

Архангельский областной институт переподготовки и повышения
квалификации работников образования

Добровольное культурно-просветительное общество «Норд»

Т.И. Трошина

ВЕЛИКАЯ ВОЙНА... ЗАБЫТАЯ ВОЙНА...

Архангельск в годы Первой мировой войны

(1914-1918 гг.)

Книга для учителей

Архангельск
2008

УДК 947(470.11) + 672.212(470.11)
ББК 63.3(2Рос-4Арх-2Архангельск)524-2+
39.413г(2Рос-4Арх-2Архангельск)
Т 76

Рецензенты:

Репневский Андрей Викторович, профессор, доктор исторических наук, заведующий кафедрой Поморского государственного университета имени М.В. Ломоносова;

Горбунов Александр Валентинович, старший преподаватель Архангельского областного института переподготовки и повышения квалификации работников образования;

Клочев Сергей Юлиевич, председатель добровольного культурно-просветительного общества «Норд».

Трошина, Татьяна Игоревна.

Т 76 Великая война... Забытая война... : Архангельск в годы Первой мировой войны : (1914-1918) : книга для учителей / Т. И. Трошина ; Арханг. обл. ин-т переподготовки и повышения квалификации работников образования, Добровольное культурно-просветительное об-во «Норд». – Архангельск : КИРА, 2008. – 169 с. : фот. – ISBN 978-5-98450-058-6.

Агентство СІР Архангельской ОНБ

УДК 947(470.11) + 672.212(470.11)
ББК 63.3(2Рос-4Арх-2Архангельск)524-2+
39.413г(2Рос-4Арх-2Архангельск)

В книге на основе большого количества архивных источников раскрываются события Первой мировой войны в Архангельске – портовом городе, имевшем огромное стратегическое значение для Российской Империи и всех воюющих стран. Читатель ознакомится с малоизвестными и неизвестными старицами портостроительства в годы войны, организацией военных поставок через Архангельский порт, а также с внутренней жизнью города, претерпевшей в этот период судьбоносные изменения.

Книга предназначена для преподавателей истории и обществоведения в школах Архангельской области. Автор надеется, что ее с удовольствием прочитают все, интересующиеся историей Русского Севера, а также Первой мировой войной. Книга написана с расчетом, что она привлечет внимание как любителей истории, так и профессиональных историков.

В книге использованы фотографии из коллекций Архангельского областного краеведческого музея, Государственного архива Архангельской области, а также из частных коллекций.

Издано при финансовой поддержке

ООО «Консультационное информационно-рекламное агентство»

ISBN 978-5-98450-058-6

© Трошина Т. И., 2008

© КИРА, 2008

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ. История изучения. Обзор источников.	5
I. АРХАНГЕЛЬСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ (железная дорога, сухопутные и водные пути, морской порт).	14
§ 1. Реорганизация Архангельского порта и приспособление его к нуждам военного времени. Изменение значения Архангельского порта в начальный период войны. Практические мероприятия по расширению возможностей Архангельского порта (казенный погрузочно-разгрузочный порт Бакарица; зимний аван-порт Экономия).	15
§ 2. Организация транспортировки грузов из Архангельского порта в центральные районы страны. Расширение пропускных возможностей железной дороги Архангельск-Вологда. Использование внутренних дорог для гужевой доставки грузов. Расширение возможностей Северодвинского речного пути. Организация экспорта хлебных грузов через Архангельск в страны-союзницы.	37
§ 3. Организация обороны водного района и охраны Архангельского порта. Система военного управления Архангельского района. Организация безопасности мореплавания в северных водах. Формирование военно-морских сил на Севере. Меры против шпионажа. Организация охраны порта от возможных диверсий. Система противопожарной безопасности порта. Диверсия на Бакарице. Трагедия на Экономии. Строительство «особого района взрывчатых веществ»	54
II. ВНУТРЕННЯЯ ЖИЗНЬ ОБЩЕСТВА В ГОДЫ ВОЙНЫ.	84
§ 1. Трансформация экономической жизни под влиянием военных обстоятельств. Финансовая ситуация. Запрещение производства и торговли спиртными напитками. Продовольственное положение. Топливный кризис. Организации либеральной буржуазии и интеллигенции (деятельность купеческого общества, военно-промышленного комитета). Устройство городских электротехнических сооружений (электростанция, трамвай).	84

§ 2. «Рабочий вопрос» и пути его решения в условиях войны. Мобилизации и их влияние на рынок труда во время войны. Привлечение женского труда. Использование трудовой «реквизиции» инородцев. Бурятские рабочие в Архангельской губернии.	111
§ 3. Демографические изменения в Архангельске под влиянием военных обстоятельств. Население и территория города. Изменение численности городского населения во время войны. Размещение воинских частей на территории Архангельска.	124
§ 4. Социальные и культурные изменения под влиянием военных обстоятельств. Расселение военных беженцев. Эмигранты и реэмигранты. Акции по борьбе с «немецким засилием». Активизация общественной жизни. Санитарное состояние г. Архангельска. Квартирный кризис в Архангельске. Понижение уровня жизни населения во время войны. Развитие различных форм благотворительности по отношению к жертвам войны. Изменение психологического климата под разрушающим влиянием военных обстоятельств.	129
ЗАКЛЮЧЕНИЕ. Значение Первой мировой войны в истории Архангельского края.	160

ВВЕДЕНИЕ

Первая мировая война 1914-1918 гг. явилась важным этапом в развитии европейской цивилизации, «прологом XX века», определившим основные направления развития человечества в этом столетии. Для России значение войны определяется также тем, что в эту эпоху сформировался комплекс социальных, экономических и политических противоречий, которые привели страну к тяжелейшим социальным потрясениям, к революциям и гражданской войне. Война обнажила все слабые стороны внешней и внутренней политики Российского государства, потребовала кардинального изменения многих направлений.

В этом плане показательна роль Архангельска - небольшого портового города, недооценка которого правительственными структурами в мирное время едва не обернулось провалом снабжения армии и оборонной промышленности в начальный период войны. В 1914 году Архангельск оказался единственным открытым русским портом, соединенным с центром страны транспортными путями, что позволило в кратчайшие сроки обеспечить доставку и дальнейшую транспортировку в промышленные районы и на фронт важнейшего народнохозяйственного и военного импорта. В условиях войны город вырос в порт мирового значения с развитой инфраструктурой, что определило его дальнейшую судьбу на протяжении всего XX века.

В книге представлены все аспекты жизнедеятельности города-порта Архангельска в годы Первой мировой войны, а также важнейшие моменты жизни губернии в этот период. События войны показаны не только «сверху», через призму правительственных решений, но и «снизу», как бы изнутри, в контексте социальной истории, через «человеческий фактор». Изучение массовых процессов в переломный, кризисный период истории позволяет проследить причины искажения не только социально-экономического развития цивилизации, но и межличностных отношений, крушения традиционной культуры, формирования в обществе разрушительных тенденций, с особой силой проявившихся в последующий период.

Интерес к изучению значения Мировой войны для Архангельского края появился у местных общественных деятелей, которые объединились в краеведческое «Общество изучения Русского Севера», уже в годы войны¹. Один из таких авторов, местный предприниматель и активный

¹ Данишевский И.И.: Народное хозяйство нашего Севера. - Архангельск, 1919; *его же*. Экономические перспективы в связи с железнодорожным строительством на Севере. - Архангельск, 1917; *его же*. Экономическое положение нашего Севера, его внешняя торговля в связи с переживаемыми событиями. // Известия АОИРС. - 1918 - №1-2; Визе В. Всемирная

общественный деятель И.И. Данишевский, был не просто наблюдателем, а самым активным участником событий, зачинателем многих новых экономических проектов в Архангельске. При этом он был объектом преследования со стороны как органов контрразведки, так и правительственными и общественными структурами. В этом человеке ярко проявился свойственный этому периоду российской истории конфликт между идеями либерализма и «государственности».

В годы войны практиковалось опубликование многих важных документов. Для нас особую ценность представляют труды по изысканиям при железнодорожных и портовых строительствах в Северном регионе, опубликованные как во время войны, так и в первые послевоенные годы¹. Книги прекрасно иллюстрированы, в преамбулах даны исторические справки о развитии идеи этих строек, за осуществление которых взялись только в годы войны. Очерк правительственной деятельности в отношении Архангельского порта дан в работе бывшего начальника отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности Б.Н. Кандибы.² Особый интерес представляет анализ Архангельского порта, сделанный специальной комиссией, присланной в Архангельск Обществом заводчиков и фабрикантов Московского промышленного района, для выяснения на месте реальной ситуации с вывозом скопившихся в порту невоенных грузов.³ Информацию о состоянии порта и города дают всевозможные статистические справочники, выходившие в Архангельске в годы войны.⁴

Особенно много литературы по проблемам Первой мировой войны появилось в первое десятилетие после ее окончания, что было вызвано желанием осмыслить «по свежим следам» это важнейшее событие человеческой истории, каким представлялась современникам Мировая война. Тогда же стал подниматься до сих пор являющийся злободневным вопрос о претензиях и контрпретензиях России и стран Антанты по вопросам выполнения союзнических обязательств. Эта тема была «политической», поэтому нередко подвергалась фальсификации. В частно-

война и Архангельский край. // Известия АОИРС. - 1918 - № 3-4; Попов А. Архангельская промышленность и меры к ее развитию. - Архангельск, 1918; и другие.

¹ Изыскания в устьях р. Северной Двины, произведенные в 1915-1916 года для составления аванпорта у гор. Архангельска (составил инженер путей сообщения В.Е. Ляхницкий) // Труды отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности. - Пг, 1916. - Вып. XLIX; Мурманская железная дорога. - Пг., 1916; и др.

² Кандиба Б.Н. Русское портостроительство в период войны 1914-1917гг. - Л., 1924

³ Архангельский торговый порт. / Докл. Моск. торгово-промышл. о-ву. - М., 1914

⁴ Коммерческая справочная книжка Архангельской губернии на 1915 год.- А., 1915; Обзоры Архангельской губернии за 1913-1915 годы; Памятные книжки по Архангельской губернии за 1913-1916гг.; Статистические сборники по Архангельской губернии за 1916 и 1917-1924гг.

сти, это касалось союзнических поставок в Россию через Архангельск; нежелание признать их значения для оборонной промышленности и фронта привело к тому, что роль Архангельска в годы войны практически не изучалась.

К сожалению, многие публикации того времени вскоре оказались в спецхранах библиотек, стали труднодоступны для исследователей, и не смогли оказать должного влияния на дальнейшее развитие отечественной исторической науки, которая с конца 1920-х годов оказалась под влиянием идеологических стереотипов и гипертрофированного «классового подхода». В советской историографии происходит формирование отношения к Мировой войне как к событию, подготовившему предпосылки для революционных социальных преобразований. Тема войны, таким образом, стала неактуальной; подчеркивалось ее второстепенное значение по сравнению с событиями Октябрьской революции. Кроме того, на рубеже 1920-30-х годов в отечественной исторической науке было разгромлено такое перспективное направление, как краеведение; научное исследование региональных и локальных проблем не приветствовалось и постепенно исчезало. Изучение местных событий допускалось только как подбор фактов, подтверждающих общую историческую концепцию.

