

Сергей Марков

Корабли, взлетевшие на воздух

Архангельские архивы восемнадцать лет скрывали тайну событий на Бакарице и Экономии. Под этими названиями известны местности, лежащие в черте Архангельского порта. А порт занимает всю дельту Северной Двины с ее девяноста островами, — огромный район от взморья до южного района Уймы. Бакарица расположена в южной части порта; Экономия лежит гораздо ближе к морю. Обычный вид этой обширной территории — топкие берега реки, длинные причальные линии, деревянные пакгаузы, подъездные пути, одинокие поморские деревни, разместившиеся в стороне от портовых сооружений и на островах Северной Двины.

Бакарица и Экономия сделались в 1916—1917 годах местом страшных событий. Царское правительство усиленно скрывало их причины; о подробностях громко говорить боялись. И действительно, кому хотелось попасть в Беломорское контрразведывательное отделение?

Удивительно, даже, как это И. П. Ануфриев, командир поднятого на воздух ледокола «Семен Челюскин», сумел сохранить кусок исковерканного железа — все, что осталось от корабля! — и замечательный документ, копию собственного рапорта о днях, предшествовавших гибели ледокола. Вот этот рапорт, наравне с бумагами архива, помог мне восстановить историю событий на Бакарице и Экономии.

Главначальствующим Белого моря в 1914—15 гг. был вице-адмирал Угрюмов. Его управление помещалось в большом белом доме на, главной городской площади Архангельска.

К вице-адмиралу Угрюмову ежедневно стекались самые разнообразные сведения о жизни русского Севера в виде секретной почты, шифрованных телеграмм, донесений морских командиров.

Кого только не перебывало в военные годы в Архангельском порту! Отряды минеров с торпедами Уайтхеда и черногорские дипломаты, спекулянты и бельгийские солдаты, греческие монахи и офицеры, союзники, международные авантюристы, — вот кто наполнял Архангельск в эти дни.

Военное командование получало панические радиogramмы с моря. Осенью 1916 года Териберский маяк тревожно доносил:

«В два часа дня 25 ноября от Малоозерья подошел к маяку обмерзший грузный пароход, неся один огонь в корме, и, отойдя от мыса, повернул обратно. В таком положении, дрейфуя, скрылся в море. Движения подозрительно медленны. Поджидает или ищет кого-то, держась морской темноты у берега...»

Может быть, у страха глаза велики, а может быть, призрачный корабль у северного маяка и действительно был недобрым гостем.

Германские субмарины в те дни уже разрезали стальными плавниками волны северных морей.

Командир подводной лодки «U-46» Хиллебрандт прослыл «ассом» — тузом среди морских пиратов. Командиры субмарин «U-43»—Юрст и «U-48»—Буш считались менее известными. Все эти три лодки осенью 1916 года пробрались в северные воды. 13 сентября они напали на суда «Дания» и «Кнут Гильде» у мыса Гамвик.

Командиры обреченных судов видели, как на корабли устремились две субмарины, окрашенные в серый цвет. Каждая из них имела два орудия и пару торпедных аппаратов.

Субмарины охотились за кораблями, державшими курс на Архангельск или идущими из Архангельска в Англию, Францию, Америку. 19 сентября две подводные лодки снова напали в северных водах на французский транспорт «Плато» и после двухчасового боя потопили его.

Еще в мае 1915 года германский корабль «Метеор» пробрался в горло Белого моря и расставил там до 300 отдельных мин. На эти заграждения нарвался и погиб в том же месяце возле становища Девятое корабль «Арндаль».

После «Метеора» в Белом море надводных судов германцев замечено не было. Но чья-то подлая рука продолжала расставлять мины, от которых гибли торговые корабли и суда с военными грузами.

Страшные документы можно найти в архиве Угрюмова.

Из Забайкалья, Киргизского края, туркестанских и сибирских городов в Архангельск шли поезда с «инородцами». Царское правительство издало «высочайшее повеление» от 25 июля 1916 года «О реквизиции сибирских инородцев». Целые племена малых народностей «реквизировались», как скот. «Инородцы» в Архангельске строили местную железную дорогу военного значения. Ветку вели к взморью. В Архангельске работали преимущественно буряты.

«Инородцы» умирали сотнями. «Морской начальник в Кольском заливе» капитан Кротков, что ведал постройкой Мурманской дороги, доносил Архангельску, что «цынга грозит унести 90 процентов»: ©сех подневольных строителей дороги.

В других документах Кротков требовал, чтобы ему перебросили немедленно 1000 китайцев, ибо строители ежедневно умирают от цынги и голода. В Архангельск с Мурманской дороги привозили умирающих цинготных партиями в 400—600 человек. Жандармский подполковник Беринг на Мурманской дороге ввел, в виде наказания за побег, лишение строителей нищи на семь суток. Капитан Кротков, узнав о «расторопности» Беринга, писал вице-адмиралу: «Жандармский полковник Беринг—очень бравый офицер».

У трюмов издавал приказы о порядке работ «нижних чинов» в порту. Любопытно, что солдаты получали вознаграждение за выгрузку или разгрузку кораблей только в том случае, если работы производились вручную. Механизированная выгрузка военных автомашин из трюмов кораблей, например, производилась совершенно бесплатно. При грандиозных размерах военных перевозок в Архангельске русские солдаты работали в порту круглые сутки, не получая почти ничего за свой каторжный труд.

Снаряды, ружья «Гра» и «Кропачек», патроны, орудийные стаканы, капсюльные втулки, аэропланы, аэростаты, автомобили,; мотоциклы, военные повозки, орудия, газы, взрывчатые вещества,; консервы,—непрерывный поток всех этих грузов из городов союзных стран стремился в Архангельск. Бакарица и Экономия были основными пунктами приема и хранения военных грузов.

В качестве примера можно привести одну из депеш адмиральского архива.

«В виду особо ценных грузов, следующих в Архангельск на английском пароходе «Вестворт Хо», вышедшем из Бреста 26 октября и подыдущем (!) к Святому Носу 10—14 ноября, предлагаю обращать внимание на особо тщательную его проводку тральщиками...»

