была мрачным зрелищем. Повсюду посреди развалин лежали обугленные и изуродованные тела». ⁶⁴

Первой заботой спасателей, как только они приступили к борьбе с огнём, стало спасение тех, кого можно было спасти. Пётр Мусиков, моряк, упомянутый выше, был одним из них. Он вспоминает следующее о пережитом им в Бакарице:

[Это было] страшно до какой степени люди были покалечены... Вот один, ноги оторваны, а он в сознании, просит закурить, ему дают сигарету, он затягивается разок – и умирает... Переломанные, обгорелые все, безрукие, в обгорелой одежде... На «Т-17» [тральщик Мусикова] вся палуба была в раненых. Жуткое зрелище. Мы без остановки работали пять часов. Никто из города не пришёл [к нам на помощь].⁶⁵

⁶¹ «ID», Новые истории..., 162-163.

⁶² А.А. Armistead в Лондонский офис, письмо номер 23, 10 ноября 1916 года

⁶³ Т.И. Трошина, «Великая война...», 74.

⁶⁴ А.А. Armistead в Лондонский офис, письмо номер 23, 10 ноября 1916 года

⁶⁵ О. Химаныч, «Дело Барона Дризена», 2.

Число жертв взрыва и пожаров так никто и никогда не установил с какой-нибудь достоверностью. Полицейские чины предоставили первичный доклад о 500 убитых и 1200 раненых.⁶⁶ Официально утверждённые цифры, основанные на докладе одного из них, Веретенникова – начальника архангельского порта – были: 650 убитыми и 839 ранеными.⁶⁷ Другой исследователь даёт те же числа, добавляя 14 пропавшими без вести и подчёркивает, что число раненых официально составило 1166. Многие бежавшие из порта объявились позже, когда правительство предложило компенсацию за полученные ранения, для чего нужно было предъявить себя и зарегистрироваться – отсюда и прирост числа раненых.⁶⁸ Иностранцев погибло 51, из них британцев было двадцать семь.⁶⁹

Некоторые комментаторы находят, что «официальные» цифры, как минимум, достоверного порядка, однако, другие считают их «очевидно заниженными». Один комментатор предполагает, что число погибших было 1000, судя по тому, сколько людей исчезло бесследно.⁷⁰ И, честно говоря, учитывая организацию безопасности в порту, во время взрыва там могло быть любое число пропущенных и просто пробравшихся на его территорию. Кто бы знал и кто бы смог потом упомянуть всех подённых работников, пришедших сюда издалека? Здесь достоверно было много китайцев и других народностей из центральной Азии, завезённых для строительства порта и железной дороги – кто помнил о них, кто озаботился их судьбой?

Согласно Мусикову, поначалу, когда на следующий день трупы укладывали на причале, «сказали, что более чем 2000 было убито», а затем официальные цифры погибших были намеренно занижены.⁷¹ Один, уже современный нам комментатор сообщил, что архивные документы Бакарицы сохранились настолько некомплектно, что число потерпевших никогда не сможет быть установлено сколько-нибудь достоверно.⁷² Своё мнение, что, похоже, что число убитых было много больше, чем фигурировавшее в официальных отчётах, подтвердил и капитан Поуп, вспоминая, что архангельские власти в срочных телеграммах в Санкт-Петербург на следующий день указывали на 3800 убитых. Поуп полагает, что и это число убитых можно легко удвоить.⁷³ Наконец, Гуоткин-Вильямс соглашается, что если власти объявили о 130 погибших на следующий день после катастрофы, то число их могло бы составить, по его предположениям, несколько тысяч.⁷⁴

На следующий день

Капитан Поуп свидетельствует, что на следующий день: «запустение было

⁶⁶ А.А. Armistead в Лондонский офис, письмо номер 23, 10 ноября 1916 года

⁶⁷ О. Химаныч, «Дело Барона Дризена», 3.

⁶⁸ «ЕФК», форум «Кортик», 20.

⁶⁹ Т.И. Трошина, «Великая война...», 74.

⁷⁰ О. Химаныч, «Дело Барона Дризена», 3.

⁷¹ Л. Варфоломеев, «Память о жертвах...»; «ЕФК», форум «Кортик», 20.

⁷² Л. Варфоломеев, «Память о жертвах...»

⁷³ «ID», «Новые истории...», 164.

⁷⁴ Р.С. Гуоткин-Уильямс, «Под чёрным флагом», 113.

повсюду. Везде, доколь хватало глаз, причудливые свидетельства мощности взрывов. Корпуса судов расколоты, портовые краны попадали, стальные плиты в дюйм толщиной смяты и разорваны, как если бы они были бумажные».⁷⁵ Русский комментатор, описывая впечатления современников, записал следующее:

*На следующий день, 28 октября (10 ноября новым стилем) на разрушенных причалах на всех поворотах дорог порта Бакарица выставили военных моряков, китайские грузчики выкапывали трупы из-под обломков и укладывали их лежать в пристойном виде вдоль причалов, кого поодиночке, а кого группами; в одном месте их лежало сразу сто... Везде по площади порта бродили китайцы, равнодушные к смерти. Они медленно двигались, отыскивая трупы, они собирали неразорвавшиеся снаряды. Погибали, если снаряды взрывались. Трупы всё прибывали и прибывали. Некоторые из нас, более впечатлительные чем другие, насмотревшись на всё это, не могли потом ни есть, ни пить.*⁷⁶

Трупы, которые «китайцы» находили и приносили были «не столько людьми, сколько остатками от людей. На причале – ужасная сцена – несколько сотен тел, обугленных, источающих неопиcуемый запах горелой и разлагающейся плоти. Китайцы относили тела на носилках на судно «Санитарный», заворачивали в холстину и отправляли их прочь, хоронить в общую могилу на острове Зеленец».⁷⁷

⁷⁵«ID», «Новые истории...», 164.

⁷⁶О. Химаныч, «Дело Барона Дризена», 3.

⁷⁷Там же; «ЕФК», форум «Кортик», 20.