Однако со второй половины 1930-х годов, в связи с назреванием новой мировой войны, возрос интерес к военной истории; в эти годы появляется немало отечественной и переводной литературы по вопросам стратегии и тактики армий всех воевавших в Первой мировой войне сторон, об организации тыловых служб. Впрочем, эти исследования преследовали чисто практические цели; при этом «специфика» Первой мировой войны отходила на второй план. Тогда же появляются публикации, нередко имеющие гриф «для служебного пользования», по изучению опыта Великой войны (как ее принято называть в мировой науке) в вопросах мобилизации Архангельского порта для внешнеторговых операций с союзниками, формирования Северной флотилии, защиты морских путей.¹

Небольшое «окошко» для более или менее объективного отражения проблемы союзнических поставок, в том числе и через Архангельск, появилось в годы Отечественной войны 1941-1945 гг., когда Советский Союз вступил в союзнические отношения с Англией и США, и были восстановлены - почти по образцу Первой мировой войны - поставки грузов военного значения через северные и дальневосточные порты. В эти го-

¹Быков П.Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914-1918гг. - Л., 1939; Марков С. Корабли, взлетевшие на воздух // Год двадцать второй: Альманах. - М., 1939.

ды появляется ряд публикаций, положительно освещавших вопросы союзнических отношений России со странами Антанты¹.

С началом «холодной войны» поставки эпохи войны 1914-1918 гг. стали вновь оцениваться односторонне: союзников обвиняли в нарушении обязательств и в попытках вмешиваться таким образом во внутренние дела России. Подобные выводы справедливы, но они обычно декларировались без надлежащего исторического анализа.

С 1960-х годов, в период своеобразной «оттепели», советская историческая наука активизируется, и изучение Первой мировой войны происходит в основном в трех направлениях - военная история, внешнеполитическая деятельность, социально-экономическое развитие. По военной истории появляется ряд новых концептуальных трудов; в 1975 году усилиями советских историков была создана коллективная монография по военной истории событий 1914-1918 гг.,² освещающая состояние русской армии и ее боевой опыт, историю развязывания войны, ее ход и историческое значение. В этом труде дается общая характеристика Северного морского театра и деятельности Флотилии Северного Ледовитого океана. Историков интересуют внешнеэкономические связи России с союзниками во время войны, в которых исключительное значение принадлежало Архангельску³.

Изучение экономического развития России начала XX века в советской исторической науке осуществлялась в соответствии с «ленинской теорией империализма». При этом во многих общих трудах, посвященных экономическому развитию страны в начале века, событиям Первой мировой войны уделялось неоправданно мало внимания. Это касается и работ по истории Архангельского Севера. Проблемы экономического развития края в период войны 1914-1918 гг. подняты, к сожалению, в очень сжатом виде.⁴ Экономические вопросы рассматривались авторами в связи с развитием традиционного вида производства —

¹ Сидоров А.Л. Отношения России с союзниками и иностранные поставки во время первой мировой войны. // Исторические записки. - Т.15 - 1945; он же. Миссия в Англию и во Францию по вопросу снабжения России в годы первой мировой войны. // Исторический архив. - Т.IV - 1949.

² Первая мировая война 1914-1918 гг.: В 2-х т./ Под ред. И.И. Ростунова. - М., 1975.

³ В.А. Игнатьев. Русско-английские отношения накануне Октябрьской революции. - М, 1966; Столяренко М.А. Англо-русские соглашения о северных портах России в годы первой мировой войны. // Вестник ЛГУ. - 1961 - № 8; его же Значение русских северных морских сообщений и портов в годы первой мировой войны. // Записки центрального военно-морского музея. - 1960. - т.2; его же Англо-русские соглашения о северных портах России в годы первой мировой войны. // Вестник ЛГУ. - 1961 - №8; его же Значение русских северных морских сообщений и портов в годы первой мировой войны. // Записки центрального военно-морского музея. - 1960. - т.2.

⁴ Трофимов П.М. Очерки экономического развития Европейского Севера России. - М., 1961; Цейтлин М.А. Очерки развития лесозаготовок и лесопиление в России.- М., 1968.

лесопиления, которое в годы войны находилось в кризисном состоянии, первоначально в связи с запретом на вывоз из страны сырья, а впоследствии в связи с высокими фрахтами на экспорт. Вместе с тем, именно в годы войны прогнозировалось, что в послевоенный период начнется подъем северного лесопиления и его вывоза за границу.

Освещение социально-экономических вопросов развития и связанных с ним проблем рабочего движения носили в этот период тенденциозный характер,¹ только с позиций классовой борьбы. В частности, прибытие в Архангельский порт рижских транспортных рабочих рассматривался в немногочисленных публикациях на эту тему как тактический прием РСДРП. Преувеличивалось значение немногочисленных рабочих выступлений, во многом превратно толковалось положение рабочего класса; при этом не подвергался должному анализу такой важный вопрос, как обеспечение рабочей силой объектов народного хозяйства в годы тотальной войны.

Всплеск интереса к истории Архангельска, в том числе и в годы Первой мировой войны, был вызван подготовкой к 400-летию города. В это время в коллективной монографии «Архангельск. 1584-1984», а также в местной прессе, появляется несколько публикаций на эту тему профессора Г.Г. Фруменкова.

С конца 1980-х годов перед советскими историками открылись новые перспективы - произошел отказ от прежних догм в подходах к историческим событиям, появилась возможность работать в закрытых прежде архивах, в том числе и в иностранных. Диалог между российскими и западными историками уже не носил характер непримиримости, как это было прежде. Обилие публикаций как в научных, так и в научно-популярных изданиях, появившихся в начальный период «перестройки», был посвящен показу так называемых «белых пятен» отечественной истории, с использованием недоступных прежде источников. В этот период развития отечественной исторической науки появляются как конъюнктурные публикации, в достаточной степени тенденциозно дискутирующие с прежними догматическими построениями, так и полноценные научные труды. Тема Первой мировой войны становится у отечественных историков предметом специального изучения.

С 1992 года при Институте всеобщей истории РАН работает Ассоциация историков Первой мировой войны, которая ставит своей целью «подойти к истории Великой войны многоаспектно, исследуя разнооб-

¹ Никулина Т.В. Пролетариат Европейского Севера России в годы империалистической войны. // Вопросы истории Европейского севера: Межвузовский сборник. - Петрозаводск, 1984 Очерки истории Архангельской организации КПСС. - Сев.-Зап. книж. изд-во, 1970. - С. 61; Владимирова Л.В. Северная латышская группа РСДРП. // Памятные даты Архангельской области на 1981 год. - Архангельск, 1981.

разии ее глобальных проявлений и воздействие на судьбы мировой цивилизации». Под эгидой Ассоциации проводятся разнообразные исследования, касающиеся различных аспектов Первой мировой войны. Особое внимание предлагается уделить изучению изменения духовной атмосферы в обществе во время войны, исследованию влияния войны на общественную мораль, на политизацию общества.

Региональные проблемы истории Первой мировой войны в настоящее время так же привлекают внимание. Возрос интерес к ней и у краеведов, рассматривающих в основном локальные события или деятельность отдельных исторических персонажей. В Архангельске это касается, прежде всего, истории порта, а также событий на Бакарице в октябре 1916 года и на Экономии в январе 1917 г. К сожалению, при отсутствии фундаментального исторического труда, дававшего бы основные положения данных исторических событий, краеведы нередко допускают ошибки. Изданная в Архангельске «Поморская энциклопедия» объединила все разрозненные историко-краеведческие исследования, в том числе и по теме Первой мировой войны.

Предлагаемая читателю книга раскрывает прежде всего социальные проблемы Мировой войны в региональном аспекте. Особое внимание уделяется развитию и деятельности Архангельского транспортного узла в годы войны; процессам экономического развития города и региона с целью выявления дальнейших перспектив в этом направлении, наметившихся в период войны. Перед читателем раскрываются социально-культурные процессы, происходившие в городской среде под деформирующим влиянием условий военного времени; процессы социальной миграции, ломки устоявшихся социоэтнических отношений под влиянием экстремальной ситуации Мировой войны. В книге показана практическая деятельность и дана личностная характеристика тем деятелям – и знакомым (инженер П.Г. Минейко, губернатор С.Д. Бибилов), и неизвестным (капитан I ранга В.Я. Ивановский) – которые сыграли большую роль в организации Архангельского порта и всей жизни региона в условиях военного времени. Эту роль сложно переоценить; возможно, при другом развитии последующих событий, именами этих людей были бы названы улицы в городах и селах Архангельской области. Историческая справедливость требует, чтобы потомки о них вспомнили, хотя бы на страницах научно-популярного издания.

В книге война показана как одно из выражений кризиса цивилизации XIX-XX вв., когда обострились все присущие этой цивилизации противоречия, были затронуты все стороны общественной жизни, подвергся влиянию сам менталитет народа, и вместе с тем определились ос-

новые направления дальнейшего развития европейской цивилизации на протяжении всего XX века. История северной провинции в переломный период, когда рушились традиционные отношения, деформировалась система общественных ценностей и под влиянием психологического и экономического пресса складывались новые формы межличностных отношений, вполне наглядно иллюстрирует этот «цивилизационный кризис».

При работе над книгой были использованы самые разнообразные источники: архивные документы¹, информация из газет и журналов того времени², воспоминания современников событий – как опубликованные, так и собранные автором в 1980-90-е годы.

Работа с архивными документами периода Первой мировой войны представляет из себя большую сложность; особенно это касается документов последнего периода (конец 1916 - 1917 гг.), когда многие из них представляют собой небольшие клочки бумаги с торопливой записью, нередко карандашом. В это время особенно развивается так называемый «телеграфный стиль» в деловой переписке: появляются разнообразные сокращения, использование шифров. Среди источников преобладают телеграммы, телефонограммы, расшифровки шифрограмм, которые отличаются краткостью изложения, предполагающей понимание предмета обсуждения корреспондентами. С другой стороны, благодаря указанию на документах подобного рода точного времени, места отправления и адресатов, значительно облегчается датировка событий.

Бюрократизация всех сторон общественной жизни, развившаяся именно в период Первой мировой войны, когда практически любое, даже частное мероприятие требовало большой переписки и тщательного документирования, значительно облегчает изучение т.н. «обыденной истории» общества. Это тем более важно, что события этой войны, в отличие от других событий начала XX века, почти не отложились в опубликованных воспоминаниях. Возможно, причина в том, что Мировая война перешла в гражданскую, разделившую наиболее активную часть населения на два непримиримых лагеря. Последующие события заслонили собой воспоминания о Великой войне, хотя еще в 1917 году современникам казалось, что они переживают самые важные моменты истории в жизни своего поколения.

¹ Государственный архив Архангельской области (ГААО), Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ)

² Газеты «Архангельск», «Северное утро», «Архангельские губернские ведомости»; журналы «Известия Архангельского общества изучения Русского Севера», «Архангельские городские известия», «Архангельские епархиальные ведомости».

Среди немногочисленной мемуарной литературы имеется несколько источников, дающих взгляд современников событий.¹ Важную информацию содержат воспоминания, записанные в 1920-е годы сотрудниками архивов «Истории партии» («истпартом»), в том числе и в Архангельской губернии²; в основном это рассказы участников революции и гражданской войны, но в некоторых из них сохранились яркие и интересные описания событий предшествующего периода.

Очень важным источником для изучения истории повседневности является «устная история», то есть интервьюирование людей, в чьей памяти могли отложиться важные воспоминания, по специальной методике. Автор, занимаясь на протяжении многих лет изучением городской культуры начала XX века, стремилась фиксировать все воспоминания старожилов о жизни города в этот период; некоторые из них использованы при изучении Первой мировой войны. Следует отметить, что эти воспоминания требовали самого тщательного критического анализа, поскольку информаторы были во время войны еще детьми, и в их памяти нередко путаются события, происходившие в годы Первой мировой и непосредственно наступившей за ней гражданской войны.