На «Вестворт-Хо» в Архангельск везли ни много ни мало 62 000 снарядов к трехдюймовым орудиям, 25 406 ружей «Кропачек», 10 728 ружей «Гра», 4093 200 патронов, 160 254 ударных трубок, 6 аэропланов, 75 автомобилей, 3000 велосипедов и другие грузы. На корабле «Дервент-Хо» в город у Белого моря было доставлено 87 вагонов итальянских ружей.

В течение 1915 года в Архангельск пришло 409 иностранных кораблей. Они доставляли исключительно военные грузы.

Понятно, как нужно было охранять от руки врага военные склады в черте архангельского порта! А враг не дремал. Он топил корабли на их пути в Архангельск, подрывая их торпедами подводных лодок, закладывал «адские сигары» в трюмы, наполненные порохом, направлял корабли на ложные фарватеры, насаждал своих агентов среди корабельных команд.

В адмиральском архиве можно прочесть бумагу об одном из германских агентов, командире парохода, доставлявшем в Архангельск важный военный груз. У этого капитана были такие знакомства и связи, что вице-адмирал Угрюмов не сомневался в том, что капитан-шпион передаст в руки врага, где-нибудь в открытом море, и корабль и его грузы. Короче говоря, приемы врага были разнообразны, но цель их была одна: подрывать доставку военных грузов в Архангельск. На основании архивных данных я подсчитал, что за время 1914—18 гг. в северных морях погибло 109 кораблей, доставлявших грузы в Архангельск и мурманские порты. Отсюда ясно, что германские империалисты не могли оставить без внимания и самые склады боевых припасов, оружия и военного имущества в Архангельске. И враг пробрался к причалам Бакарицы и Экономии, поднял на воздух и опустил на дно Северной Двины корабли с мелинитом и тринитротолуолом, стер с лица земли русские военные пристани, уничтожил тысячи жизней.

Как все это произошло? Ответ на этот вопрос я нашел в том же архиве главноначальствующего Белого моря. С понятным волнением я в середине 1934 года разыскал в архангельском архиве кипу пожелтевших бумаг. Это были документы «высочайше утвержденной следственной комиссии по делу о взрывах в Архангельском порту». Восемнадцать лет эти бумаги лежали под спудом, скрытые от взгляда историка и исследователя; восемнадцать лет никто не знал подробностей страшных происшествий на Бакарице и Экономии. Здесь я изложил основное содержание адмиральских архивов, в надежде, что читатель, зная, что автор этих заметок не военно-морской историк, а рядовой краевед, простит ему то, что он, по существу, занялся не своим делом...

В июле 1914 года капитан русского торгового флота Кеммерлинг повел из Архангельска в дальний рейс большой пароход «Барон Дризен» в 7000 тонн водовмещения. В трюмах судна лежали бобы.

Где-то возле мыса Гвардафуй «Барон Дризен» прочно сел на мель. Из архивных документов видно, что Кеммерлинг держал пароход на мели целых полгода.

На седьмой месяц сиденья на африканской мели, Кеммерлинг приказал выбросить бобы в море, поднять пары и итти в Роттердам для ремонта «Барона Дризена».

Сам Кеммерлинг почему-то решил остаться в Роттердаме. Место командира «Барона Дризена» занял Дрейман, 46 лет, вероисповедания лютеранского, под судом не бывший, женатый, — как об этом говорилось, в официальных документах. В биографии Дреймана был любопытный факт. В один из своих рейсов на «Дании» он встретил в открытом море германскую подводную лодку. Субмарина подошла к борту «Дании», и германский морской офицер предложил Дрейману открыть кингстоны корабля. Потом Дрейман о чем-то говорил с командиром субмарины. Они любезно распрощались, и встреча на морской большой дороге сошла для Дреймана благополучно.

Корабль затоплен не был; Дрейман никаких кингстонов и не открывал. Он был весел и очень непринужденно рассказывал в кают-компании «Дании» рурским морякам о необычайной любезности командира германской субмарины.

На борту «Дании» не было ни одного русского, знающего немецкий язык. Поэтому Дрейман мог разговаривать с подводным пиратом о чем угодно и мог как ему угодно излагать в дальнейшем свои разговоры с ним.

Только потом русские моряки «Дании» спохватились и стали раздумывать, зачем же германская подводная лодка встречалась с «Данией» на как бы заранее условленном месте и чем было вызвано непонятное «рыцарство» командира субмарины.

В остальном биография Дреймана представлялась гладкой и чистой, как лист белой бумаги. Добрый семьянин, посетитель немецкой кирки в Архангельске, неплохой мореход, не самодур, как некоторые капитаны.

Вот этому-то «честному и добродушному» немцу и была доверена судьба русского корабля «Барон Дризен» и жизнь его команды.

В Роттердаме, в то время когда шел ремонт «Барона Дризена», Дрейман начал по-своему обновлять сослав команды судна. Он взял на борт третьего помощника-голландца, нанял девять матросов-китайцев и кочегара Аскара Моххамеда из Алжира. 27 июля 1916 года Дрейман вышел на «Бароне Дризене» из Роттердама в Англию. В Барридоке на борту корабля появилось новое лицо — третий помощник капитана немец Казе. (Недавно нанятого на эту должность голландца Дрейман почему-то рассчитал.)

23 августа 1916 года «Барон Дризен» пришел в Балтимору и здесь встал под погрузку меди в ковше германского «Ллойда». Ковш этот находился у пристани № 9 железной дороги Балтимора-Огайо. Погрузка длилась с 26 августа по 2 сентября. Рядом с «Бароном Дризеном» стоял пароход германского флота «Рейн», интернированный американцами. Закончив погрузку судна, Дрейман привел его в Нью-Йорк, отдав якорь у «Пристани Комитета».

Здесь Дрейман снова начал набирать людей для команды. Отлично зная инструкции о том, что во время войны желательно брать на суда русских подданных, Дрейман презрел это правило. Он, как нарочно, набирал людей самых случайных. В числе вновь принятых можно было найти трех шведов, одного норвежца, двух испанцев, двух португальцев, шесть американцев. Русских подданных на борту «Барона Дризена» в ту пору было только десять человек: сам Дрейман, штурманы Дитрих Акмеи, Дзелскайлес, Казе; механики Фриш, Крастин, Ивановский, буфетчик Ковалев, боцман Полько, он же Пельке, и Харченко. Как мы видим, русских на судне было только три человека.