II Экономия. «Семён Челюскин»

Русские власти едва только закончили подсчёт погибших и потерь, нанесённых катастрофой «Дризена» на Бакарице, когда 13 января 1917 года на северной окраине Архангельска в аванпорте Экономия случился взрыв, вероятно, не меньшей силы и катастрофа с даже большими общими разрушениями. Русский комментатор назвал её «русским Нагасаки». Заложенная здесь параллель очевидна: если Бакарица стала русской Хиросимой, Экономия стала её Нагасаки!⁷⁸

Порт и судно.

Порт Экономия был построен для того, чтобы разгрузить Архангельск от столпотворения судов. Он расположен почти на северном рубеже островов дельты Северной Двины, где соединяются рукава Кузнечиха и Маймакса. На краю моря, в 25 километрах ниже по течению от Архангельска лёд, формирующийся здесь, обычно намного менее плотный, чем речной лёд, намерзающий выше по руслу. А поэтому ледокольная проводка сюда в зимнее время менее сложна.

Строительство порта последовало за политическим решением русских властей от лета 1916 года – ускорить прохождение военных грузов, прибывавших в Архангельск и Мурманск. Мурманск ещё только строился, там уже имелись причалы и некоторые складские мощности, но он не был подключён к железнодорожной сети страны. Последний участок мурманской железной дороги, связывающей Мурманск и Петроград, всё ещё строился. Поэтому доставляемые в Мурманск грузы в то время попадали в Петроград с превеликими трудностями. Их везли по суше оленьими упряжками, либо по всему пути, либо перегружаясь на железную дорогу, в тех её местах, где она уже была готова. Это был трудоёмкий и съедающий время процесс.

Из-за незаконченной железной дороги Мурманск, построенный, чтобы уменьшить давление на Архангельск, сам скоро захлебнулся горами военных грузов, привезённых в летние месяцы 1916 года. Возник план зимой перевезти пароходами ледового класса часть мурманских поставок на Экономия, которая имела сообщение с Архангельском по узкоколейной железной дороге.

Поскольку Архангельск был закрыт в зимние месяцы на приём грузов и потому менее загружен, власти надеялись, что таким извилистым путём они смогут располагать хотя бы частью мурманских грузов из Кольской бухты. Сначала перевезти их в Архангельск через Экономия, а уже отсюда, по прямой железной дороге Архангельск-Вологда, двинуть их на Москву и Петроград.⁷⁹

⁷⁸ Альберт Александрович Сёмин, «Нагасаки на Экономии», Приложение I, в: Маргарита Владимировна Лола «От первого до последнего десятилетия XX века (Книга об отце к его 100-летию)», Архангельск, 1999), http://zhurnal.lib.ru/lola_m_w/powestx-1.shtml. Сёмин был директором Мудьюгского мемориального революционно-исторического музея.

⁷⁹ Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине»

Порт Экономия развернули на месте обанкротившегося лесозавода, от которого порт унаследовал название. Архангельские портовые власти укрепили причал и построили дополнительные склады. В зимний период рельсы укладывались на речной лёд для упрощения сообщения с узкоколейной дорогой на Архангельск. А в планах была ледовая рельсовая грузовая линия.⁸⁰

В этот маленький строящийся порт прибыл «Семён Челюскин», посреди январских морозов преодолев прибрежные льды у Кольского полуострова, тяжёлый битый лёд в Горле Белого моря и ледовые поля в самом Белом море. Судно достигло порта 12 января 1917 года (по новому стилю). 13 марта «Челюскин» пришвартовался на причале №8, самом дальнем в линии. Две смены грузчиков, разгружавшие его, приступили к работе.

«Семён Челюскин» был одновинтовой пароход ледового класса, хотя есть сомнения в том, был ли он усилен ледовым поясом. Примечательно, что у судна была, пускай и номинальная, но связь с Канадой. Он был заказан для тюленьего промысла в Ньюфаунленде и первоначально назывался «Исландия», но потом заказ был отменён. Неизвестно, дали ли ему хозяева поработать в британских водах. Представляется наиболее вероятным, что русское правительство купило «Исландию» у новых британских владельцев почти сразу, для службы в качестве транспорта на Севере России. «Исландия» прибыл в Архангельск 4 ноября 1915, был переименован в «Семён Челюскин» и проработал лишь немногим более года до своего страшного конца 13 января 1917 года.⁸¹

Груз

Насчёт груза «Челюскина» существует гораздо меньше источников, чем о грузе «Дризена». По одному источнику, на борту было 24866 единиц различных военных грузов (пушки, снаряды, взрывчатка, грузовики, автомашины и тому подобное). Или же составило около 2000 тонн военных грузов, в соответствии со свидетельством современника, Александра Бочка.⁸² Другой источник сообщает о грузе «Челюскина» как о 900 тоннах динамита и серной кислоты – но эти подсчёты неполны.⁸³ Более полная ведомость описывает груз как: 900 бочек мелинита, более 5000 ящиков очищенной взрывчатки (синкрита), оцениваемой по мощности в 1,5 раза мощнее тринитротолуола, 1000 ящиков разрывных снарядов, бочки хлората калия (бертолетова соль) и различные другие грузы (лекарства, легковые машины, грузовики, самолёты).⁸⁴

⁸⁰М.Е. Миронов, «История строительного дела...», 86; Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине»

⁸¹«Челюскин» при 2568 британских регистровых тоннах был 103,8 метров длиной, 15,5 метров шириной, и имел осадку в 7,5 метров. При помощи своей (переразмеренной) двигательной установки в 3200 лошадиных сил мог выдавать 13,5-узловой ход. Построен «Napier & Miller» в Old Kilpatrick (корпус №198), спущен на воду в августе 1915 как «Iceland» и передан владельцу «Murray and Crawford» из Глазго в октябре 1915. См. «Ramzes», форум «Кортик».

⁸²Т.И. Трошина, «Великая война...», 78.