Ценным историческим источником являются материалы периодической печати. В годы войны на территории города и края выходило несколько печатных изданий: газеты «Архангельск» и «Северное утро», «Архангельские губернские ведомости», «Архангельские епархиальные ведомости»; журналы «Известия Общества изучения Русского Севера», «Архангельские городские известия». После событий Февральской революции стало издаваться значительно большее количество газет, в основном, впрочем, «однодневки». В условиях ужесточающейся военной цензуры информация периодических изданий, прежде всего газет, не могла быть полной. Вместе с тем, в них содержится немало сведений о быте города. Выявленная таким образом информация была критически проверена по другим источникам. Нередко газетные публикации определяли направление поиска в архивных документах.

Важным, хотя и весьма специфическим источником является иллюстративный, прежде всего фотографический материал. В конце 1916 года местное фотографическое общество обратилось к гражданскому и

¹ Давыдов В. Гибель «Оремсби»: Драма во льдах Полярного моря: Эпизод из Великой Мировой войны. - Пг., 1919; Сункуев А.С. Из воспоминаний *реквизированного* // Бурятское издание. - 1929. - №1-2; Кедров М.С. За Советский Север. - Л., 1940; Федоров В.Г. В поисках оружия. - М., 1964; Бочек А. Всю жизнь с морем. - М., 1969; Брагин И. Мое поколение. - Архангельск, 1968; Фрезер Евг. Дом над Двиной. - Архангельск, 1998; Белый Север, 1918-1920: Мемуары и док. - Вып. I. - Архангельск, 1993.

² ГААО ОДСПИ (Отдел документов социально-политической истории) Ф. 8660 (Фонд воспоминаний).

военному губернаторам с просьбой разрешить одному из Архангельских фотографов съемку в городе и в порту, «дабы сохранить для потомков грандиозные события, которые переживает наш город в настоящую, Великую войну». Такое разрешение получил местный фотограф А. Поплавский. При этом было оговорено, что отпечатывать снимки до конца войны он не будет, а негативы обязуется хранить в здании губернского правления. Судьба этих негативов неизвестна. Но фотограф, по видимому, имел дубликаты некоторых негативов, которые в конце 1960-х годов попали в фонды областного краеведческого музея и в Государственный архив Архангельской области. Значительная часть этих негативов не публиковалась, а они дают представление о городе Архангельске в последний период войны. Кроме этой коллекции, имеется еще несколько десятков фотографий, сделанных фотолюбителями - офицерами, военными строителями, а также профессиональными фотографами, занимавшимися фотофиксацией каких-либо событий по заданию властей. Фотография - такой документ, который сложно фальсифицировать или превратно истолковать. Учитывая неполноту архивных фондов, относящихся к последнему периоду войны, фотографии служат ценным источником информации, могущим подтвердить достоверность той или иной сомнительной информации.

Эпоха Первой мировой войны достаточно приближена к нашему времени, что создает иллюзию легкости ее научной реконструкции. Вместе с тем, имеющиеся источники дают достаточно фрагментарную картину происходивших событий, что в первую очередь относится к внутренней жизни города. Иногда источники дают противоречивую информацию, что объясняется военными обстоятельствами и существованием цензуры. При работе над книгой все факты были тщательно перепроверены через максимальное количество источников, и результат этой скрупулезной работы в виде создания полноценной картины жизни города Архангельска в один из переломных периодов истории представлен читателю.

АРХАНГЕЛЬСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ И ЕГО ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ НУЖД ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОБОРОНЫ

После закрытия в 1860-х годах Архангельского Адмиралтейства, были упразднены местный гарнизон, военный порт и Новодвинская крепость. Архангельскому порту больше не уделялось внимания в военной доктрине Российской империи. Считалось, что далекий северный город, потерявший прежнее стратегическое значение центра государственного кораблестроения, не будет привлекательным для потенциального противника.

С тех пор Архангельск совершенно не был приспособлен к отпору вражеского вторжения с моря. В начале XX века от гарнизона остался лишь резервный батальон, а военно-морские силы представляло здесь посыльное судно Балтийского флота «Бакан», осуществлявшее охрану внутренних северных российских вод.

Однако начавшаяся Мировая война сразу же заставила столкнуться с непредвиденными сложностями. Уже 21 июля (3 августа по н. ст.) 1914 г. в Архангельск приходят секретные сообщения от русского консула в Норвегии о том, что сюда направляются четыре германских миноносных крейсера¹. Губернатор С.Д. Бибилов, опасаясь высадки десанта, собрал экстренное совещание, на которое, кроме находившихся в городе офицеров – уездного воинского начальника полковника Г.Д. Дитерихса и командира дисциплинарного флотского полуэкипажа капитана I ранга Заборовского, - был приглашен командир зашедшего в порт для ремонта судна «Бакан» капитан II ранга Поливанов. На этом совете было принято решение преградить вход в порт неприятелю, затопив в фарватере Северной Двины интернированные германские торговые суда, а также одиннадцать деревянных барж, реквизированных для этих целей у владельцев. На острове Мудьюг был установлен наблюдательный пункт, а снятые с «Бакана» орудия установлены у Лапоминок.

С целью не допустить неприятеля в другие порты губернии, подобные баррикады из затопленных судов были устроены при входе в Онегу и в Александровск. По воспоминаниям современника, «когда началась война, в Александровске была паника; говорили - германские суда идут, нас всех убьют. Население побежало в горы. А. Синяков с братом все горшки дома перебили, чтобы немцам не достались, а сами уехали на лодке. Остальные друг с дружкой со слезами прощались. Многие в церкви ночевали, поп служил молебен о помиловании. Административ-

¹ РГА ВМФ Ф.418. Оп.1. Д.4642. Л.20; Д. 388 Л. 36

ный пароходик с одной пушечкой арестовал немецкий транспорт и привел в Александровск. Во время паники стали его топить, открыли кингстоны...»¹.

Конечно, перекрыв баррикадами фарватер при входе в порты, удерживать неприятеля долгое время было невозможно. Расчет был на подход к Архангельску военной помощи из Вологды. Губернские власти направили туда запрос вернуть сформированные в Архангельске батальоны для организации местной обороны.

Быстрые и решительные меры по организации обороны северного побережья России были оценены в Петрограде по достоинству. К счастью для Архангельска, они оказались напрасными, так как сведения о подходе к городу германских крейсеров не подтвердились. Выяснилось, что за вражеские корабли были приняты британские торговые суда, направлявшиеся

в Сибирь за хлебным грузом. Поскольку опасность вторжения сохранялась, решено было фарватер не расчищать. Однако в ближайшие недели приступили не только к очищению фарватера от затопленных судов, но и к дноуглубительным работам.

Уже первый месяц войны показал, что Русский Север оказался единственным открытым для сношения с союзниками районом, поскольку Черное и Балтийское моря оказались закрытыми неприятельским флотом. Вопрос об обороне Архангельского порта и охране морского пути из Архангельска в Англию и Америку встал на первый план.

§ 1. Реорганизация порта и приспособление его к нуждам военного времени

В конце июля 1914 года из Морского министерства пришла телеграмма: «Примите меры, чтобы иметь свободный вход с моря. Необходимо иметь в виду, что Архангельск понадобится как порт для ввоза боевых припасов и вывоза хлеба в Англию и Францию»². Из Министер-

В годы войны Архангельск имел регулярные контакты со столицей. Связь происходила телеграфом. Чтобы не возникало сложностей в связи с разницей в местном времени, Архангельск (впервые в России) был переведен на «поясное» время – Петроградское.

Астрономическое время значительно отличалось от «поясного». Так, когда в Архангельске был ровно полдень – в Петрограде 11 часов 27 минут 52 секунды; в Москве – 12.56.04; в Мезени 12.15.00; в Пертоминске 11.51.55, на Соловках 11.40.54.

¹ ГААО ОДСПИ Ф. 8660 О. 3 Д.234. (Воспоминания Кобыльникова А.П., 1935 г.)

² РГА ВМФ Ф.418. О.1. Д.388. Л.47

ства торговли и промышленности также сообщалось, что «посол Великобритании постоянно обращается с ходатайствами как по вопросам поддержки торговых сношений через Архангельск, так и о получении Англией и доставке нами отдельных необходимейших товаров для снабжения не только мирного населения, но также их армии и флота»¹. В августе затопленные в фарватере корабли и баржи начали спешно поднимать, освобождая проход в порт для нескольких десятков судов, доставлявших важные казенные грузы, и прежде всего уголь.

Зависимость России от импорта каменного угля наблюдалась еще до войны. В основном уголь и кокс ввозились через балтийские порты. Тем не менее, это топливо составляло более 33% всего объема ввоза и через Архангельский порт, являясь второй по величине статьей незначительного в целом импорта. Основными потребителями ввозимого через Архангельск угля были торговый порт и Мурманское срочное пароходство, но накануне войны значительную часть угольного импорта направляли в центр страны.

С началом войны резко увеличивается потребность в угле ведущего боевые действия флота, и при этом возникают сложности при его доставке в Балтийские порты. Нехватка каменного угля достигла таких размеров, что некоторые фабрики перешли на дровяное топливо, что в конечном счете привело к «дровяному кризису», лихорадившему крупные города страны в течение всей войны.

Основные поставки импортного угля для нужд флота Морское министерство решило осуществлять через Архангельский порт. Сюда был сделан запрос о возможности срочно принять большое количество угля. Ответ начальника порта показался в Министерстве обнадеживающим, и к концу августа 1914 года в Архангельск было направлено 15 пароходов с углем, а в сентябре и октябре - еще 106 угольщиков².

Война разразилась, когда навигация в Архангельском порту уже заканчивалась. Обычно в конце лета и начале осени сюда приходило не более 7-10 пароходов. Однако блокирование неприятелем балтийских и черноморских портов вынудили направлять в Архангельск не только уголь для военного флота, но и другие грузы, закупленные для России. Всего в сентябре и октябре 1914 года, на которые пришелся пик первой военной навигации, в Архангельский порт было доставлено 22 миллиона пудов угля и около 15 миллионов пудов прочих грузов (из которых не менее 2,5 миллионов пудов были так называемые «частные», то есть для нужд потребительского рынка.). В ноябре ожидался приход еще 15-20 транспортов. Пароходы с важными правительственными закупками

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.359. Л.11

² Архангельский торговый порт. - М., 1914. - С.12

разгружали на двух плохо оборудованных для приема импорта пристанях на левом берегу Северной Двины, с тем, чтобы сразу же перегружать из трюмов пароходов на железнодорожные платформы и в вагоны. Разгрузка угля производилась и в районе Соломбалы, прямо в баржи, на которых уголь также доставлялся на левый берег, к железнодорожному полотну. Однако узкоколейная железная дорога не могла справиться с таким объемом перевозок, и к зиме вдоль левого берега на несколько верст протянулись громадные горы угля. Под угольные склады была передана часть Смольного буяна и весь Мосеев остров, любимое место гулянья горожан, который в считанные недели оказался полностью завален горами угля.

Остальные грузы выгружали в основном на городских пристанях на правом берегу Двины, а также на Льяном буяне (в настоящее время здесь расположен стадион «Буревестник») и в Соломбале. Городские пристани были недостаточно длинными, что не позволяло одновременную разгрузку всего парохода, который был вынужден продвигаться, по мере разгрузки, вдоль пристани. Сложность состояла и в том, что на одном пароходе прибывали и казенные, и частные грузы, а их разгрузка предписывалась в разных местах. Пароход вынужден был переходить от одной пристани к другой, что еще более задерживало разгрузку. Не хватало рабочих рук, не хватало портовых кранов и даже простейших домкратов и ломов. Рабочие артели, состоящие из 25-30 человек с лошадьми, не в состоянии были достаточно быстро передвигать крупногабаритные и тяжелые грузы. Из-за отсутствия освещения причалов, в темное время суток работы проводить было невозможно. В результате разгрузка парохода вместо обычных 14-16 дней растягивалась на месяц и более, а в это время десятки пароходов, все подходивших и подходивших к порту, неделями простаивали, ожидая своей очереди на разгрузку.