В день отхода корабля из Нью-Йорка на «Барон Дризен» был принят еще один человек — доникмен Эрик Ларсен, ведавший котловым устройством корабля.

Из Нью-Йорка Дрейман повел судно в бухту Гревзент-Бэй неподалеку от города.

Здесь в трюмы «Барона Дризена» стали грузить обильные припасы, ради которых судно пришло в Нью-Йорк.

«Барон Дризен» принял 18802 пуда тринитротолуола (тротила), 200 пудов мелинита (пикриновой кислоты), 23 350 пудов бездымного артиллерийского пороха, 6146 пудов пороха черного, 50000 фугасных гранат, 25 000 детонаторных трубок, 548 цилиндров жидкого хлора.

Одновременно с «Бароном Дризеном» в бухте Гревзент-Бэй стоял под погрузкой взрывчатых веществ и французский пароход. Погрузка обоих кораблей проходила спокойно и ровно до 13 сентября. В этот день на борту французского судна возник пожар и раздался грохот взрыва. К счастью, этот взрыв был небольшим, так сказать, местным, и команда корабля вовремя предотвратила возможность большого бедствия. Команда «Барона Дризена» восприняла взрыв на французском корабле спокойно, отнесясь к этому как к чистой случайности.

«Барон Дризен» готовился к выходу в Архангельск.

До Архангельска корабль дошел спокойно. Дрейман не встречал в море своих приятелей с

германских субмарин, лоцманы удачно проводили корабль через минные поля. 14 октября 1916 года «Барон Дризен» вошел в устье Северной Двины, а через три дня встал на городском рейде.

Начальником разгрузочных работ в Архангельском порту был в то время немец, штурман дальнего плавания Мелленберг.

Вот что писал о нем один из его биографов — полковник отдельного корпуса жандармов Немысский:

«Штурман дальнего плавания... Мелленберг призван на военную службу в марте 1916 года. Состоял в качестве заведующего пловучими средствами фирмы «Кунст и Альберс» (крупного торгового дома, во главе которого стояли немцы.— С. М.). Личность в достаточной степени скомпрометированная. Причастен к делу военного шпионажа в пользу Германии...»

Несмотря на такие отзывы о нем, Мелленберг руководил приемом взрывчатых веществ с кораблей.

В подчинении Мелленберга находился его земляк и соотечественник, прапорщик флота Альфред Бернгард. Этот Бернгард был помощником начальника по приему грузов.

Как только «Барон Дризен» бросил якоря на архангельском рейде, капитан Дрейман, Дитрих Акмен, Казе и Фриш немедленно съехали на берег. Они большую часть времени проводили в городе, оставляя команду на судне.

Скоро на борт «Барона Дризена» явился помощник Мелленберга, прапорщик Бернгард. Он проявил странное любопытство в отношении судового манифеста (перечня грузов).

Это любопытство можно было бы объяснить служебной необходимостью, но Бернгард добивался получения сведений не только о количестве грузов, но и о том, как они размещены. Бернгард объяснил людям «Барона Дризена», что все эти сведения ему поручил собрать сам Мелленберг в порядке официального отчета от команды «Барона Дризена», но впоследствии Мелленберг отказался от своих слов и заявил, что Бернгард действовал в силу личной любознательности.

Сам Мелленберг приказал вывести с мест якорных стоянок корабли «Барон Дризен», «Царица» и «Екатеринослав» и поставить их на пристани в Бакарице. Если бы это приказание Мелленберга было выполнено, все эти три судна, набитые взрывчатыми веществами страшной силы, выстроились бы в цепочку. Но в порту, к счастью, произошла какая-то заминка, «Царица» и «Екатеринослав» задержались, и на Бакарицу, где уже стоял «Барон Дризен», пришел лишь британский корабль «Эрл оф Форфар».

Штурман Мелленберг, в качестве начальника разгрузки, стал часто посещать борт «Барона Дризена».

Разгрузка судна началась с вечера 23 октября.

Тем временем доникмен Эрик Ларсен, взятый Дрейманом на «Барона Дризена» в Нью-Йорке, шляясь по Архангельскому порту, встретил старого приятеля, человека с буксира «Рекорд» — Повилайтиса.

— Здорово, Эльмар! — сказал Повилайтис скандинаву, ибо знал раньше Эрика Ларсена только под такой фамилией. Приятели разговорились.

Ларсен-Эльмар начал рассказывать новости. Оказалось, что доникмен был взят Дрейманом именно с того французского парохода, который едва было не взлетел на воздух в гавани близ Нью-Йорка. На Ларсена-Эльмара этот случай произвел глубокое впечатление. Затем приятели перешли на разговоры о кораблях в Архангельском порту. И тогда Эрик Ларсен, он же Эльмар,

сказал Повилайтису, что скоро германская подводная лодка проберется в устье Северной Двины и взорвет корабли на Бакарице...

Накануне памятного дня, 25 октября, на Бакарицу пришел русский военный корабль «Адмирал Лихачёв». Он доставил в Архангельск 199 истомленных русских солдат, беглецов из австрийского плена, и матрозов, списанных с корабля «Чесма».

Утром 26 октября капитан Дрейман поехал в Архангельск. Еще за день до поездки капитан вызвал к себе Дитриха Акмена и попросил его составить рапорт о прибытии судна в порт и дать сведения о матросах, нанятых за границей. Мы не знаем, чьей именно рукой был написан этот рапорт, Акмена или Дреймана, но утром 26 октября рапорт уже лежал в кармане капитанского кителя.

Дрейман шагал в управление главноначальствующего Белого моря. В огромном белом доме, где размещалось управление, Дреймана встретил дежурный мичман Калинин.

Дрейман поздоровался с мичманом и стал совать ему свой рапорт. Мичман Калинин пробежал глазами бумагу и отказался ее принять.

Дежурный сказал Дрейману, что господин вице-адмирал по положению не принимает донесений о приходе в порт коммерческих судов, хотя бы и с военным грузом.