⁸³Doug Gray, R.M.S. Nascope: Ship of the North (Ottawa: Golden Dog Press, 1997), 54.

⁸⁴С.К. Шойгу, «Россия в борьбе с катастрофами...», 42.

Анатомия взрыва

Прелюдия к первому взрыву («Челюскин») – Когда на Экономии стивидоры разгружали судно, за время ночной смены, длившейся с 10 часов вечера предыдущего дня до 7 утра 13 января, в трюме на отдельных бочках время от времени вспыхивал и плясал синий огонь. Офицеры-супервайзеры, в нарушение инструкций, на месте отсутствовали. Рабочие, помня о Бакарице, едва завидев пламя, сбежали с судна.⁸⁵ В 6:30 утра солдат-пожарный Ашеев, несший вахту на пожарной каланче, пробил тревогу, с докладом о том, что рабочие покидают судно. Прибывшая пожарная бригада ожидала с запущенным паровым пожарным насосом, размотанными шлангами и другим снаряжением, но в трюм не спускалась. Интересно, что двое рабочих остались и продолжали выгружать бочки с хлоратом калия; когда эти бочки стукались одна о другую, по их словам, отскакивали маленькие искры.⁸⁶

Стивидоры возобновили работу. Они отмечали, что если они катили бочки с хлоратом калия, то маленькие огоньки продолжали загораться на некоторых из них. Рабочие могли затушить такое пламя собственными силами. Когда же одну бочку огонь охватил целиком, рабочие перебросили её через борт на лёд и этим погасили огонь. Тем не менее, они поставили в известность наблюдавшего за разгрузкой, и вскоре, около 8:00 утра, прибыли представитель комендатуры порта и районный полицейский инспектор. После краткого совещания эти официальные лица приказали работниками продолжать выгрузку; в отсутствие вспышек огня рабочие согласились.⁸⁷

Взрыв («Челюскин») – Есть небольшие разночтения относительно очерёдности событий, приведших к взрыву судна, некая неясность в источниках. Согласно Армистиду, рабочие после утреннего испуга вернулись обратно и продолжили разбор груза; пламя вырвалось из люка и все наперегонки побежали прочь. «Несколько мгновений спустя судно взорвалось».⁸⁸ Но современный нам комментатор, чьё мнение основано на утверждениях лейтенанта Люца, в то время коменданта порта, говорит, что прошло приблизительно полчаса между моментом, когда стивидоры бросили работу и покинули судно и тем, когда оно взорвалось. И сделали они это потому, что уголь в бункерах разогрелся и нагрел стенки трюма до нестерпимо высокой температуры. Также, стоило им продолжить катать бочки, синие языки пламени продолжали свою бесшумную дьявольскую пляску. Жара в трюмах и синие огни страшно перепугали рабочих. Памятуя свежую историю с «Дризеном» и зная о грузе «Челюскина», они покинули судно, предупредив и часовых убираться подальше, и бросились вприпрыжку по льду к деревне на дальнем берегу реки.⁸⁹

⁸⁵Т.И. Трошина, «Великая война...», 78.

⁸⁶А.А. Сёмин, «Нагасаки на Экономии», 63.

⁸⁷С.К. Шойгу, «Россия в борьбе с катастрофами...», 43.

⁸⁸А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г. [Armistead to Hudson's Bay Company headquarters, 28 January 1917], AFG 26/3/19.

⁸⁹Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине».

ГРУЗОВОЙ ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «Iceland».