Проблемой была и доставка грузов с правого берега на железнодорожную станцию. Кроме небольшого пароходика, который в довоенное время перетаскивал баржи с одного на другой берег не чаще четырех раз в день, перевозками через Двину стали заниматься еще четыре бывших траулера, но и это не помогло решить проблему. Доставляемые с моря грузы постепенно заполняли все свободные площади на городских и пригородных набережных, вызывая опасение, что своевременно вывезти их не удастся, и много ценных грузов может погибнуть от непогоды.

Для организации приема угольных грузов и их дальнейшей транспортировки в Петроград, Морским министерством в Архангельск был командирован капитан I ранга Виктор Яковлевич Ивановский. Прибыв в

Архангельск, он убедился, что реальная картина возможностей Архангельского порта по приемке важных военных грузов разительно отличается от той, которая была нарисована в рапортах местных чиновников. Порт совершенно не был приспособлен для приема такого количества импорта. К тому же прием и переотправка грузов были устроены хаотично; нередко столь нужный флоту уголь отправлялся после частных грузов, которых также ввезено в Архангельск было немало. Владельцы, кровно заинтересованные в их скорейшей доставке, «проталкивали» их для провоза по железной дороге, пользуясь для этого связями, а возможно, и взятками ответственным чиновникам. По мнению Морского министра Григоровича, «появление в Архангельске Ивановского явилось ударом по карманам многочисленных предпринимателей, которые с началом войны поспешили в Архангельск, рассчитывая на легкую чрезмерную наживу за счет казны»¹.

В.Я. Ивановский был предтечей целой плеяды порожденных революцией хозяйственников, которые все вопросы решали «с помощью угрозы револьвером». Известно, что русский народ может простить власти все, кроме слабости. Большинство чиновников и даже военных руководителей последнего этапа существования Империи, к сожалению, отличались именно слабостью. Возможно, будь таких личностей, как Ивановский, в распоряжении власти побольше в экстремальных условиях той войны, история нашей страны пошла бы другим путем...

Ивановский начал с того, что «захватил» построенные Архангельским биржевым комитетом на левом берегу причалы так называемой «Экспортной ветки». Он действовал быстро и решительно, не дожидаясь принятия различными инстанциями соответствующих решений, потому что понимал - если не организовать прием угля прямо в вагоны, время будет упущено, и начавшийся ледостав не позволит вывезти к железной дороге столь необходимый ведущему бои Балтийскому флоту уголь. Деятельность Ивановского в Архангельске, по мнению современников, проходила под лозунгом: «Сначала обеспечение флота и армии всем необходимым, а потом уже формальности», и эта деятельность была «подчас уж слишком решительная», и все же «все созданное, организованное сделанное в Архангельске является детищем Ивановского!» - такого было мнение командированных сюда представителей Особого комитета при Военном министре.²

Весьма решительно расправился Ивановский и с местными предприимчивыми людьми, которые быстро почувствовали, что на военных

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.388. Л.114

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.362. Л.191

поставках можно хорошо заработать. Владельцы трех крупных архангельских фирм – Э. Шмидт, С. Андерсен и братья Данишевские - быстро объединились в «Соединенное угольное агентство» и стали монопольно брать подряды на разгрузку казенных грузов «первостепенной важности», прежде всего каменного угля. «Эти господа, имея в виду затруднительное положение, составили блок и запросили с казны очень большую цену». Кроме того, агентство пользовалось трудом мобилизованных для разгрузки крестьян и ратников, которые высказывали недовольство, что они работают не на правительство, как их призывали, а «для частных лиц с иностранной фамилией и еврейской подкладкой»¹. В конце концов, Ивановский разорвал контракт с агентством и начал организовывать работу самостоятельно, что вызывало недовольство местных предпринимателей, которые завалили жалобами губернатора и Морское министерство.

Ивановский категорически возражал против отправки из Архангельска любых «частных» грузов вплоть до окончания «угольной операции». Он выступал также и против доставки в порт экспортных грузов, поскольку это замедляло оборачиваемость железнодорожных вагонов². Трения между ведомствами, возникшие в результате решительных действий Ивановского, привели к тому, что Архангельскому губернатору Бибикову было рекомендовано обсудить вопросы «экстренного приспособления порта к потребностям настоящего времени» и увязать вопросы по приемке угольных и других грузов на особом совещании, в работе которого приняли участие В.Я. Ивановский, назначенный к тому времени начальником обороны Архангельского порта; портовые чиновники и представители различных ведомств, местного самоуправления, купеческого и биржевого обществ, крупных пароходных компаний, банков, и прочие «заинтересованные лица». Это «межведомственное» совещание, состоявшееся 7 и 11 сентября 1914 года, констатировало, что практически все пристани в городе были «захвачены» Ивановским для приема угля и других казенных грузов. В результате срочных работ по устройству новых пристаней - в Соломбале, на Мосеевом острове, на Смольном буюне и у «Бакарицы» - можно было одновременно принимать для разгрузки 39 угольщиков, не считая выгрузки угля прямо на рейде, в баржи, для дальнейшей транспортировки в Котлас. По мнению губернатора Бибикова, для приемки угля этого было достаточно, поэтому все оставшиеся пристани следует предоставить под отправку других скопившихся в Архангельске грузов.

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.362. Л.5

² ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2660. Л.39

Впрочем, вскоре под давлением правительства Великобритании доставка «частных грузов» через Архангельский порт была вообще запрещена.

Следующим важным вопросом в «угольной операции», которой в Архангельске столь энергично руководил Ивановский, было обеспечение ее рабочими руками. Первое время формированием рабочих артелей для разгрузки и перегрузки угля занималось «Соединенное угольное агентство». Обычная система найма рабочих показалась Ивановскому слишком медленной, и в августе 1914 года он подталкивает губернатора Бибикова потребовать от уездных исправников организовать привлечение к работам не менее двух тысяч рабочих. «Поспешите с организацией. В работах могут участвовать женщины» - говорилось в телеграммах, рассылаемых по уездам за подписью губернатора.

Плата рабочим предполагалась по копейке с пуда и рубль в неделю на наем квартиры. Условия были привлекательными, и рабочие в больших количествах устремились в Архангельск. Однако Ивановский, не дождавшись, пока артели соберутся, уже нашел выход из положения: к работам в порту были привлечены арестанты из дисциплинарного флотского полуэкипажа и ратники 13-й Архангельской дружины. Губернатор, проявивший немало трудов по сбору рабочих-артельщиков и привлекая для этого немногочисленных уездных чиновников, был раздосадован и высказал в адрес Ивановского претензию в Морское министерство. Ивановский, объясняясь по этому поводу, заявил, что «высылаемые рабочие не удовлетворяют назначению и подобная присылка ведет лишь к непроизводительным тратам»¹. Позиция представителя Морского ведомства была понятна: действительно, для срочных казенных работ удобнее было применять труд ратников - они уже были обеспечены казенным жильем и питанием, подчинялись армейской дисциплине, и оплата их труда не была столь обременительной для казны, как оплата вольных рабочих, которые к тому же не прочь были, воспользовавшись срочностью работы, требовать повышения расценок.

После отправки ополченческих дружин на фронт в сентябре 1914 года вновь встал вопрос о рабочих для «угольной операции». Бибиков, ссылаясь на срыв первой трудовой мобилизации, отказался заниматься этим вопросом вновь. Однако проблема рабочих рук в первую военную навигацию все же успешно разрешилась, так как обещанные высокие заработки привлекли сюда множество людей. К тому же для работ в порту на все время войны была оставлена 14-ая Архангельская пешая дружина.

¹ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2660. Л.76

Ценой невероятных усилий, практически в одиночку, Ивановскому удалось решить задачу разгрузки пришедших в Архангельский порт пароходов с углем, а именно она была важнейшей в последние, горячие недели летней навигации. После первого, хаотичного периода в вопросах доставки, выгрузки с пароходов и перегрузки для дальнейшей транспортировки в центр страны угольных грузов, эти работы стали осуществляться более налажено. Англо-русский комитет в Лондоне заключил договор с английской фирмой «В. Мартенс и К^о» на перевозку грузов в Архангельск; эта же фирма имела свое представительство в Архангельске, занимавшееся вопросами перегрузки угля и других грузов для их дальнейшей отправки по назначению.

Осенью и зимой 1914 года совместными усилиями местных и столичных властей решались вопросы **расширения возможностей Архангельского порта**, в том числе и максимального продления зимней навигации; а также организации дальнейшей транспортировки доставляемых в порт грузов в центральные районы страны.

Архангельский порт со второй половины XIX века переживал тяжелый кризис, но в начале XX века в его развитии наметился некоторый прогресс. Архангельский порт развивался в основном как экспортный, 96% его довоенного оборота составлял лес и пиломатериалы, причем лес, доставлявшийся к Архангельску по реке, грузился в морские пароходы на плаву или при помощи лихтеров, а пиломатериалы - в основном прямо с заводских пристаней, расположившихся вдоль Маймаксанского русла Северной Двины. Благодаря введению протекционистских железнодорожных тарифов увеличился экспорт хлеба, который составлял вторую по значимости статью российского экспорта через Архангельск. Хлебные грузы доставлялись к порту на баржах, с которых и перегружались в трюмы пароходов.

Таким образом, основная часть грузов, вывозимых через Архангельский порт, не нуждались в специально приспособленных портовых и причальных устройствах. Импорт был незначителен и в основном состоял из предметов, необходимых для местного потребления. Для его разгрузки и хранения использовались причальные линии и складские помещения на правом берегу реки, прямо на территории города.

Перед войной в порту имелось 4 постоянные городские пристани; ежегодно устанавливалось 7-8 плавучих пристаней и два плота, у которых могли вставать небольшие суда. Кроме того, в порту было до 35 частных пристаней, и оставалось еще достаточно свободных мест, годных для устройства причальных линий. Так, на левом берегу, где закан-

чивалась Архангельская железная дорога, связывавшая город с центром страны, никаких пристаней для морских пароходов вообще не было.

Архангельск был географически редким портом в мире; благодаря отсутствию естественных границ, здесь можно было устроить исключительно длинные причальные линии с развитой портовой инфраструктурой. При этом, как отмечали в 1913 году специалисты, Архангельский порт «далеко не использует своей пропускной способности».¹ Он даже не входил в перечень тех объектов, которым предполагалось выделить на 1914 год средства на новое строительство. Порт имел сугубо экспортную направленность. Вывоз превышал ввоз в 8-10 раз, и это явилось причиной слишком высоких фрахтов на экспорт, что не способствовало развитию отечественного мореплавания, и значительная часть перевозок осуществлялась на иностранных судах.

Уже в первые недели войны, когда резко увеличился импорт, фрахт значительно понизился, и таким образом создались благоприятные условия для развития собственного торгового судоходства, однако российские предприниматели не сумели этим воспользоваться, поскольку в стране была введена «военно-судовая повинность», то есть флот был мобилизован для осуществления государственных заданий.

Накануне войны в Архангельском порту могло одновременно разгружаться не более пяти-семи больших морских пароходов. Этого было достаточно, поскольку основной грузооборот порта осуществляли небольшие суда каботажного плавания. Однако с началом войны ситуация изменилась - к Архангельску устремилось большое количество океанских торговых судов. В первые же недели войны потребовалось

«Странно видеть негров белой ночью... По тротуару шагают, мягко ступая, французы. Уголки голубоватых шинелей отогнуты и приколоты к полам. На головах синие стальные каски...