Кстати сказать, Дрейман мог еще и не знать, что судно «Дания», которым он командовал до перехода на «Барона Дризена» и у борта которого стояла субмарина любезного подводного пирата, 13 сентября 1916 года было расстреляно торпедами субмарин двух менее любезных германских корсаров...

И мичман Калинин мог тоже не объявлять этой новости Дрейману. Они разговаривали и спорили о другом.

Мичман еще раз заявил, что господину главноначальствующему Белого моря, покой и время которого охраняет он, мичман, как дежурный по управлению, совершенно не надо знать о том, что Дрейман в Голландии и Америке нанял на судно какого-то алжирца Аскара Моххамеда и других матросов. Но Дрейман так настойчиво убеждал Калинина принять рапорт, что мичман, пожав плечами, принял бумагу. Дрейман обрадованно попрощался с мичманом и быстро вышел из белого адмиральского дома. Калинин снова взглянул на рапорт Дреймана и удивился: подписи на такой важной, с точки зрения капитана, бумаге не было! Мичман бросил на стол это странное полу анонимное донесение.

Между тем Дрейман вместе с каким-то капитаном Сниккером шагал в гостиницу Патрашева. Свободных номеров у Патрашева не было. Служащий гостиницы убеждал Дреймана подождать, тем более, что он может пожить день-два в своей прекрасной каюте. Но Дрейман так настойчиво требовал найти ему хоть какое-нибудь пристанище в гостинице и притом — немедленно, что путем каких- то комбинаций номер для Дреймана достали.

Дрейман съехал с корабля утром и сразу пошел в адмиральский дом, как только начались занятия в управлении главноначальствующего. От Калинина он пошел прямо в гостиницу. Следовательно, все дела он старался устроить как можно скорее и как бы до наступления известного срока.

И этот срок наступил.

Ровно в 12 часов дня 26 октября 1916 года бой городских часов на башне архангельской ратуши был заглушен звуками первого взрыва. Вслед за первым последовали второй и третий взрывы.

Очевидцы передают, что взрывы на Бакарице имели такую силу, что в Архангельске сами собой открывались окна и двери, стекла вылетали из рам. В управлении главноначальствующего Белого

моря раскрылись дверцы голландских печей, и комнаты наполнились клубами черной сажи. Те, кто видели взрыв, рассказывают, что обломки кораблей, портовых сооружений Бакарицы, поднявшиеся на воздух, висели несколько минут над Северной Двиной, как черная арка. Металлическая станина весом в 2 000 пудов была переброшена силою взрыва на расстояние в сто метров от места, где она стояла.

Впоследствии Уродов, матрос судна «Рекорд», оставшийся в живых свидетель взрыва, рассказывал, что в полдень он услышал как бы выстрел из ружья с крупным зарядом. Вслед за этим матрос увидел столб огня, стремительно вырвавшегося из кормового трюма «Барона Дризена». Силою взрыва Уродова сбросило в воду. Он плыл, в то время как над его головой проносились рвущиеся снаряды, а вокруг падали шипящие металлические обломки и рушились в волны куски воспламененного дерева. Продержавшись долгое время на воде. Уродов кое-как выбрался на берег и ушел от места взрывов.

Когда взрывы утихли, на Бакарицу выехали власти, прибыли пожарные команды, водолазы, воинские части. Водолазы делали попытки подводного обследования места гибели «Барона Дризена», «Эрл оф Форфар» и других судов. Но водолазы не могли ничего разглядеть в мутной после взрывов и пожаров теплой воде реки. Видеть под водой можно было только на три-четыре вершка от глаза. Подводники бродили по дну Северной Двины, как слепые, натываясь на груды исковерканного металла.

На месте, где стоял «Барон Дризен», на дне реки образовался котлован глубиной в полторы сажени. Берега Двины были покрыты обломками, кусками человеческих трупов. Кроме боевых припасов, на «Бароне Дризене» были и станки, и цветной металл, и несколько паровозов для узкоколейной Эзерумской дороги. Все это покоилось на дне Северной Двины или было раскидано по берегам реки.

Над кормовой частью «Барона Дризена» во время осмотра остатков корабля была обнаружена оторванная человеческая рука, зацепившаяся за конец шпангоута.

Возле кормы нашли исковерканные, скрюченные в крендель поручни капитанского мостика. Палуба «Барона Дризена» загнулась с носа на корму.

Двенадцать водолазов копошились на дне реки, среди груд обломков, пытаясь разобраться в них. По берегам реки бродили отряды, вытаскивая из-под обломков исковерканные трупы.

Бакарицы как части Архангельского порта не существовало. Она была сметена с лица земли, так же как соседние деревни.

В первое время было найдено более 600 трупов. Утонувшие, пропавшие без вести и погибшие на кораблях в счет не шли; части разорванных трупов не были учтены. Количество жертв не поддавалось никакому учету. В портовой «конторке», например, нашли чьи-то ноги в черных бурках; потом выяснилось, что они принадлежали транспортному служащему И. М. Зеленину.

Во время взрыва тысячи людей на Бакарице были поражены самой силой взрыва, разорваны на куски, убиты на месте летающими по воздуху слитками свинца, цинка, меди, обломками дерева. Составлялись примерные списки пропавших без вести. Сейчас можно с уверенностью сказать, что кроме рабочих и служащих порта, крестьян соседних деревень, команд стоявших у причалов судов, на Бакарице погибли: солдаты 14 Архангельской пешей дружины, Костромской пешей дружины, Тамбовской дружины; матросы флотского полуэкипажа; чины отдельной караульной команды; офицеры стрелковой школы; таможенные служащие; пожарные; женщины и дети; солдаты разгрузочных команд; ратники ополчения; солдаты автомобильной школы; случайные прохожие и проезжие; рыбаки, пассажиры речных карбасов и др.

К числу погибших при взрыве на Бакарице судов следует причислить и мощный пловучий

стосорокатонный кран, затонувший со всей командой на глубине в четырнадцать метров. (Кран был поднят Эпроном в 1936 году.)

Между тем минный специалист, лейтенант флота Шульговский, добросовестно собрав все материалы о грузах «Барона Дризена», записав и сопоставив рассказы свидетелей, дал такое заключение о причинах взрыва на Бакарице.