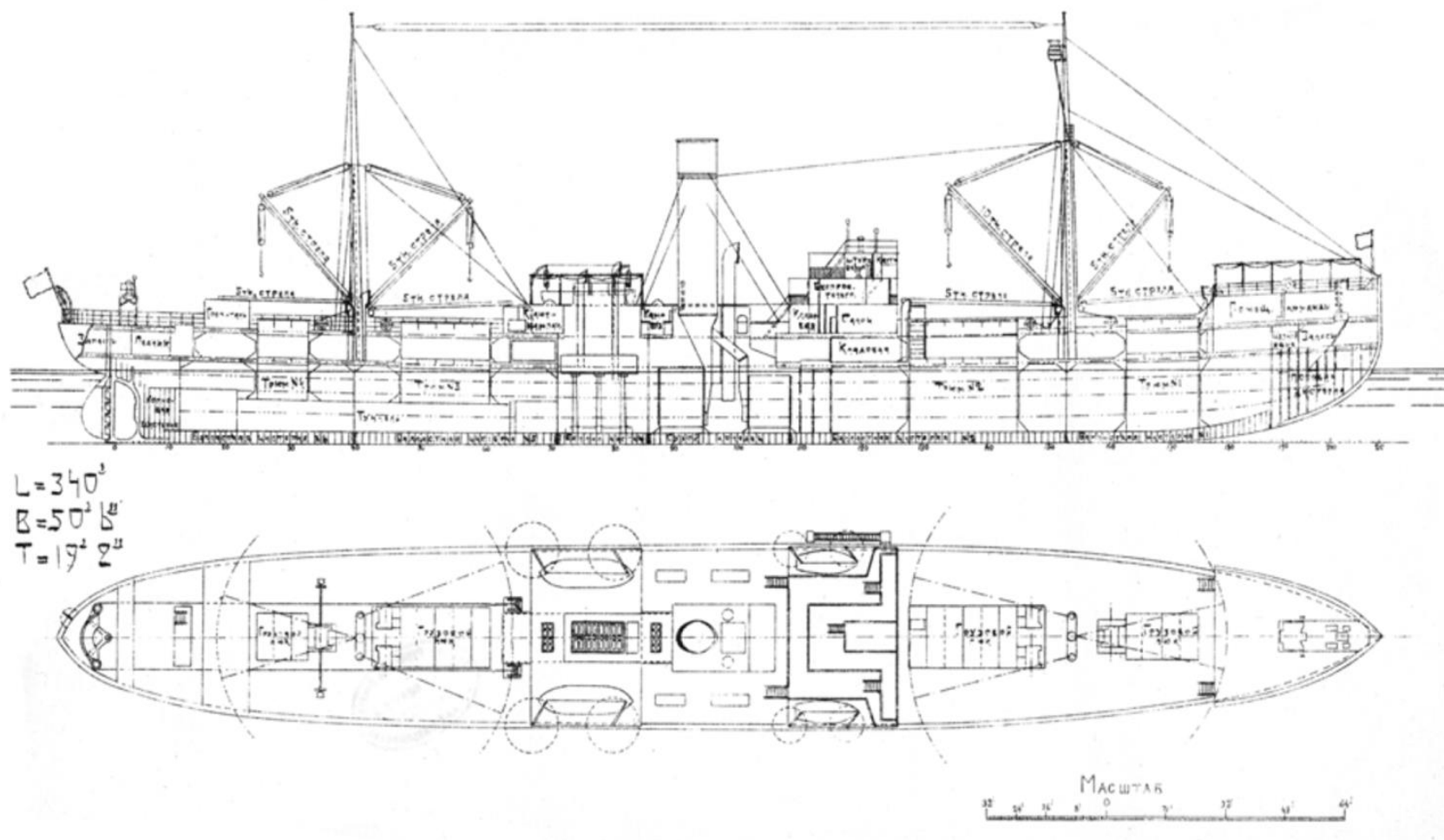


Иллюстрация 7: ледокольное грузовое судно «Семён Челюскин» (бывш. Iceland).

Источник: Владимир Андриенко из частного собрания.



Иллюстрация 8. Судя по береговой линии, вероятно, это Экономия. Источник: Владимир Андриенко из частной коллекции.

Что касается последовательности событий во времени – есть такая же неопределённость в источниках и о времени взрыва. Один источник пишет, что около 10:00 утра сильное пламя полыхнуло на одной из бочек, которую уронили на близлежащий контейнер; потом последовал мощный взрыв, от которого «ледокол разлетелся на куски».⁹⁰ Несколько комментаторов, однако, сходятся на том, что взрыв произошёл около 9:00 утра и, даже более точно, в 9:10 утра. Как только взрыв пророкотал над Экономией, бегство из района порта приобрело массовый характер. Рабочие соседних лесопилок, население близлежащих деревень, моряки и солдаты из доков – тысячи человек – все бежали, забыв о стоявшем морозе, в направлении Архангельска.

Итак, со времени первой тревоги, когда первое пламя возникло у бочек, до взрыва прошло приблизительно три часа. Учитывая столько предупреждений о надвигающейся катастрофе за эти утренние часы, уверенно можно сказать, что портовая администрация, в своей зоне ответственности, не справилась с рисками в отношении людей, построек, судов и груза.⁹¹ Уничтожившая «Челюскина» сила, невиданная и неслыханная в этих краях, зажгла множество пожаров, «запустив цепную реакцию разрушения».⁹²

⁹⁰ С.К. Шойгу, «Россия в борьбе с катастрофами...», 43. Полная невероятность того, чтобы кто-нибудь смог пронаблюдать эту последовательность событий с близкого расстояния, затем выжить при взрыве и поведать такое, кажется, не смущает С.К. Шойгу, когда он предлагает эту информацию.

⁹¹ Т.И. Трошина, «Великая война...», 78; А.А. Сёмин, «Нагасаки на Экономии», 64.

⁹² М.В. Лола «От первого до последнего десятилетия XX века...», 6; А.А. Сёмин, «Нагасаки на Экономии», 62.

Причалы горят – После первого большого взрыва частые хлопки слышались повсюду на причале, но намного более тихие, чем тот, что прекратил существование «Челюскина». Это были разрывы ящиков артиллерийских снарядов и винтовочных картриджей, сложенных вдоль железной дороги, что проходила вдоль причала. Бараки, склады, сараи и домики, подожжённые горящими обломками и осколками взрывающихся снарядов, пылали ярким огнём. Когда же пожары стали прокладывать себе дорогу через склады военных грузов Экономии, где было около 38000 тонн того, что могло бы взорваться,⁹³ «чёрный дым повис над портом, взрывы создавали постоянные раскаты грома»⁹⁴. Были предприняты попытки борьбы с огнём, равно как и поиск раненых. При более чем минус 25 градусах мороза, вода застывала в пожарных рукавах и люди прилагали усилия и к борьбе со льдом, и с водой, и с горящими руинами. Они быстро покрылись коркой льда, налипшей на одежду и кожу, они промёрзли до костей и к вечеру страдали от простуды и еле шевелились от усталости.

Второй взрыв «Байропеа» – На соседнем причале, в линии сразу перед «Челюскиным» стоял «Байропеа», транспорт Hudson's Bay Company. Он был подожжён взрывом на «Челюскине». По свидетельству современника, Александра Бочека, «под неутихающий ливень шрапнели и снарядов, рвущихся на берегу, экипаж [«Байропеа»] не мог спастись. После нескольких минут мощный взрыв сотряс воздух. На наших глазах огромный пылающий шар вылетел из трюмов, поднялся высоко в небо, сопровождаемый устрашающим грохотом».⁹⁵ «Байропеа» «полыхнул как факел, разломился на две части и затонул».⁹⁶

Однако, Армистид, сообщает несколько иную версию судьбы экипажа «Байропеа». Ранним утром, ещё в Архангельске, он слышал взрыв «Челюскина», донесшийся с севера. Проинформированный офицером британской морской миссии по транспорту, что на Экономии могут быть в опасности суда Hudson's Bay Company, он поспешил туда. «Байропеа» уже горел, когда он прибыл в порт и его предупредили, что ожидается большой взрыв, поскольку «Байропеа» имел на борту большое количество мелинита.