Китайцы сидят кружком, курят что-то из коротеньких тонких трубочек, молчат и, подобно курам на насесте, перекидываются звуками, а не словами...

Английские матросы с красными помпончиками на шапках, бритые, краснощекие, - большие мальчишки; болтают о чем-то на английском с девицами...

Без усталости чихают стальные копры, забивая сваи... Гремят и звенят цепи лебедек...

Тяжко ступая, больной, изможденный, в запашном чекмене с газырями, в косматой папахе, осетин идет по проспекту, устланному поперек бревнышками ели; на погонах зеленая надпись «Охрана».

В куртке - австрияк, из-под кепки - пустой любопытный взгляд, на плече заступ. Идет. В зубах папироска пыхает красным огоньком...» (Архангельск. - 1916. - № 185)

¹ Отчет о состоянии и деятельности Архангельского торгового порта и портового управления в 1913 году. - Архангельск, 1916

усовершенствовать старые и устроить новые пристани. Первыми инициативу проявил Архангельский биржевой комитет, который, узнав, что ожидается доставка в город большого количества экспортных и импортных грузов, начали срочно строить временные пристани, в том числе и на левом берегу, и готовить складочные помещения.

Когда приспособлением Архангельского порта для приема большого количества экспортных и импортных грузов озаботилось правительство, строительством пристаней стали заниматься казенные ведомства. С конца лета 1914 года Министерство торговли и промышленности начинает в Архангельске портостроительные работы, обеспечившие уже осенью 1914 года одновременную разгрузку у берега до пятидесяти океанских пароходов с глубокой осадкой. Поскольку власти рассчитывали на скорое окончание войны, Архангельский порт оснащался временными пристанями. Особо важным было строительство складских помещений, поскольку из Архангельска грузы сразу вывезти было невозможно, и требовалось обеспечить их сохранение в течение нескольких месяцев.

Согласно довоенным законам, российские приморские города получали в свое распоряжение значительную часть портовых сборов, за счет которых производилось работы по улучшению порта. С началом войны эти сборы перешли в ведение казны. Гласный городской думы возмущенно восклицал на заседании: «Город стараются отстранить от государственного дела, стараются показать, что город своекорыстен, что он мешает государственному делу!»¹. При этом следует отметить, что городские власти действительно решили воспользоваться особым положением Архангельска во время войны, когда места на городских пароходных пристанях стали буквально «нарасхват» у частных предпринимателей. В связи с этим городская дума пересмотрела плату за аренду причальной линии, которая составляла 12 рублей за пользование одной погонной саженью городских причалов (для сравнения, в Ярославле такая аренда обходилась в 50 рублей, а в Нижнем Новгороде в 172 рубля). Теперь же, «сообразуясь с существующими в Архангельске весьма высокими ценами на земельные участки и принимая во внимание громадные обороты, которые совершают пароходные фирмы у берегов Архангельска», плата устанавливалась от 25 до 50 рублей за погонную сажень.²

Тем временем представитель Морского министерства В.Я. Ивановский был озадачен проблемой хранения большого количества доставленных из заграницы казенных грузов - угля, металлов, вооружения, - и

¹ Архангельск. - 1914. - 11 сентября.

² ГААО. Ф.7. О.1. Д.1492. Л.61,62

вывоза их в течение зимы железнодорожным транспортом. Военными грузами были заполнены все набережные города, Соломбалы и Мосеев остров. 9 октября 1914 года Ивановский сообщает в Министерство: «У железной дороги имеется пристань только для одного парохода с осадкой до 18 футов и причальное место для двух барж глубиной 8 футов. Поэтому ежедневно можно нагружать не более 15 или 20 вагонов. Большинство же пароходов приходится разгружать у пристаней противоположного берега и перевозить затем грузы на баржах. За неимением достаточного числа деревянных барж и полного отсутствия железных, является опасение, что большая часть грузов останется на правом берегу, отрезанном от железной дороги на все время осенней распутицы»¹.

Таким образом, насущной потребностью становилось устройство казенной пристани на левом берегу, в непосредственной близости от железнодорожного полотна. Эта пристань должна была обладать достаточно длинными причальными линиями, чтобы одновременно принимать для разгрузки большое количество пароходов; должна была иметь достаточную набережную площадь для строительства большого числа складских помещений, поскольку железная дорога не в состоянии была сразу же, при перегрузке из трюмов в вагоны, перевезти такое большое количество подходящих с моря грузов. Тем более, что необходимо было проводить таможенный досмотр, что требовало и дополнительного времени, и приспособленных помещений.

Сложность устройства такого портового района на левом берегу Двины состояла в том, что участок берега, по которому была проложена железная дорога, во время весенней распутицы заливался водой, и поезда доходили только до станции Исакогорка. Устройство порта у Исакогорки потребовало бы проведения долговременных дноуглубительных работ. Поэтому наиболее приемлемым было признано строительство пристаней и пакгаузов в местности «Бакарица», которая не заливалась во время распутицы, что позволяло осуществлять железнодорожное движение круглый год. Здесь можно было устроить достаточно длинные причальные линии, что дало бы возможность принимать под разгрузку большое количество океанских пароходов, которые, после проведения незначительных дноуглубительных работ, могли подходить к самому берегу.

Этот участок был арендован у города инженером Виттом, который планировал устройство здесь лесопильного завода. В связи с войной строительство завода было приостановлено, и арендатор согласился «уступить» участок для казенной надобности. Министерство торговли и промышленности «ассигновало значительные средства на устройство в

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.359. Л.13

местности “Бакарица” набережной с линией причала в 300 саженой для единовременной разгрузки шести морских пароходов и оборудование набережной рельсовыми путями и кранами, которые легко и быстро смогут передавать грузы с пароходов непосредственно в вагоны и обратно».¹

Уже осенью 1914 года здесь были проведены необходимые дноуглубительные работы, построены складские помещения, приспособлены и расширены причалы. Зимой 1914/15 года «Бакарица» активно эксплуатировалась; суда подводились сюда по заледевавшему фарватеру с помощью ледоколов.

Первоначальным назначением Бакарицы было стать временным, только на период войны, перегрузочным районом Архангельского порта, соединяющим морской путь с железнодорожной линией. Бакарица застраивалась спешно, в кратчайшие сроки, без какого-либо общего плана. Все постройки здесь были деревянные, крытые железом и толем. Рядом с навесами и складами строились рабочие казармы, офицерские дома, здания под различные канцелярии и конторы. К весне 1915 года здесь было устроено 10 временных портовых причалов. Однако война затягивалась, а ситуация на фронтах и экономическое положение государства усиливало зависимость Империи от импорта вооружения, промышленного оборудования и сырья, поэтому Бакарица стала разворачиваться в крупный портовый район. Для подготовки к летней навигации 1915 года Совет министров выделил Архангельскому порту кредит на сумму 2.700.000 рублей; в Петрограде была создана «Комиссия для обсуждения некоторых вопросов об улучшении и оборудовании Архангельского торгового порта». Летом 1915 года временные причалы заменяются постоянными, приступают к строительству новых эстакад и пристаней. Сюда стали доставлять портовые краны из простаивающих балтийских и черноморских портов. Закупка портовой техники для Бакарицы велась и за границей².

Если в 1915 году на Бакарице был лишь один 20-тонный кран, не хватало лебедок и тележек-медведек, то в мае 1916 года в Архангельском порту было уже 14 береговых кранов грузоподъемностью от трех до 20 тонн, и четыре плавучих крана - в 100, 50 и 40 тонн. Ожидалась еще доставка из-за границы 19 береговых кранов, от 5 до 15 тонн, и двух плавучих, в 150 и 50 тонн. Большая часть кранов поступала именно для оборудования Бакарицы. На причальной линии длиной четыре версты размещалось 36 причалов; портовая территория площадью 180 десятин была оборудована железнодорожными путями, выходящими к разъез-

¹ ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2664.

² ГААО. Ф.298. О.1. Д.2.

дам «Старая Бакарица» и «Новая Бакарица» Северной железной дороги. Посетивший летом 1915 года Архангельск представитель Центрального Военно-промышленного комитета С.В. Чесноков в интервью местной газете «Северное утро» отметил, что Бакарица, «с ее чисто американским устройством, с десятками пароходов, напоминает уголок Сан-Франциско...»¹.

На летнюю навигацию 1916 года ожидалось особенно большое количество пароходов с казенными грузами, в связи с чем предполагалось дальнейшее расширение и оборудование Бакарицы. Для этих целей казной было выделено 7,3 миллионов рублей. К навигации 1916 года территория Бакарицы была в два раза больше, чем в 1915 году. Докладывая о своей командировке в Архангельск в июле 1916 года, помощник управляющего делами Центрального Военно-промышленного комитета Емельченко писал: «Первым впечатлением об Архангельске было впечатление грандиозности. За время войны из маленькой гавани с грузооборотом на 16-17 млн. рублей, Архангельск превратился в громадный мировой порт. ... Почти вся линия набережной нового т.н. “казенного перегрузочного района” [Бакарицы] в день нашего приезда была занята морскими пароходами».² Работами на Бакарице руководил Начальник работ по улучшению Архангельского порта инженер П.Г. Минейко; постройку дамб и эстакад осуществлял инженер С.А. Пец; оба - местные жители.

Возможности Бакарицы по разгрузке и складированию грузов были достаточно велики. Так, в сентябре 1914 года, когда район был еще совершенно неприспособлен, здесь разгрузили 6 миллионов пудов угля - из 16 миллионов, которые тогда в состоянии был принять Архангельск. В 1916 году на Бакарице в сутки можно было выгрузить до 350 тонн сыпучих грузов (угля) и до 450 тонн так называемых «штучных» грузов (ящики с боеприпасами и порохом, аэропланы, автомобили, пушки, детали машин и станков)³. В 1917 году на Бакарице было уже 27 причалов, из них 12 использовались под уголь.

Однако максимально все возможности Бакарицы не использовались; тормозила неравномерность подачи грузов в течение года, а также отсутствие должной организации в их приеме. Бакарица была «казенным» портовым районом; сюда доставлялись только казенные грузы, однако нередко они были адресованы частным фирмам, то есть формально являлись «частными». Это создавало определенную неразбериху. По мнению специалистов, организация приема и вывоза грузов в Ар-

¹ Северное утро.- 1915.- 20 августа.

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.2420. Л.2

³ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5180. Л. 81

хангельске, и в том числе на Бакарице, была поставлена безукоризненно. При Главном начальствующем существовал Отдел перевозок, который назначал пароходам место разгрузки и распределял наряды на вагоны. Однако если казенные грузы сразу же перегружались в вагоны, то частные должны были проходить таможенный контроль. Из-за этого происходили различные задержки. «Бросается в глаза основная черта дела - некоторая бесхозяйственность, которая проистекает от крайнего разделения властей, от отсутствия централизации. В порту хозяйничают: железнодорожники, уполномоченный водных путей, таможня, отдел перевозок, около 12 экспедиторских контор и надзирающий за ними чиновник, биржевой комитет, Земгор, Военно-промышленный комитет, губернатор. Над всем этим стоит Главном начальствующий, облеченный особой властью, но фактически совершенно лишенный возможности координировать деятельность всех разнообразных сил...»¹ – так характеризовал ситуацию представитель Центрального Военно-промышленного комитета.

Большой наплыв грузов в Архангельский порт потребовал введения круглосуточных разгрузочных работ, для чего городские пристани были оснащены электрическим освещением. На всей территории Бакарицы были установлены фонари, на столбах монтировались штепселя, чтобы включать переносные лампы для освещения трюмов. Пакгаузы освещались мощными лампами, причем у ворот пакгаузов также устанавливались штепселя, чтобы подключать лампы для освещения вагонов изнутри. Электроэнергию получали с помощью динамо-машин. В крупных портовых районах Архангельска, в том числе на Бакарице, были устроены собственные электростанции. Постепенно все портовые районы были подключены к городской электростанции.