Первый взрыв произошел в кормовой части судна, где хранился черный порох. Затем последовал взрыв тринитротолуола и части снарядов в носовой части судна. В последнюю очередь взорвались орудийные снаряды на берегу. Черный порох был взорван при помощи адской машины, посредством бикфордова шнура или часового механизма с ударным капсюлем точностью до одной минуты.

Из тридцати четырех человек экипажа «Барона Дризена», находившихся на борту корабля в полдень 26 октября 1916 года, спасся только один человек—боцман Павел Вильгельм Пельке, он же Полько.

Он был пойман через несколько часов в районе Бакарицы, среди развалин соседней деревни. Пельке возбудил подозрение навязчивыми рассказами о своем чудесном спасении и поэтому вскоре был взят под стражу. Стараясь изобразить собою чудесно спасенного, некоего единственного хранителя тайны взрывов, показания которого смогут объяснить страшное происшествие и восстановить точную картину несчастья, Пельке создал такую версию.

Около 12 часов дня, в то время, когда команда «Барона Дризена» принималась за свой последний обед, Пельке уединился в одном из помещений судна, которое на языке матросов называется гальюном. Помещение это находилось на правой стороне бака. Пельке ни о чем не думал, как вдруг сильный толчок заставил боцмана переменить принятую им за несколько минут до того позу, вслед за этим его швырнуло на пол, и он потерял сознание.

На полу гальюна Пельке, якобы, пролежал около 3—5 минут. Когда он очнулся, никаких толчков он больше не чувствовал. Боцман выскочил из гальюна и побежал в кубрик, но ему преградил путь провалившийся брашпиль. Тогда Пельке, якобы, выбрался на палубу и увидел, что над левым бортом корабля поднимается огненный столб высотой сажени в полторы. Тогда Пельке в отчаянии кинулся с борта «Барона Дризена» в воду, попал в крутящуюся водяную воронку и в ужасе поплыл, надеясь лишь на случайную милость судьбы. Когда грохнул взрыв и корабли взлетели на воздух, Пельке сказать не мог, ибо он в эту минуту мгновенно потерял слух. Кроме того, Пельке, якобы, получил вторую контузию, ударившись в воде о бревна грудью. Боцмана Пельке било о бревна, кидало на обломки, но он достиг берега и убежал.

Боцман Пельке усиленно изображал глухого, вопросы ему задавать приходилось крича над самым ухом. Но одно было непонятно: как Пельке вышел сухим из окрашенной кровью, взбаламученной воды Бакарицы? Наряд Пельке был сухим и чистым, и, кроме того, боцман имел вид человека не только бегущего с места несчастья, но и как бы от чего-то скрывающегося.

Боцман Павел Вильгельм Пельке был задержан и препровожден в Беломорское контрразведывательное отделение.

Напуганное происшествиями 26 октября царское правительство создало «высочайше утвержденную следственную комиссию» под председательством адмирала Маньковского. Все следствие протекало в строжайшей тайне. Газетам не разрешалось писать о трагедии на Бакарице, даже запрещалось публиковать траурные объявления о людях, погибших во время взрывов. В то же время в архангельских газетах промелькнуло сообщение, сделанное супругами Дрейман, о недействительности ряда документов на их имя, утраченных при особых обстоятельствах.

Адмирал Маньковский сначала очень ретиво взялся за следствие. Он предложил товарищу

прокурора Архангельского окружного суда вести ежедневный дневник следствия и каждый день докладывать адмиралу о всех новостях.

20 декабря были допрошены Дрейман и Дидрих Акмен. Они сидели под арестом, так же как и супруга капитана Матильда Дрейман и боцман Пельке.

Боцману еще 17 декабря было предъявлено формальное обвинение по соответствующей статье Уголовного уложения, а 21 декабря следственная комиссия произвела осмотр тужурки боцмана Пельке. Ведь он уверял, что его кидало, било о бревна и обломки, а между тем новенькая лондонская морская тужурка Пельке с изображением якоря на медных пуговицах не сохранила никаких следов пребывания в воде и хотя бы малейшего соприкосновения с движущимися обломками и бревнами!

Кроме того, врач, исследовавший Пельке, заявил, что боцман страдает глухотой давно.

Прапорщик Бернгард, так интересовавшийся судовым манифестом «Барона Дризена», в день взрывов исчез из Архангельска неизвестно куда. Зато его начальник, соотечественник и земляк господин Мелленберг в это время спокойно разгуливал по Архангельску и исполнял служебные обязанности, несмотря на то, что в свое время его биограф, жандарм Немысский, украшал жизнеописание Мелленберга далеко не утешительными подробностями.

В конце концов, следственная комиссия начала мало-помалу сворачивать предпринятое с таким рвением дело. Из бумаг архива видно, что граф Капнист по распоряжению морского министра Григоровича секретно предложил главноначальствующему Белого моря, вице-адмиралу Людвигу Корвину, преемнику Угрюмова, освободить супругов Дрейман, Акмена и Казе. Архангельский прокурор, исполняя этот приказ, писал: «В данное время привлечение этих лиц в качестве обвиняемых не представляется возможным...» Дело было ускорено лишь в отношении боцмана Пельке. А господина Мелленберга предлагалось всего-навсего перевести из Архангельска в другой город.

Такова история злодеяния 26 октября 1916 года на Бакарице.

«Правда» уже писала о циничных признаниях Франца фон Ринтелена, изложенных им в книге «Неизвестный завоеватель». Этот фон Ринтелен, главарь германских диверсантов в Северной Америке, воспользовался изобретением немца-химика Шееле — «адской сигарой».

Этот снаряд самовзрывался по истечении известного времени. Сигары Шееле агенты Ринтелена подкладывали в трюмы кораблей.

Фон Ринтелен хвастался в своей книге, что он пустил ко дну 21 судно, вышедшее из портов Америки в Архангельск с грузами амуниции, консервов, обозного имущества, солдатской одежды, обуви.

Известно также, что одному из германских диверсантов было специально поручено взорвать Архангельский порт.