Невзирая на предупреждения, он и приехавшие с ним из Архангельска капитаны «Байропеа» и «Бонтневидд» (другой британский транспорт в порту), поднялись на борт обоих этих пароходов в поисках людей. Они нашли всего одного члена экипажа на «Байропеа», «китайца» (имя не записано), которого вывел в безопасное место капитан. Четырьмя минутами позднее грозный взрыв произошёл в передней части «Байропеа» «и снаряды и куски металла полетели во все стороны. Взрыв был настолько сильным [пишет Армистид], что мистер Вильгрэн и мистер Альбесар [французские представители, располагавшиеся в Архангельске], которые находились по дороге на Экономию и не доехали ещё

⁹³ «ЕФК», форум «Кортик», 24.

⁹⁴ Л. Скрягин, «Взрывы на Северной Двине».

⁹⁵ Т.И. Трошина, «Великая война...», 78.

⁹⁶ «Ramzes», форум «Кортик».

миллю до неё, были обстреляны этими снарядами».⁹⁷

Как и с «Челюскиным», есть некоторая неясность относительно времени, когда взорвался «Байропеа». Некоторые говорят, что судно «полетело по кусочку в небо» в 12:00; другие, что это произошло ближе к 13:00 дня, когда второй взрыв разнёсся по Архангельску и он был не слабее, чем первый.⁹⁸ Когда «Байропеа» взорвался, в его трюмах было почти 2000 тонн взрывчатки.⁹⁹

Пожар в порту – Непосредственная территория причалов №8 и №7, где стояли «Челюскин» и «Байропеа» были завалены большими кучами из кусков корабельной обшивки, разорвавшихся и неразорвавшихся снарядов. Высоченные холмы угля для бункеровки были сметены взрывными волнами, уголь занялся и начали разгораться сильные пожары. Лёд на реке затруднил доступ судам, сильный мороз сковывал холодом снаряжение и людей. Возможности борьбы с огнём были чрезвычайно ослаблены отсутствием оборудования, поскольку тот самый единственный водяной насос был повреждён при взрыве «Челюскина». Из-за этого стало невозможно локализовать огонь, как это было некогда сделано на Бакарице.¹⁰⁰ А ещё на съедение огню здесь было 3000 тонн взрывоопасных грузов, разложенных вдоль причалов Экономии.¹⁰¹

Этот груз лежал тут как попало; нигде не было записано, где и что находилось. Адмирал Посохов, едва заслышав взрывы на севере, сорвался с места с отделением морских пехотинцев. По прибытию в порт он не смог получить сколько-нибудь вразумительного доклада о том, что и где хранилось на причале. Поэтому он не мог руководить действиями по борьбе с огнём в самых угрожаемых местах. В то же время, предупреждённый местными властями, что где-то посреди этого пожарища есть ещё большая нетронутая куча боеприпасов, он приказал свернуть все работы, отозвал всех из опасной зоны – и ожидал взрыва.¹⁰²

Третий взрыв: ТНТ на причале – К пяти часам вечера¹⁰³ адское пламя, наконец, добралось до взрывчатки, 300 тонн тринитротолуола, компактно сложенного рядом с домиком станции портовой железной дороги. Над районом прогремел третий мощный взрыв. «В сгущающейся темноте это было потрясающее зрелище. Дома, склады, вагоны ... всё горело, в воздухе стоял свист и стон рвущихся снарядов».¹⁰⁴

⁹⁷ А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.

⁹⁸ С.К. Шойгу, «Россия в борьбе с катастрофами...», 43; Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине»; А.А. Сёмин, «Нагасаки на Экономии».

⁹⁹ Там же.

¹⁰⁰ Т.И. Трошина, «Великая война...», 79; А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.

¹⁰¹ Т.И. Трошина, «Великая война...», 80.

¹⁰² Там же.

¹⁰³ Там же; Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине»; С.К. Шойгу, «Россия в борьбе с катастрофами...», 43.

¹⁰⁴ Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине»; А.А. Armistead, очень много пробывший в то время на месте катастроф, вставляет некоторые наблюдения, которые сильно усложняют точную реконструкцию событий взрывов на Экономии. В своём письме в штаб-квартиру компании он говорит о ещё двух «больших» взрывах около 17:00 и потом ещё об одном большом взрыве ночью. (А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.).

После этого третьего взрыва борьбу с огнём можно было возобновлять. Морские пехотинцы под командованием адмирала Посохова понесли тяжёлые потери. Многие были ранены, некоторые убиты осколками от взрывов во время борьбы с огнём. С наступлением ночи они прервали свой опасный труд, чтобы найти на ночь укрытие. На следующий день к борьбе с огнём присоединились ледоколы с пожарным оборудованием. Но пришедшие с северо-востока арктические морозы уронили температуру до минус 50 градусов, что ещё более затруднило работу. Борьба с огнём становилась опасной и из-за горящих материалов под ногами; сильные ветры разносили тлеющие угли на всё новые места, где пожаров ещё не было, новые очаги вспыхивали, снаряды продолжали рваться и пламя бушевало всё дальше и дальше.¹⁰⁵

Строгие свидетельства.

Взрыв «Челюскина» оставил после себя воронку 60 метров в диаметре. «От него не осталось совсем ничего», – докладывал Армистид, – «куски топки и корпуса были заброшены за версту, а то и две¹⁰⁶». Уничтоженный «Байропеа» тоже оставил зияющий кратер; он превратился в изодранные руины, переднюю часть его полностью разнесло.¹⁰⁷ В дополнение «Ледокол №6» как и британский «Бонтневидд» и французский «Сте. Адресс» были серьёзно повреждены; ещё один транспорт Hudson's Bay Company «Баймано» как и «Консул Хорн» не избежали повреждений. Три судна Русского Добровольного флота, стоявшие в порту – «Кильдин», «Каменец-Подольский» и «Красноярск» – были потрёпаны в той или иной мере.¹⁰⁸ Если кратко, каждое судно в порту заплатило свою цену.