В целом, несмотря на недостатки, вызванные в первую очередь тем, что Бакарица строилась в экстремальных условиях, организация работ здесь была поставлена на достаточно высоком уровне; недаром современники воспринимали Бакарицу как первоклассный мировой порт. Однако устройство этого района не могло решить другой важной задачи - продления навигации Архангельского порта.

Одной из основных причин упадка Архангельского порта в XIX веке была его недоступность в течение нескольких зимних месяцев: Северная Двина замерзала обычно в октябре, а Двинская губа Белого моря – в декабре-месяце; освобождение же ото льда входа в порт происходило не раньше апреля-мая. Осенью мореплавание по Белому морю было затруднено из-за плохой его освещенности - маяков было мало, и возникал риск посадить судно на мель или сбиться с курса. Иностранные па-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.2420. Л.4,5,15

роходовладельцы опасались также и вынужденной зимовки в Архангельске, где не было подходящей зимней гавани и современных доков для ремонта судов. Все это приводило к дороговизне фрахтов и высоких ставках страхования судов и грузов, проходящих через Архангельский порт, по сравнению с расценками в других морях.

В конце XIX века на Кольском полуострове был устроен незамерзающий порт Александровск, однако отсутствие транспортного сообщения с центром страны и наземной дороги с Архангельском не позволяли использовать его возможности для осуществления зимней навигации в северном районе России. Эти же причины не позволяли использовать в полной мере и другие порты губернии – Онегу, Кемь, Колу, Сороку, Мезень.

Вопрос реанимации Беломорских портов, по мнению местных патриотов, заключался в **продлении зимней навигации** Архангельского порта. Крупный архангельский экспортер И.И. Данишевский считал, что это можно было сделать двумя способами – «более радикальный и более дорогой - устройство аванпорта в устье р. Северной Двины, и менее радикальный, зато более легко осуществимый - оборудование порта парходом-ледоколом».¹

С 1912 года Архангельское купечество ставило перед Министерством торговли и промышленности, в ведении которого находился порт, вопрос о приобретении хотя бы двух мощных ледоколов, предполагая, что с их помощью навигация может быть существенно продлена. Считалось, что Архангельск мог бы стать портом с круглогодичной навигацией, при условии устройства зимнего аванпорта в непосредственной близости от города, в мало замерзающей и, следовательно, не создававшей бы неразрешимых трудностей ледоколам, части Белого моря - у пролива Железные ворота, напротив о. Мудьюг.

Однако к началу войны в Архангельском порту был всего один слабосильный портовый ледокол «Лебедин», а на проект устройства аванпорта никто всерьез не отреагировал. Но уже в первые дни войны правительство вынуждено было «вспомнить» о проблемах Архангельского порта. Зимняя навигация 1914/15 года для приема угольных и прочих военных поставок должна была состояться любой ценой. В Архангельск командировались крупные чиновники с заданием изучить обстановку на месте и обсудить вопрос об устройстве зимнего аванпорта с местными «сведущими людьми». Представитель Морского ведомства Ивановский, присутствовавший на одном из таких совещаний, заявил присутствующим:

¹ Данишевский И.И. К вопросу об оборудовании ледоколом Архангельского порта.- Архангельск, 1911. - С.3

щим, что рассмотрены будут любые предложения, и, учитывая важность проблемы, «с расходами казна считаться не станет».

«Сведущими людьми» высказывались различные предложения - в том числе и использование портов Сорока и Александровск, или устройство нового порта на Кольском полуострове. Но эти варианты не устраивали из-за сроков: вставала необходимость строительства новой железной дороги, а грузы надо было принимать сейчас, и немедленно вывозить их вглубь страны, для нужд фронта и военной промышленности. Хотя, как долговременные, эти варианты также имели в виду. Архангельское купеческое общество предпочитало вариант с портом Сорока - тогда новая железнодорожная ветка тянулась бы от станции Обозерская, и Архангельск не остался бы в стороне, как в варианте с Мурманским портом. Власти, однако, выбрали второй вариант, и с 1915 года начинается строительство Мурманской железной дороги.

При этом мучительно шел поиск пусть временного, но более скорого варианта зимнего порта. Предложенное «сведущими людьми» решение этой проблемы было таково: максимально использовать ледоколы, с помощью которых можно предельно удлинить навигацию Архангельского порта, а когда и это станет невозможным - выгружать грузы прямо на лед, отвозя их к Архангельской железной дороге гужевым или автомобильным транспортом. На крайний же случай использовать порт Александровск, который являлся круглогодичным незамерзающим портом, и от него срочные грузы доставлять до ближайшей железной дороги на оленях, а менее срочные там же, в Александровске, складировать и с открытием навигации доставлять в Архангельск, к железной дороге и речным путям.

Однако в октябре 1914 года Архангельск посетил главный инспектор МПС С.П. Кульжинский. Осмотрев на ледоколе «Канада» выход к морю, он выразил сомнение в возможности интенсивного использования ледокольного транспорта, поскольку единственное судоходное русло Северной Двины - Маймаксанское - показалось ему слишком узким для этих целей. Инспектор заинтересовался предложением инженера Ляхницкого и некоторых местных капитанов устроить зимний аванпорт на Сухом море, у пролива «Железные ворота».

И все же в первую военную зимнюю навигацию победила идея использования ледоколов, горячим сторонником которой был, в частности, адмирал А.П. Угрюмов, курировавший в Морском Генштабе Архангельск (в августе 1915 года он был назначен Главноначальствующим Архангельска и района Белого моря). Главным доводом при отказе от идеи устройства зимнего аванпорта была уверенность, что война не продлится долго, следовательно, использование Архангельского порта для

срочной доставки казенных грузов не будет длительным, поэтому вряд ли есть смысл тратить казенные средства на устройство временного порта.

Учитывая, что для поддержания навигации Архангельского порта требовалось не менее трех ледоколов, Министерство торговли и промышленности уже в августе 1914 года закупило в Канаде мощный ледорез, переименованный в «Канаду», и ледокол «Капитан Горн», а также обратилось в Морское министерство с просьбой, чтобы ледоколы «Вайгач» и «Таймыр», совершавшие переход из Владивостока, были направлены не в Петроград, как это первоначально предполагалось, а в Архангельск.

Зима 1914/15 года была на редкость мягкой, что дало возможность успешно пользоваться ледокольным транспортом. Ледорез «Канада» провел в порт 146 грузовых парохода и прекратил работу 4 января, в результате аварии. Дело в том, что устье Маймаксанского русла не давала возможности ледоколам маневрировать; они проходили лишь одним маршрутом, в результате чего русло здесь промерзло чуть ли не до дна, и ледоколы один за другим стали выходить из строя, как и предупреждал сторонник строительства аван-порта Кульжанский. Весной для вывода зимовавших судов из порта, пришлось проводить взрывы льда на Маймаксе¹.

Проход от Двинской губы до Бакарицы в зимнее время занимал едва ли не больше времени, чем путь от Англии до Белого моря. В январе суда удавалось довести только до устья Северной Двины, разгружая у завода «Экономия». Иногда же ледоколы могли «дотащить» пароходы только до Мудьюжского острова, и их приходилось разгружать прямо на лед. Таким образом, первый же опыт зимней навигации убедил Главна-ча Угоюмова в правильности доводов тех, кто был против исключительной надежды на ледоколы. Угрюмов предлагал использовать для судоходства более широкое корабельное русло, но этот проект требовал значительных дноуглубительных работ. Простой подсчет показал, что экономически выгоднее строительство зимнего аван-порта.

В конце концов, было принято решение устроить зимний перегрузочный район Архангельского порта в местности, максимально приближенной к морю. Место для него было выбрано на Павракульском острове, на территории лесозавода товарищества «Экономия».²

¹ РГА ВМФ Ф.418. О.1. Д.362. Л.32

² «Лесопромышленное товарищество для внутренней и заграничной торговли лесом и лесными изделиями *Экономия*» было организовано 5 мая 1903 года. Учредителями товарищества были: британский подданный К.И. Льюис, крестьяне Рикасовской волости братья А.П. и А.П. Починковы, крестьянин Новгородской губернии И.П. Богачев. Товарищество арендовало участок казенной земли на северной оконечности Павракульского острова, сро-

Впервые вопрос об использовании территории «Экономии» как примитивного аванпорта был поднят на «Совещании по вопросу об усилении навигации Архангельского порта» в сентябре 1914 года. В пользу этого проекта говорило то, что у завода имелась уже готовая причальная линия для шести пароходов. Да и то, что у завода фактически не было хозяев, облегчало вопрос его реквизиции.

Категорическим противником устройства аванпорта на «Экономии» выступал начальник Архангельского торгового порта Новинский, считавший, что для оборудования постоянного порта территория «Экономии» мало пригодна – «занимая срединное место между городом и баром, она соединяет недостатки обоих, не имея в то же время преимуществ. "Экономия" не имеет такой обширной причальной линии, как город; по климатическим условиям гораздо менее доступна, чем Сухое море... Место здесь болотистое, и прокладка пути также потребует больших затрат»¹. Капитан дальнего плавания Н.Л. Копытов - один из тех «местных сведущих людей», к мнению которых рекомендовалось прислушиваться приезжим специалистам, - указывал, что «Экономия - местность пресноводная, то есть тоже подвержена замерзанию. Разница в том, что на первое время при заморозках лед с фарватера уносится в море. По причине же слабого отливного течения и по мере дальнейшего замерзания лед останавливается на одном месте и начинает интенсивно накапливаться...»²

Действительно, эпизодическое использование «Экономии» в зимнюю навигацию 1914/15 года показало, что даже при мягкой зиме подход сюда судов затруднен; часть пароходов приходилось разгружать у острова Мудьюг, прямо на лед, что, кстати, также говорило за предпочтительность устройства аванпорта на Сухом море.

Главным же доводом защитников проекта зимнего перегрузочного района на Экономии было то, что это мера временная, вынуждаемая военными обстоятельствами. Такое объяснение вызвало резкие возражения губернатора Бибикова, заявившего, что «это нецелесообразно и опасно. Опыт показывает, что некоторые временные сооружения существуют по 20 лет!»³

ком до 1927 года. Первое время Товарищество процветало, распиливая в год до 250 тысяч бревен, но затем стало терпеть убытки, и в 1909 году, по ходатайству кредиторов, над заводом было учреждено административное управление, что привело к его окончательному упадку. В конце 1914 года убытки завода уже перевалили за 740 тысяч рублей. Над заводом было учреждено административное управление, которое со своими обязанностями не справлялось. Территория обанкротившегося завода была реквизирована для военных целей – устройства казенного зимнего перегрузочного района.

¹ ГААО. Ф.305. О.1. Д.736. Л.49

² ГААО. Ф.305. О.1. Д.735. Л.145

³ ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2664. Л.10

И все же военные власти остановились на варианте приспособления под зимний аванпорта территории завода «Экономия». Главнотачальствующий Угрюмов упорно верил, что водить с помощью ледоколов суда до Бакарицы, а в те недели, когда это будет невозможным, то до «Экономии» - самый реальный и дешевый способ организации зимней навигации. Возражения же местных «знатоков» объяснял местническим эгоизмом: те, мол, не считаясь с интересами государства, хотят воспользоваться обстоятельствами военного времени в долговременных интересах своего порта и своих собственных торговых дел.

17 сентября 1915 года «Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства» постановило реквизиловать завод Лесопромышленного товарищества «Экономия» со всеми постройками и приспособлениями «для нужд аванпорта и склада военных грузов». На «издержки по приспособлению Архангельского порта к потребностям зимней навигации 1915/16 года» было выделено 1.255.000 рублей.