А в то время, когда Дрейман вел «Барона Дризена» из Роттердама в Америку, в Нью-Йорке разыгралась трагедия, подобная архангельской. В ночь на 30 июля 1916 года в гавани Нью-Йорка на воздух взлетело 2000000 фунтов военных припасов. Эти припасы хранились на острове «Черный Том».

Взрыв был настолько страшен, что в Нью-Йорке, как и в Архангельске, лопались стекла в домах, открывались двери, а спящих нью-йоркцев бросало с постелей на пол. Так было в центре города — Бруклине и Манхэттане.

В 1938 году, из сообщений советской печати о вышедшей в Америке книге Генри Ландау «Враг среди нас», стало известно, что преступление на острове «Черный Том» было совершено германскими диверсантами в Соединенных Штатах.

Эти же диверсанты 11 января 1917 года устроили новый взрыв в Нью-Йорке, подняв на воздух завод Канадской автомобильной и сталелитейной компании в Нью-Джерси.

А через два дня, когда еще не успела остыть зола от пожара в Нью-Джерси — 13 января 1917 года — в Архангельске подлая рука врага вновь подняла на воздух русские корабли...

Я держу в руках изогнутый, исковерканный, побывавший в страшном пламени кусок металла фунтов десяти весом. Это все, что осталось от великолепного русского ледокола «Семен Челюскин». Кусок железа показал мне бывший командир корабля И. П. Ануфриев. Он же сберег и свой рапорт о гибели ледокола.

...В декабре 1916 года ледокол стоял под погрузкой в становище Романово, ныне Мурманск. В трюмы «Семена Челюскина» нужно было взять до 2200 тонн военных грузов. Эти грузы переносились на русский ледокол с французского судна «Святой Фома».

Внезапно к командиру ледокола явились два посторонних лица — Бьеклунд и Путраль, представители фирмы «Смит» в Кронштадте. Они заявили, что будут грузить на ледокол консервы и моторы для рыболовных судов.

Когда капитан ледокола Ануфриев отказался пустить на судно Бьеклунда и Путраля и принять их грузы на корабль, идущий под условным красным флагом судов, перевозящих взрывчатые вещества, нежданные гости заявили, что имеют на это разрешение морских властей. Действительно, на корабль скоро явился русский морской офицер и приказал капитану без лишних разговоров пустить господ Бьеклуида и Путраля на ледокол. Капитан, пожав плечами, подчинился приказу офицера.

Бьеклунд и Путраль на корабле расхаживали, как хозяева, бегали на французский пароход, а господин Бьеклунд, зная французский язык, беседовал с командой «Святого Фомы», расспрашивая подробно о грузах, привезенных из-за границы.

В то время из трюма № 2 «Святого Фомы» на палубу ледокола были положены мелинит, хлорная соль, дистанционные трубки для снарядов. Погрузка производилась с исключительной небрежностью. Офицеры явно не выполняли правил обращения со взрывчатыми веществами.

Погрузка шла к концу. В трюмы ледокола с палубы было опущено 900 бочек мелинита, 5149 ящиков синкрита, 993 ящика снарядов и другие взрывчатые вещества. Нужно сказать, что синкрит по силе взрыва в полтора раза превосходит динамит.

Перед самым выходом ледокола из Романова на его борт пожаловал русский морской офицер с немецкой фамилией. Он стал спрашивать, где корабельный канонир. На гражданском ледоколе к тому времени была установлена пушка — на случай нападения германских субмарин. Канонир, ведавший единственной пушкой, явился на зов офицера.

Немец-офицер приказал канониру, как только «Семен Челюскин» выйдет в море, «попробовать», как стреляет орудие.

И канонир и капитан ледокола заявили офицеру, что этот приказ выполнен не будет, так как морской офицер должен бы знать о законе так называемой детонации, в силу которого при выстрелах из корабельного орудия мелинит и синкрит неминуемо взорвутся. Тогда офицер с явным неудовольствием покинул ледокол.

Но все это было только началом. Морские офицеры передали новый приказ капитану: захватить из Романова и обязательно доставить в Иоканьгу несколько мест мебели для капитана 1-го ранга Ислямова.

Этот Ислямов был, между прочим, знаменит тем, что всю свою жизнь придерживался совета одной петербургской гадалки: брать «всегда влево». И Ислямов, вода корабли, направлял их «по курсу, согласованному с правилом гадалки». Ислямов прославился еще и тем, что в 1914 году поднял на Мурмане панику по поводу мнимого прихода германской эскадры и приказал своему экипажу разбежаться, куда глаза глядят.

Вход в бухту Иоканьга был забит мощным льдом. Пройти в бухту для сдачи мебели Ислямову можно было только подвергая судно новой опасности; от ударов корпуса судна о лед синкрит мог бы взорваться. Но капитану, по словам официального документа в архиве, «пригрозили» и заставили итти в Иоканьгу.

Над морем бушевала снежная метель. Ледокол пробивался сквозь снег и льды. Капитана Ануфриева ложно известили о расположении нового маячного огня, и ледоколу грозила опасность быть выкинутым на дикие камни Иоканьги. Но ледокол зашел в Иоканьгу, а затем взял курс на Архангельск.

«Семена Челюскина» на каждом шагу подстерегали все новые и новые опасности.

Бросалась в глаза исключительная небрежность представителей военных властей, руководивших погрузкой и хранением взрывчатых веществ в пути.

Выяснилось, что с первого момента погрузки бочек с хлоратом были замечены искры и даже вспышки. Это получалось оттого, что бочки терлись о железный пол трюма.

В трюмах образовалась каша из угольной пыли и мелинита. Эта смесь была особенно чувствительна к трению и ударам. Бочки, соприкасаясь с углем, покрылись оболочкой из черной пыли.

Уже впоследствии вспомнили о любопытном случае, которому сначала не придавали значения.

Один из рабочих, грузивший бочки, выйдя из трюма № 2, снял с ног и положил в теплое место валенки. Вдруг валенки вспыхнули! Они занялись огнем, который родился от соединения пыли мелинита и хлорнокислого натрия.

Несмотря на строгие инструкции, во время похода «Семена Челюскина» на борту ледокола, кроме господ Бьеклунда и Путралья, было еще много посторонних людей. Какие-то морские и армейские офицеры, никому неизвестные частные лица.