Всего Экономия испытала серию из трёх мощных взрывов за промежутки времени в восемь часов, или может даже меньше. Где-то 2000 тонн взорвалось на «Челюскине», за которыми скоро последовал подрыв, вероятно, более 2000 тонн на «Байропеа», повлекший за собой взрыв 3000 тонн на причале. Не всё из этого груза было взрывчаткой; были тут и артиллерийские принадлежности, самолёты, автомобили, и другое оборудование, но это была лишь малая часть общего тоннажа.¹⁰⁹

Железная дорога из Экономии была разрушена на расстоянии полутора километров по одному из комментаторов и на 3 километра, согласно другому. Более чем 300 построек в районе порта было уничтожено; из тех, что остались стоять, ни одного не осталось неповреждённого. Образно говоря, порт целиком, по дальнему периметру был уничтожен, завален обломками судов, самолётов, автомобилей и осколками снарядов.¹¹⁰ Армистид оставался на Экономии и на следующий день, когда: «пламя всё ещё бушевало, взрывы боеприпасов

¹⁰⁵Т.И. Трошина, «Великая война...», 80; William Schooling, The Governor and Company of Adventurers Trading into Hudson's Bay... (1670-1920) (London: Hudson's Bay Company, 1920), 123.

¹⁰⁶Верста – русская мера длины, приблизительно 3500 футов, то есть очень близко по длине к километру.

¹⁰⁷А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.; Т.И. Трошина, «Великая война...», 9.

¹⁰⁸Там же, 80; Schooling, Hudson's Bay, 122; «ЕФК», форум «Кортик», 24.

¹⁰⁹Т.И. Трошина, «Великая война...», 80.

¹¹⁰Там же; С.К. Шойгу, Россия в борьбе с катастрофами..., 43; Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине».

происходили всё время», как записал он.¹¹¹ На самом деле взрывы продолжались на протяжении трёх дней, забрасывая обломками всё в радиусе полутора километров. Пожары пылали семь дней по некоторым сведениям, но весомые свидетельства предлагают и ещё больший срок – десять дней. «Примордиальный огонь», как назвал его один обозреватель, «бушевал почти на всей территории Экономии».¹¹²

Потери были настолько ошеломляющими для Казначейства, что, в отличие от взрыва на Бакарице, комиссия не смогла установить даже приблизительный их размер. И просто прекратила расследование катастрофы на Экономии через некоторое время. Не было и официального информационного сообщения для прессы, опять же в отличие от катастрофы на Бакарице. Жандармерия, ответственная за цензуру, принялась усиленно работать: вся почта из Архангельска, где было малейшее упоминание о катастрофе – изымалась.¹¹³

Территория маленького посёлка, порт и причал (вся причальная стенка) «превратилась в пепел и напоминала лунный пейзаж».¹¹⁴ «Посёлок превратился в пустошь»¹¹⁵.

Свидетельства-впечатления

Взрыв на Экономии отчётливо слышали и почувствовали в Архангельске. Около 10:00 утра «звук мощного взрыва раскатился по городу, дома тряслись, звенели вылетающие из рам оконные стёкла, и им вторили двери, сами по себе распахивающиеся, как в сказке».¹¹⁶ Армистид, который писал, что первый взрыв был в 9:15 утра, отмечает, что он был «насколько силён, что, несмотря на расстояние отсюда до Экономии (около 16 миль), дома в Архангельске тряслись от крыш до фундаментов как от землетрясения, окна полопались и множество женщин попадали без чувств от страха».¹¹⁷

Несколько главных комментаторов взрыва на Экономии ссылаются на богатые сведения очевидца, оставленные Александром Бочком, уже упомянутым здесь выше: он был казначеем и вторым офицером на «Курске», большом грузовом транспорте Русского Добровольного Флота, который прибыл в Архангельск перед «Челюскиным». Серьёзно повреждённый немецкой миной в Горле, узком проливе в Белое море «Курск» стоял в плавучем доке на Экономии, проходя ремонт. Бочек был на борту «Курска» 13 января, приблизительно в 500 метрах от «Челюскина».¹¹⁸ Он вспоминает, что:

13 января 1917 года ледокольное судно «Семён Челюскин» взорвалось,

¹¹¹ А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.

¹¹² «ЕФК», форум «Кортик», 24; «s.reilly» Там же, 7; «Ramzes», форум «Кортик»; М.В. Лола «От первого до последнего десятилетия XX века...».

¹¹³ А.А. Сёмин, «Нагасаки на Экономии», 62.

¹¹⁴ Там же

¹¹⁵ М.В. Лола «От первого до последнего десятилетия XX века...», 7.

¹¹⁶ Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине».

¹¹⁷ А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.

¹¹⁸ Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине».

придя из Мурманска с полным грузом взрывчатки – около 2000 тонн... Плавающий док под нами чуть не разломился, лёд повсюду вокруг него раскололся и надстройка получила повреждения. Через две минуты после взрыва я выскочил на палубу и обнаружил, что по замёрзшей Двине на другой берег бежит множество народу... Над всей территорией Экономии висит густой дым, множество домов объято пламенем... В течение 15-20 минут всё население покинуло Экономию.¹¹⁹

В другом рассказе Бочек вспоминает, что к 9:00 утра он и другие офицеры «Курска» сидели в офицерской кают-компании, когда прогремел устрашающий взрыв, Судно подпрыгнуло на кильблоках и офицеров выбросило из кресел. «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».¹²⁰

Армистид, когда поспешал на Экономия, проехал мимо длинной процессии рабочих и солдат, без транспорта бредущих к Архангельску. Многие из них были серьёзно ранены и обливались кровью. Когда он добрался до Экономии, около 12:00, «бушевал большой огонь и взрывы большей или меньшей силы происходили без перерыва». Когда он прошёлся вдоль причалов, практически всё там уже было оставлено людьми, рабочие бежали и экипажи тоже покинули свои суда.¹²¹

Адмирал Посохов, тоже прибывший на Экономия, как и Армистид, оставил такую запись:

Приближаясь к Экономии с юга, я увидел небольшое количество дыма, это были стойла для лошадей и строительные леса на «Курске», они горели. Направо – большой огонь; оттуда доносятся частые взрывы различной силы и выбросы пламени показывают себя. Идя далее, я видел полуразрушенный барак, покинутый обитателями. Я видел тело рабочего, убитого кирпичом, который вылетел из кладки печи. Рабочие и милиционеры – все сбежали, ко мне вышли всего 10-15 офицеров, многие из них были ранены. Почти нестихающие взрывы и свист снарядов доносились с восточной стороны, где были сосредоточены взрывчатые материалы.¹²²

Относительно «Байропеа» Бочек сказал следующее. За несколько минут до 13:00 он и первый офицер «Байропеа» были на борту «Курска», единственном судне, на котором были разведены пары. Раненые взрывом на «Челюскине» собирались здесь и офицеры занимались ими. Они вышли на спардек и

¹¹⁹Т.И. Трошина, «Великая война...», 78-79.