В 1916 году к основной территории Экономии были присоединены земли вдоль р. Кузнечихи, и к концу 1916 года казенный перегрузочный район «Экономия» располагалось восьмью причалами, не считая устроенных вдоль Реушеньгского берега угольных причалов. К навигации 1917 года предполагалось устроить еще два экспортных и два импортных причала. В связи со спецификой зимней навигации, пароходы у «Экономии» необходимо было разгружать в кратчайшие сроки, поэтому этот портовый район стремились оснастить первоклассной техникой. Уже в декабре 1915 года сюда был доставлен английский портовый кран. Для ремонта прибывающих пароходов на «Экономии» был поставлен плавучий док. Но возможности нового аванпорта все же были не велики, поэтому стремились направлять грузопоток таким образом, чтобы «Экономия» принимал не более 15-20 тонн грузов в неделю.

Смысл эксплуатации перегрузочного района «Экономия» заключался в том, чтобы грузы, доставленные морем, сразу же попадали на железную дорогу для дальнейшей транспортировки вглубь страны.

Когда в самом начале войны обсуждался проект перестройки Архангельской железной дороги на широкую колею, предполагалось устройство моста через Северную Двину и продолжение железной дороги далее, вплоть до планируемого аванпорта на Сухом море. Однако осуществление этого проекта требовало не только огромных затрат, но и, что в тех условиях было неизмеримо важнее, являлось процессом долговременным. К тому же вместо планировавшегося аванпорта был устроен зимний порт «Экономия», который находился значительно ближе к Архангельску, что создавало иллюзию возможности доставки грузов к

железной дороге на лошадях. Однако гужевая доставка казенных грузов - по бездорожью, по безлюдной местности, в условиях, когда крестьянин с лошадью привык иметь небывало высокие заработки в порту, - оказалась слишком дорогой. Вопрос о железной дороге к морю все равно должен был встать, даже без строительства моста через Северную Двину.

Летом 1915 года было принято решение о строительстве узкоколейной железной дороги, соединяющей железнодорожную пристань на Смольном буяне с Экономией. Поскольку городские власти не позволили устраивать дорогу по городу, опасаясь, что это создаст пожароопасную ситуацию, ее прокладывали за границей города, на «Мхах». Дорога планировалась как временная, с эксплуатацией только в зимний период, поэтому работы по устройству временных железнодорожных мостов через р. Кузнечиху (в районе Шилова острова) и по болотистым «Мхам» решено было производить зимой, а на летний период рельсы снимать.

Работы осуществлялись специальными военизированными железнодорожными частями. Ближе к зиме, когда возникла необходимость форсировать строительство, а рабочих рук не хватало, губернатор предложил привлечь на железнодорожные работы рабочих лесозаводов. Заводчики, сами заинтересованные в проведении дороги, опасались, что «добровольно рабочие не пойдут», и по их предложению губернатор ввел «реквизиции платного труда»¹.

Строительство дороги проводилось в чрезвычайно тяжелых условиях, по болотистой местности. Сроки пуска ветки постоянно отодвигались, и в результате только 12 января 1916 года прошел первый груженный поезд от Экономии до Смольного буяна. Грузы транспортировались на основную железнодорожную магистраль через Северную Двину, в районе Смольного буяна. Здесь, в самом узком месте реки, прямо по льду, укладывались рельсы, по которым перекачивались вагоны.

Порт «Экономия», в связи с большим наплывом грузов, продолжал эксплуатироваться и летом 1916 года. Железнодорожная ветка оказалась достаточно прочной, и разбирать ее не пришлось. Для доставки вагонов на левый берег был закуплен железный бот у печорского завода «Стела-Поляре».

Однако зимний перегрузочный район Архангельского порта «Экономия», как и предполагали «сведущие люди», не смог решить всех проблем зимней навигации. Еще в первую военную зиму некоторые пароходы, которые не удавалось провести к Архангельску даже с помощью ледоколов, разгружались возле острова Мудьюг прямо на лед. Сюда же подводили пароходы, затертые льдами.

¹ ГААО. Ф.1. О.4. Т.5. Д.1342. Л.282, 927, 928; Северное утро. - 1915. - 28 декабря.

Зимняя навигация 1915/16 года была очень тяжелой. 66 пароходов остались на зимовку в Архангельском порту, из них девять оказались «заперты» льдами в городской гавани. Опасность зимовки в городе заключалась в том, что во время весеннего ледохода суда могли получить значительные поломки. Впрочем, в порту уже имелось достаточное количество портовых ледоколов, чтобы вовремя вывести суда из реки.

В то же время 30 пароходов с важным государственным грузом стояли в Александровске, не имея возможности пройти к Архангельску. В значительно худшем положении оказались суда, застигнутые ледоставом в море. В Двинском заливе оказались затертыми льдами 9 пароходов и 5 тральщиков; ледоколы пытались, не всегда успешно, подвести их к острову Мудьюг. В Сороцкой бухте вмерзли в лед три парохода и транспорт «Вайгач». В горле Белого моря в плачевном положении оказались 9 пароходов и три тральщика; возле них работали ледоколы, пытаясь спасти их из ледового плена и провести либо к Александровску, либо к Архангельску.

Уроки первой зимней навигации не прошли даром; было решено «ледоколы вверх по Двине не посылать, дабы не повредить»¹. Однако «Экономия» в навигацию 1915/16 года принимала пароходы только до 5 января. Затем пароходы разгружались на Мудьюге, а грузы транспортировались на Экономия. Способ доставки автомобилями оказался невозможным - они вязли в бездорожье; поэтому решено было использовать гужевой транспорт. Стоимость такой перевозки доходила до рубля за пуд грузов; в зиму 1915/16 г. у Мудьюга было разгружено 11 пароходов, и доставка прибывших на них 50.000 тонн грузов обошлась казне в 300.000 рублей².

Таким образом, под давлением обстоятельств было принято решение использовать остров Мудьюг в качестве зимнего порта, в котором могли бы разгружаться прибывающие в Архангельск пароходы в тех случаях, когда даже с помощью ледоколов их невозможно было подвести к Экономии. На острове начались работы по строительству пакгаузов, барачных для рабочих и охранников, офицерского дома, электростанции. Необходимо было решить вопросы доставки сюда пресной воды, дров, продовольствия - всего, чем необходимо было снабжать приходящие сюда пароходы. Надо сказать, что и летом к Мудьюгу подходили сторожевые суда и минные тральщики для забора пресной воды и других необходимых грузов.

К зимней навигации 1916/17 гг. было решено готовиться особенно тщательно. Надежды на скорое окончание войны не сбывались. Казна

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.359. Л.154

² ГААО. Ф.1731. О.1. Д.4; РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5175. Л.1

выделила 15,3 миллиона рублей на портовые работы в Беломорском районе. Кроме всего прочего, планировалось построить узкоколейный путь, который соединял бы Экономия с южной оконечностью острова Мудьюг. Путь должен был проходить по правому берегу Кузнечевского русла, переходить Сухое море в самом узком месте прямо по льду на северный мыс Мудьюга и пересекать остров вдоль западного берега до южного мыса. Изыскательские работы по проведению узкоколейки были закончены в сентябре 1916 года. Заключение инженеров было оптимистическим - предполагалось построить 45-верстную узкоколейку в кратчайшие сроки. Поскольку трасса прокладывалась по возвышенной песчаной гряде, надеялись, что не будет тех трудностей, с которыми сталкивались рабочие при устройстве дороги от Смольного Буяна до Экономии, проводимой по болотистой местности. Однако к предполагаемому сроку - 15 января 1917 года - линия закончена не была. Возникли проблемы организационного (военное ведомство и Управление железных дорог не могли решить, в чем ведении должна находиться стройка) и технического характера (подвоз рельс и шпал на лошадях оказался затруднительным). Особенно острой встала проблема рабочих рук: наем местных рабочих «на собственных харчах» не удался; рабочие-буряты, доставленные по «трудовой реквизиции», оказались неприспособленными к тяжелой работе в непривычных им условиях северной зимы. Как бы то ни было, на отдельных участках дорога была готова и эксплуатировалась, в том числе и на самом острове.

В марте 1917 года недостроенную дорогу решено было «законсервировать» до следующей осени, «чтобы с наступлением морозов в кратчайшие сроки подготовить дорогу к использованию». Рельсы, проложенные по льду, были использованы для устройства подъездных

Зимой 1917 года железнодорожная ветка Смольный Буян – Экономия была продлена до острова Мудьюг. На 50-верстном пути были устроены станции: «Лапоминка», «Ульница», «Сухое море», «Мудьюг».

путей в Особом районе взрывчатых веществ на о-ве Зеленец. Революционные события и выход России из войны сделали бесполезным продолжение строительства дороги осенью 1917 г., и в последующие 3-4 года она разбиралась на рельсы и шпалы для ремонта используемых железнодорожных участков.

Кроме устройства зимнего аванпорта и строительства к нему подъездных путей, проблему организации зимней навигации в Архангельском порту пытались решить и с помощью ледоколов. Уже в марте 1915 года в порту работало 17 ледоколов и ледокольных плавсредств. Была образована ледокольная служба Архангельского порта (сокращенно

«Служба Лед»). Заведующим («Ледначем») был назначен командир самого мощного архангельского ледокола «Канада» Н.К. Мукалов. Ледоколы не только занимались проводкой судов в порт и из порта. На грузовых ледоколах (ледокольных пароходах) доставляли срочные казенные грузы из Мурманских портов к Архангельской железной дороге. В необычайно разросшемся Архангельском порту ледоколы выполняли и функции общественного транспорта, например, были единственным способом сообщения с Экономией. На них доставлялись почта, провизия, перевозились служащие и рабочие. Только на ледоколах в зимнее время можно было доставлять на строительство Мурманской железной дороги продовольствие для рабочих и необходимые материалы. Все попытки использовать ледоколы только по прямому назначению наталкивались на практическую необходимость перевозить на них грузы и пассажиров в зимнее время.¹

Итак, вопросы приспособления Архангельского порта к «нуждам военного времени» были в значительной степени решены. За годы войны происходило лихорадочное расширение порта. В результате образовался громадный «казенный перегрузочный район Бакарица» с 32-мя причалами и складскими помещениями общей площадью в 48.762 кв.сажени, и зимний перегрузочный порт «Экономия» с 18-тью причалами и 4.800 квадратными саженьями пакгаузов; портовый район «Смольный буйан» располагал пятью причалами и 19.986 кв. саженей складских помещений. На левом берегу, около железнодорожного вокзала был устроен экспортный портовый район – «Биржевая ветка», с восьмью причалами для большегрузных пароходов и складскими помещениями площадью 1.500 кв. саженей. Если в начале войны Архангельский порт был оснащен портовым 20-тонным и плавучим 40-тонным кранами, то в 1917 году здесь работали уже 36 различных подъемных

¹ На последнем этапе войны ситуация резко изменилась. Сократились казенные потребности в ледокольном транспорте, не хватало угля для их эксплуатации. 20 января 1918 г. состоялось совещание «для выяснения дальнейшей программы ледокольного движения между Архангельском и Мурманском в связи с нуждами отправителей, обстановкой в море и угольными запасами». Была создана рабочая комиссия под председательством Морского транспортного отдела лейтенанта Калинина, в которую вошли представители от революционных и профессиональных организаций архангельских моряков, от различных правительственных и военных учреждений, «Леднач» (заведующий ледокольной службы Архангельского порта, командир ледокола «Канада» Мукалов) и капитаны крупнейших ледоколов. Для решения вопроса обеспечения ледоколов топливом, обговаривалась возможность подъема угля с затонувших пароходов. Несмотря на резкие возражения представителей Мортранса, ледоколы, по предложению Исполкома Совета рабочих и солдатских депутатов, было решено передать поморским артелям на время зимнего промысла морского зверя. (ГААО Ф. 130 О. 1 Д. 57 («Дело о передаче ледоколов промышленникам для звериного промысла») Л. 10, 12, 14, 15, 23, 24.)