Все они были посажены на корабль морским командованием Мурмана. Поскольку, к счастью, сохранился рапорт капитана «Семена Челюскина» с полным списком всех людей, бывших на борту ледокола, историк сможет иметь полные сведения о том, кто был в числе последних пассажиров судна. Кстати сказать, часть этих случайных людей сошла на лед в дельте Северной Двины, под тем предлогом, что они по льду скорее доберутся до Архангельска, чем на ледоколе, продвигавшемся медленно в силу решения капитана не подвергать судно ударам о лед.

Вечером 13 января 1917 года «Семен Челюскин» прибыл на Экономия и встал у причала № 8, рядом с британским судном «Байропеа». Кроме этого судна, в аванпорте стояли суда «Кильдин», «Каменец-Подольск», «Красноярск» и «Бонт-Невид».

К дню взрыва на складах Экономии, на берегу сосредоточилось 38 804 тонны военных грузов. Бездымный порох, динамит, удушливые газы, ящики с патронами, снаряды для пушек, мины

составляли здесь воистину страшное содружество.

Сразу же по прибытии «Семена Челюскина» в аванпорт командование предложило начать самую срочную разгрузку судна. Между 11 и 13 января на Экономии появился непрошенный гость. Он прошел на борт «Семена Челюскина», незамеченный никем, даже командой ледокола.

Но об этом случае мы скажем еще немного дальше. А сейчас приведем несколько справок из жизнеописания главы фирмы, торговавшей моторами и консервами, на службе у которой состояли господа Бьеклунд и Путраль.

Представьте себе первый квартал 13-ой линии Васильевского острова, начинающийся почти сразу за мостом лейт. Шмидта. Здесь в доме № 6 и жил коммерсант-немец господин Классен-Смит, или просто Смит. В Санкт-Петербурге, а в 1915—17 гг. уже Петрограде, Смит жил всегда.

Кроме торговли консервами Классен-Смит занимался дипломатической деятельностью. Его осеняли флаги трех наций. В Петрограде Классен-Смит занимал должность вице-консула Норвегии, Испании и Австрии.

Его деятельность была известна жандармам. В делах архангельского архива в бумагах о взрыве на Экономии Классен-Смит представлен как международный шпион. В шпионаже он был замечен в 1911—12 гг., в 1913 году—в связи со шпионами.

Летом 1914 года почтенный торговец консервами был уличен в том, что построил на своей даче в Териоках бетонированную площадку.

Эта площадка служила вовсе не для катанья на роликах. Жандармы были убеждены, что она была сооружена для установки в будущем осадного орудия. С нее прекрасно были видны форты Ино и Кронштадта.

В секретной бумаге с характеристикой дипломата с 13-ой линии, относящейся к началу 1917 года, есть заключительная фраза, в которой содержатся многозначительные слова: «Проходит по делам». Следовательно, темными делами господин Классен-Смит занимался с 1911 по 1917 год беспрерывно.

На службе у этого матерого шпиона и находились гости ледокола «Семен Челюскин»—Бьеклунд и Путраль.

В полночь 12 января 1917 года прапорщик Сиккард сдал вахту на «Семене Челюскине» некоему Ульянову, а сам пошел спать.

В 7 часов 40 минут 13 января Сиккарда внезапно разбудили.

Господин прапорщик, пожар на судне! — кричали Сиккарду пришедшие за ним люди.

Прапорщику очень хотелось спать. Спросонья, ругаясь, он пошел на ледокол. Сиккард с удивлением смотрел на то, как бочки со взрывчатыми веществами покрывались голубым призрачным огнем. Огонь вдруг исчез.

Какой же пожар? Зря разбудили! — проворчал, зевая, Сиккард и повернулся, чтобы выйти из трюма.

В это время один из рабочих приподнял бочку. Из нее вдруг вырвались длинные ветви пламени. Вслед за этим весь трюм наполнился удушливым белым дымом.

Скорее! Сейчас судно взорвется! — закричал Сиккард и кинулся в бегство.

Вслед за этим раздался страшный взрыв. Ледокол «Семен Челюскин» взлетел на воздух...

Ранним зимним утром Экономия была освещена заревом огромного пламени. Аванпорт горел. В огне взрывались склады боевых припасов. Громада «Байропеа», разорванная на две части, опустилась на дно реки. Погибли «Каменец-Подольск», «Кильдин», «Красноярск», «Бонт-Невид», мелкие портовые суда.

Багровый дым застилал аванпорт. Пожар и взрывы продолжались три дня. Три дня никто из морского командования не отваживался посетить район Экономии.

Командование и жандармы послали на Экономия воинские части и тыловых «реквизированных инородцев». Люди отказывались итти на верную смерть, но их заставляли это делать под угрозой пулеметов, направленных на ряды русских солдат, казахов, бурят, киргизов.

Количество жертв на Экономии неизвестно. Полицейско-военная статистика преуменьшила число убитых, раненых, утонувших и пропавших без вести. Вот один из архивных документов:

МВД
Архангельский Полицеймейстер
Января 20 дня 1917 г.
№88

Секретно
Экстренно

ГЛАВНОНАЧАЛЬСТВУЮЩЕМУ

На предложение Ваше за № 37 доношу Вашему превосходительству, что раненых при взрыве на Экономии доставлено в Архангельские лазареты 295 человек, в больницу приказа — 7 убитых.

Сведений об общем числе убитых у меня не имеется...

Следствие терялось и разменивалось на мелочи. Так, например, следователи, тратили дорогое время на то, чтобы убедить начальника угольной части аванпорта Экономии Курселя во всей позорности его поступка. Курсель во время взрыва на Экономии спасся, убежал на судно «Омск», где его и нашли в кают-компании мирно обедающим вместе со штурманами «Омска».

Какого-то Литвиченко во время взрыва бросило с борта парохода на берег. Смертельно перепуганного «чудесно спасенного» потащили в Беломорское контрразведывательное отделение.

Литвиченко клялся перед следователем в том, что он видел какие-то медные провода, протянутые с берега к «Семену Челюскину» и черные и белые кнопки.