¹²⁰Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине».

¹²¹А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.

¹²²Т.И. Трошина, «Великая война...», 79-80.

наблюдали за «Байропеа» в бинокли. В его среднем трюме пламя разгоралось всё больше и больше и дым струился в морозном небе.

*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 плавающего дока.*¹²³

Человеческие потери

Согласно Армистиду, погибли все на борту «Челюскина», кроме капитана и первого офицера, которые сошли на берег доложить о прибытии в Архангельск.¹²⁴ Один комментатор пишет, что на «Байропеа» погиб весь экипаж, укрывшийся от огня на полубаке.¹²⁵ Бочек соглашается с этим. Как он считает, первый офицер «Байропеа» пытался заставить своих людей покинуть судно, но они отказались, вероятно потому, что, как казалось, с одной стороны, пересекать палубу «Байропеа» под обстрелом рвущихся снарядов на берегу было слишком опасно, а с другой стороны лёд по всему руслу был запредельно разломан взрывом «Семёна Челюскина». Возможно, экипаж понял, что он в ловушке между непредсказуемым обстрелом со стороны причалов и ледяной водой, в которой плавал битый лёд, со стороны моря,¹²⁶ и по этой причине решил остаться на месте. Армистид, однако, говорит о много меньших потерях на «Байропеа»: шесть офицеров (все названы), восемь китайцев (ни одного не названо) а также французский сержант. Все остальные члены экипажа выжили с весьма небольшими ранениями.¹²⁷

Отсюда, как мы можем видеть, на первый взгляд, человеческие потери на Экономии были значительно меньше, чем на Бакарице. Если это так и было на самом деле, то это не результат мер обеспечения безопасности, предпринятых военными и гражданскими властями, а лишь потому, что при первом сигнале тревоги (бой в пожарный колокол), все бывшие тут разбежались во все стороны – через Кузнечиху, в леса и к Архангельску. «Паника нарастала как снежный ком».¹²⁸ Кроме того, район был менее населён, чем район Бакарицы.

И всё-таки многие не смогли спастись. Действительно, трудно составить надёжное суждение из множества различных подсчётов жертв, сделанных в отношении трагедии в Экономии. Один из источников даёт число погибших и раненых в 70 погибших (в массе своей это моряки с уничтоженных судов) и 344

¹²³Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине».

¹²⁴А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.

¹²⁵Т.И. Трошина, «Великая война...», 79.

¹²⁶Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине».

¹²⁷А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.

¹²⁸А.А. Сёмин, «Нагасаки на Экономии», 62.

раненых (среди них 39 женщин и детей).¹²⁹ Это выглядит как весьма осторожный подсчёт.

Бенкендорф, временный официальный представитель порта, говорит, что 400 было убито, примерно половина из них женщины, нанятые грузчиками по причине недостатка рабочей силы.¹³⁰ Несколько других авторов дают число в 284 убитых и 229 пропавших без вести.¹³¹ Другие цифры: 52 убитых с 300 ранеными, а ещё некоторые насчитали убитых и раненых более 500.¹³² Множество раненых имели невеликие шансы выжить, как указывал Армистид: «боюсь, что, к несчастью, что большинство раненых, тех, что не смогли помочь себе сами или не были спасены, должны будут замёрзнуть до смерти».¹³³ Поэтому число умерших должно было быстро вырасти, поскольку раненые замёрзли бы на морозе, вместо смерти от огня.

Со всей вероятностью, различные подсчёты жертв слишком занижены. Лейтенант Люц, комендант Экономии, называл число портовых рабочих и канцелярии в 2000. В это число не входят женщины и дети, старики, жители близлежащих деревень, рабочие и солдаты с ветки железной дороги «Экономия-Мудьюг», как и экипажи пришвартованных судов. Поэтому, согласно последним переоценкам, «приведённые цифры относительно числа убитых, пропавших без следа, и раненых, весьма относительно и не отражают настоящих потерь».¹³⁴

Эти оценки высвечивают крайнюю обманчивость цифр доложенных адмиралом Л. Корвином, начальником архангельского порта и его морского района Морскому Министерству 16 января: два офицера, один представитель власти, девяносто девять нижних чинов, восемь иностранцев, 165 рабочих, двадцать женщин – восемнадцать бурятов, девятнадцать детей – и все только ранены. Ни одной смерти, только 344 раненых! Всего лишь... – и это от детонации груза двух судов с боеприпасами и сотен бочек с мелинитом в трёх мощных взрывах, устроивших дождь из горящих обломков повсюду в радиусе полутора километров! Пламя от взрывов которых бушевало так, что на борьбу с ним потребовалось десять дней!¹³⁵

«Они хоронили мёртвых торопливо, считая их, но так никогда и не назвав число потерь от взрывов пароходов», говорит один комментатор. На Левом берегу портовой территории [эпизод на Бакарице] тогда похоронили 607 опознанных трупов.¹³⁶ В целом, количество погибших, раненых и пропавших без вести разнится очень широко – и можно быть уверенным, говоря, что оно никогда не будет определено даже приблизительно.

¹²⁹Т.И. Трошина, «Великая война...», 81.

¹³⁰К. Бенкендорф, «Половина жизни...», 166.