Литвиченко уверял, что эти кнопки и сделались причиной взрыва. Чья-то таинственная рука, нажав эти кнопки, вызвала катастрофу.

Контрразведчики несколько дней выпытывали у Литвиченко подробности его «открытия», а потом решили, что Литвиченко повредился умом после своего спасения.

Официант кают-компании «Семена Челюскина» Иван Рак уверял, что он летел по воздуху во время взрыва около четверти километра и что спас себе жизнь только тем, что его швырнуло в большой сугроб снега.

Я держал в руках доклад главноначальствующего Белого моря, вице-адмирала Людвиг Корвина, сменившего Угрюмова. Этот доклад начинается странным вступлением, совершенно необъяснимым для трагических дней 13—15 января 1917 года.

«Так как секретарь даже в собственных интересах, хотя бы в виде курьеза, не заботится, чтобы у меня были бланки в наличности, пусть переписывает собственноручно и срочно настоящее представление для министерства...» — писал Людвиг Корвин. Только после этого вступления он сделал обзор январских событий 1917 года в Архангельске.

Людвиг Корвин, как он пишет в этом докладе, 15 января хотел проникнуть на Экономии, но вернулся назад, устранившись зрелища пожара.

Однако какой-то британский офицер к этому времени успел установить, что на «Байропеа», от которой уцелела одна кормовая часть, взрывом были пощажены четырнадцать зенитных пушек, большие осадные орудия и часть гранат.

Свидетель Яков Королев показывал, что бочки с натрием были посыпаны каким-то коричневым веществом и что основной причиной взрыва надо считать чье-то сознательное вмешательство.

Железнодорожные жандармы доносили, что, по их сведениям, при взрыве «Семена Челюскина» было убито 55 и ранено 452 человека. Точных сведений о жертвах не было.

Жандармы искали виновников взрыва, но, очевидно, шли по ложному следу. Искали какого-то матроса-грека с парохода «Каменец-Подольск», проживавшего по паспорту № 23734, выданному в феврале 1915 года в Кардифе. Искали и «Иоганна Августа, сына Керты В.», жившего на Экономии. Ни грека, ни «сына Керты» так и не нашли. И в то же время торговцы консервами Бьеклунд и Путраль даже не были допрошены. Мы не знаем, куда исчезли они после прибытия «Семена Челюскина» в Архангельск.

Пожары на Экономии прекратились только 18—19 января. Тогда вице-адмирал Людвиг Корвин поехал на место взрыва. Территория бывшего аванпорта представляла собою страшные руины. Вся восточная часть Экономии была завалена горами обломков, покрыта ямами, выбоинами, глубокими воронками. Ровная водная гладь простиралась на месте, где стояли «Семен Челюскин», «Байропеа» и другие суда. Лишь устойчивые радужные пятна нефти и масла на поверхности воды указывали на холодную могилу кораблей. «Байропеа» еще была видна из-под воды.

6 февраля 1917 года в Архангельск прибыл председатель «высочайше утвержденной следственной комиссии» адмирал Яковлев. Но и на этот раз царское правительство «не могло» найти виновников преступления на Экономии. Следственная комиссия не придавала большого значения заявлениям свидетелей о господах Бьеклунде и Путрале, коричневом порошке на бочках с взрывчатыми веществами, разговорах офицера с канониром, ложном оповещении насчет маячного огня, приказе об ислямовской мебели и т. д.

Царские следователи почему-то замолчали материалы о почтенном Классен-Смите, престарелом международном шпионе и строителе бетонных площадок у ворот Петрограда.

Замять дело совсем было нельзя. Следствие открывало подробности преступного попустительства германским диверсантам в Архангельском порту. Немец Людвиг Корвин, охранявший спокойствие Северного русского моря, конечно, знал о порядках на Экономии.

Взрывчатые вещества страшной разрушительной силы хранились на Экономии без соблюдения самых элементарных правил Особой инструкции. Порт был наводнен немцами, немцы занимали наиболее ответственные должности в порту; им были доверены погрузка и разгрузка военных судов. Один из портовых служащих совершенно открыто занимался на Экономии продажей

ворованного пороха. Даже бегство господина Бернгарда после взрыва на Бакарице, даже указания на причастность к делу о взрыве 1916 года группы лиц, связанных с деятельностью германской фирмы на Дальнем Востоке не заставили царское правительство принять чрезвычайные меры к охране Архангельска.

Недаром в Государственной думе в начале 1917 года морскому министру Григоровичу бросалось в лицо обвинение в прямом попустительстве германским диверсантам!

Адмирал Яковлев решился на полумеру. «Не найдя» виновников, он решил отдать под суд, за несоблюдение инструкций о хранении взрывчатых веществ, главноначальствующего Белого моря вице-адмирала Людвиг Корвина, генерал-майора Федорова и двух прапорщиков—Люц и Ульянова.

Суд этот не состоялся. Вскоре наступила Февральская революция, и вся кровавая история Бакарицы и Экономии была предана забвению.

Теперь остается сказать о том «неизвестном» человеке, который накануне взрыва появился на борту «Семена Челюскина».

Этим человеком был не кто иной, как бывший начальник разгрузочных работ на Бакарице, штурман дальнего плавания Мелленберг. Мы помним, что Григорович приказал в 1916 году перевести Мелленберга на другое место работы. Но Мелленберга, как мы видим, тянуло к крови и огню. В архивных бумагах мы нашли прямое указание на то, что 11 или 12 января 1917 года Мелленберг появился каким-то образом на борту «Семена Челюскина». Следственная комиссия далее очень глухо свидетельствует о том, что Мелленберг был, якобы, кем-то опознан и даже задержан. ,

Но взрыв не был предотвращен... В делах комиссии имя штурмана Мелленберга больше не встречается нигде.

Такова история взрывов в Архангельском порту.

Будущий историк-специалист, вне всякого сомнения, сможет распутать этот кровавый клубок до конца.

Сейчас охрана Архангельска находится в крепких руках морских пограничников и военных моряков северных кораблей.

А нам — не мешает знать о том, какими способами действует враг, окрасивший двадцать два года тому назад северное небо заревом грохочущего пожара.