¹³¹С.К. Шойгу, «Россия в борьбе с катастрофами...», 43; Л. Скрыгин, «Взрывы на Северной Двине»

¹³²«ЕФК», форум «Кортик», 24; «Ramzes», форум «Кортик».

¹³³А.А. Armistead в штаб-квартиру Hudson's Bay Company, 28 января 1917 г.

¹³⁴А.А. Сёмин, «Нагасаки на Экономии», 64.

¹³⁵Там же, 65.

¹³⁶Там же.

III Замечания

Я предлагаю несколько заключительных замечаний, которые сами по себе проясняют, почему нет никаких общих выводов, если таковые вообще можно сделать, из примеров Бакарицы и Экономии. Я старался реконструировать и представить анатомию обоих архангельских взрывов. Источники же не всегда ясны и часто конфликтуют, так что, может быть, дальнейшие исследования изменят представления, изложенные здесь. Но всё же, про некоторые вещи можно говорить с уверенностью и они следующие:

1. И «Барон Дризен» и «Семён Челюскин» были судами снабжения боеприпасами; и оба они взорвались в удалённых портах Архангельска, не в городской гавани в его центральной части.

2. На обоих находились значительные количества взрывчатки на борту, когда они взорвались. Все источники предполагают, что на них было минимум 2000 тонн на каждом.

3. И «Дризен» и «Челюскин» погибли не одни, а с напарниками по печальной судьбе. С «Дризеном» погиб «Earl of Forfar», а с «Челюскиным» – «Байропеа»

4. В обоих случаях, похоже, что на погибших вторыми судами было намного больше взрывчатки, чем на пароходах, которые взорвались первыми.

5. Оба первичных взрыва не только подожгли второе судно, но и устроили сильные пожары в порту и на причалах, которые нанесли неопределимый урон не только причалам и портовым службам и сооружениям, но и другим судам поблизости.

6. После обоих взрывов в порту на больших площадях бушевал пожар. Пожар на Экономии был, определённо, намного разрушительнее, решительно прекратив любую деятельность порта.

7. В обеих катастрофах цифры человеческих потерь никогда не были установлены. Со всей вероятностью это были несколько тысяч человек в Бакарице и, вероятно, столь же много и на Экономии.

8. Общие потери боевого снабжения в обоих портах, и взрывчатых веществ и прочих, были астрономическими, вероятно не менее 30000 тонн в каждом.

9. В обеих катастрофах в небо поднимался гигантский огненный шар и очень различимое облако грибовидной формы, ста и более метров в диаметре. Остаётся неясным случился ли этот взрыв на первом судне – «Дризене» или «Челюскине» или на их товарищах по несчастью «Earl of Forfar» или «Байропеа».

10. Какой из взрывов, на Экономии (с «Челюскиным» и «Байропеа») или на Бакарице («Дризен» и «Earl of Forfar») был более разрушительным? Вероятно, это было одно из двух судов на Экономии, про которое один современник

написал: «мы могли отчётливо слышать взрыв, который был в 40 километрах от нас». ¹³⁷ Но, как мы отмечали ранее, взрыв на Бакарице услышали и прочувствовали в Холмогорах, на расстоянии около 50 километров.

11. Я установил с определённой уверенностью, что конкретно «Дризен» хранил на борту в момент своего взрыва, и показал, что о составе грузе «Челюскина» известно лишь в общих чертах, при вполне ясном его количестве. Ни один из них, прежде всего, не имел на борту больше взрывчатых веществ, чем «Монблан» на момент детонации. Однако, этого недостаточно для того, чтобы сделать дальнейшие выводы о силе взрывов, которые случились в Архангельске. Как источники полагают, огненные шары и грибовидные облака на Бакарице и Экономии имели место уже при вторичных взрывах «Earl of Forfar» и «Байропеа». Грузовая ведомость этих судов здесь приобретает критическую важность, как и подсчёт того, сколько могло быть выгружено с каждого из судов на момент катастрофы. Это предстоит выяснять будущим исследователям. Представляется, что их груз не превосходил груз «Монблана» – это не было доказано. Достоверно, что «Монблан» нёс больше взрывчатки, чем «Барон Дризен» и «Челюскин», но нужно больше информации про грузы «Earl of Forfar» и «Байропеа».

Более того, мне кажется, что при подсчёте разрушительной силы, высвобожденной в каждом из случаев, в игру вступают и другие факторы. Например, должна же быть какая-то разница между силой взрыва в дельте реки, характеризующейся плоской и лесистой сушей и взрывом, произошедшим в чашеобразном окружении, у подножия скалистых холмов в Галифаксе. Ещё должна быть какая-то корреляция выделившейся энергии в зависимости от природы взрывчатых веществ и их пропорций (когда слишком высокая пропорция, собственно, взрывчатки по отношению к наполнителю на самом деле ослабляет мощность получающегося в итоге взрыва). Определённо, что и другие особенности тут также вступают в игру.

Вычисления наподобие этих, однако, лежат в области компетенции других экспертов: по взрывчатке или по изучению катастроф, которые смогут рассчитать мощность, выделившуюся в архангельских взрывах и обрисовать правильное сравнение их между собой и катастрофой в Галифаксе. Моя надежда состоит в том, что такие эксперты найдут полезными детали архангельских катастроф, представленные в этой статье.

¹³⁷ И.С. Мелехов, «О родном Севере».

Взрывы военного времени в Архангельске, 1916-1917: «Бакарица пылает»; «Экономия теперь – пустошь»	1
Замечание к исследованию	1
I Бакарица: «Барон Дризен».....	4
Порт и судно	4
Груз.....	6
Анатомия взрыва.....	7
Строгие свидетельства	10
Разрушения в порту	12
Свидетельства – впечатления.	13
На следующий день	17
II Экономия. «Семён Челюскин».....	19
Порт и судно.	19
Груз.....	20
Анатомия взрыва.....	21
Строгие свидетельства.	26
Свидетельства-впечатления.....	27
Человеческие потери	29
III Замечания.....	31