кранов. Были построены рабочие казармы с кухнями и банями. Общая площадь жилых строений в портовых районах Архангельска составляла 15.745 кв. саженей. Во всех районах имелись собственные электростанции, был оборудован водопровод. Различными способами удалось значительно удлинить зимнюю навигацию, и порт мог принять достаточное количество необходимых стране грузов.

§ 2. Организация транспортировки грузов из Архангельского порта в центральные районы страны

Требованием фронта и оборонной промышленности была срочная транспортировка импортных грузов из Архангельского порта в центр страны. Эту задачу осложняло состояние внутренних транспортных путей: узкоколейная железная дорога Архангельск - Вологда обладала слабой пропускной способностью, а речной Северо-Двинский путь был мелководен.

Железная дорога, соединившая Архангельск с Вологдой, а через нее со всей Россией, была открыта в 1898 году и создала конкуренцию существовавшим в губернии речным и гужевым путям. Несмотря на очевидную необходимость строительства железной дороги на Севере, решение об этом принималось непросто. Как говорилось в служебной записке Министерства финансов, «вместо того, чтобы проводить в бездоходную местность железную дорогу, лучше переселить ее население, так как издержки переселения будут стоить дешевле постройки железной дороги»¹. Во многом благодаря энергичным усилиям губернатора А.П. Энгельгардта, которому удалось привлечь к решению этого вопроса частный капитал (С.И. Мамонтова), железная дорога все же была построена.

Разразившаяся Мировая война убедительно показала, насколько важной оказалась северная дорога, связывающая страну с открытым океаном. Однако Архангельская железная дорога была устроена узкоколейной, и могла в сутки пропустить не более трех поездов, т.е. перевозила максимум 65 тысяч пудов грузов². С расширением экспортных и импортных доставок в Архангельский порт в первые же недели войны, увеличение пропускной способности дороги стало насущной необходимостью. По справке МПС, подвижной состав можно было увеличить до 135 вагонов в сутки, что позволило бы провозить около полутора миллионов пудов грузов в сутки. Для увеличения пропускной способности

¹ Изв. Арханг. О-ва изуч. Рус. Севера. - 1914. - № 19. - С.638.

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.4668. Л.17

железнодорожной ветки решено было увеличить количество разъездов с 12 до 44 и передать дополнительно партию паровозов с других узкоколейных дорог. В октябре в Архангельск были доставлены 250 вагонов и несколько паровозов с Новгородской и Воронежской узкоколеек. Таким образом, вместе с имеющимися, парк составил 40 паровозов и 900 вагонов. Но даже эти меры не могли полностью решить проблему транспортировки грузов из Архангельского порта; необходимо было строительство ширококолейной железной дороги.

27 октября 1914 г. в Архангельске состоялось «Совещание о путях сообщения на Севере», на котором присутствовали местные чиновники, представители городского общественного управления и «сведущие люди». Представитель МПС С.П. Кульжинский заявил, что «недоверие к Архангельску как к хорошему порту повлияло в свое время на решение вопроса о выборе пути. В настоящую минуту ближайшее изучение показало, что Архангельск как порт далеко не так безнадежен»¹, и предложил обсудить вопрос о переустройстве дороги на широкую колею с продолжением пути на правый берег Северной Двины, к будущему аванпорту.

Проект соединения железной дорогой станции Няндомы и села Орлецы с устройством мостов через Северную Двину и Пинегу встретил резкие возражения членов Архангельского купеческого общества, считавших, что тем самым будет нанесен урон экономическим перспективам Архангельска. Интересы города представители центральных властей в расчет брать не желали. Поэтому купечество попыталось указать на слабые стороны проекта: железная дорога будет удлинена на 100 верст, и при этом придется построить два довольно больших моста через реки Двину и Пинегу; вряд ли это оправдывает свою цель – а именно, сокращение расходов по строительству железнодорожного моста вблизи Архангельска, в широкой дельте реки. По мнению купечества, на сумму расхода, которая возникает при увеличении тарифов и потере времени при использовании такого пути, можно будет построить три моста по «кошкам» у станции Исакогорка. Тогда железнодорожный путь перейдет на правый берег недалеко от города, в районе 8-ой версты². К тому же железную дорогу от Орлецов придется строить заново, по целине, а уже имеющаяся дорога от Няндомы до Архангельска (со стороны левого берега) окажется заброшенной. Министерство путей сообщения и другие заинтересованные ведомства прислушались к мнению горожан, и прибывшая в Архангельск изыскательская партия рассматривала варианты строительства железнодорожного моста в непосредственной близости к Архангельску.

¹ ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2664. Л.1

² ГААО. Ф.7. О.1. Д.1492. Л.39, 40

На «особом совещании», состоявшемся 8 мая 1915 года под председательством губернатора Бибикова, дискутировался вопрос о месте для строительства моста. Инженер Л.Ю. Прохаско, возглавлявший изыскательскую партию, предлагал вариант у острова Глухова, с выходом на правый берег в районе Смольного буяна, где река шириной всего 360 саженей, но против этого категорически возражал инженер П.Г. Минейко, поддержанный некоторыми гласными городской думы. Они считали, что пересечение мостом самой оживленной части портовой территории недопустимо, тем более, что необходимое при этом строительство дамбы может привести к изменению течения реки, которая начнет подтачивать берег. С точки зрения Прохаско, эта проблема была разрешима: во-первых, мост будет разводной, и пароходы свободно смогут подходить к Бакарице, а во-вторых, вместо дамбы можно будет устроить надземную эстакаду. Проект устройства моста в районе Смольного буяна нашел поддержку у многих заинтересованных лиц. К его плюсам относилась возможность пешеходного движения по мосту для жителей левобережья и, следовательно, прирост городской территории на левом берегу¹.

Интересную мысль высказал купец Мерзлютин: по его мнению, если дискуссия будет продолжаться в том же русле, то мост будет построен только лет через 50. Будущее показало, что его предсказание сбылось с удивительной точностью. Мост через Северную Двину в районе Смольного Буяна был построен только в 1964 г., а по «кошкам» - в 1990 г.

Особую дискуссию вызвал вопрос о месте для строительства городского железнодорожного вокзала. МПС просило у города территорию за Обводным каналом, на пересечении улиц Поморской и Воскресенской. По идее, это должно было устроить городские власти: вокзал строился бы в непосредственной близости от Архангельска. Однако городская дума предложила строить вокзал в полутора верстах от Обводного канала, на «Мхах», за будущим «Привокзальным проспектом», который, как предполагалось, соединит по кратчайшей линии городскую заставу и Кузнечиху (в этом месте издавна проходила тропа, по которой рабочие из Кузнечихи и Соломбалы ходили работать на Смольный Буян). Городские власти стремились учитывать при строительстве вокзала перспективы дальнейшего роста города, который предполагалось направлять «вглубь», за Обводный канал. (Интересно, что именно этот проект осуществился во второй половине XX века).

¹ ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2664. Л. 6-10 Построенный в 1964 г. в этом месте железнодорожный мост имеет оригинальную подъемную конструкцию, позволяющую свободный пропуск пароходов к Бакарице.

Изыскательские работы по выбору места для строительства моста были закончены 15 октября 1916 года. Впрочем, к тому времени от идеи его строительства и проведения железной дороги по правому берегу Северной Двины пришлось отказаться. Правительственные органы пришли к выводу, что проблему зимней навигации в северных морях следует решать не с помощью Архангельского аванпорта, а путем строительства нового порта в незамерзающей части Баренцева моря. В 1915 году началось строительство Мурманской железной дороги.

Перестройка железнодорожного полотна на линии Вологда - Архангельск началась в мае 1915 года, и 18 января 1916 года открылось движение поездов по широкому пути. Строительство продолжалось в течение девяти месяцев - за это время было проведено 596 верст новой дороги по тундре.

Ширококолейная железная дорога могла пропускать в сутки 300 груженных вагонов, а при условии постановки более мощных паровозов и перестройки самой станции пропускную способность можно было увеличить до 520 вагонов. Однако мощность Архангельской железной дороги оказалась незатребованной - в первый год ее действия недогруз составлял в среднем 8%¹. В связи с развитием отечественной оборонной промышленности сокращались потребности в импорте вооружения, оборудования и сырья через Архангельский порт, а кроме того, и в самом порту все более чувствовалось нарушение темпов перегрузочных операций.

.....
18 января 1916 г. закончились работы по перестройке железнодорожной линии Вологда-Архангельск на широкую колею. В составе поездов стали ходить вагон-ресторан и спальные вагоны.
.....

Архангельский порт, имевший до войны сугубо экспортную специализацию, не был приспособлен к такому количеству импортных грузов, которые стали направляться сюда с началом войны. Вместе с тем, Архангельск интересовал Военное и Морское ведомства прежде всего в связи с необходимостью приема ввозимых в Россию для нужд армии, флота и оборонной промышленности грузов - угля, металлов, машин, оборудования, боеприпасов, автомобилей, аэропланов, взрывчатых веществ, удушливых газов. Посланный сюда для организации приема государственного импорта Ивановский в короткие сроки создал довольно стройную систему перегрузки военных грузов из трюмов пароходов прямо в вагоны или на баржи, для дальнейшей отправки их вглубь страны. При общей загруженности порта, грузы военного назначения хранились не более нескольких суток.

¹ ГААО. Ф.1233. О.1. Д.22 (Приказ Главного начальствующего под №2, январь 1917 г.)

Сложнее обстояла проблема вывоза т. н. «частных грузов военного значения», то есть грузов для военной промышленности, закупленных правительством и направленных на имя частных получателей. В первые недели войны возникала неразбериха с документацией; частные экспедиторские конторы не всегда знали, куда направлен посланный на их имя груз. Агенты грузополучателей наводнили Архангельск, пытаясь разыскать свои грузы среди огромного количества других. Нередко приходилось ждать по нескольку недель и даже месяцев, когда можно, выполнив все таможенные и прочие формальности, их забрать.

Но самые большие проблемы возникали у получателей грузов для нужд потребительского рынка. С первых же дней войны все крупные российские торговцы передавали распоряжения своим иностранным агентам направлять грузы через Архангельск. Так, закупленные для Петербурга 80 тысяч стопятидесятикилограммовых бочек шотландских сельдей были доставлены и выгружены на городские причалы, которые оказались буквально завалены ими. Реализовать на местном рынке такое количество рыбы было невозможно, и значительную ее часть вывезли впоследствии обратно в Англию.

Вскоре в городе открылись десятки различных экспедиторских и посреднических контор. Многие местные предприниматели стали заниматься этим выгодным делом. Например, братья Данишевские в связи с сокращением смолокурного экспорта, которым они занимались, стали выполнять посреднические функции по приему импортных грузов. Большое количество посредников создавали определенную неразбериху в порту, что вызывало справедливое недовольство жандармских и контрразведывательных органов. Но все попытки военных властей навести порядок с частным импортом натыкались на сильное противодей-

«В понедельник, 18 января 1916 года состоялось торжественное открытие широколейного движения поездов по всей линии Архангельской железной дороги. Огромное количество народа – из города и окрестных деревень – шли и ехали на левый берег. Здание вокзала и перрон были украшены гирляндами из еловых веток и флагами – российскими и союзных держав, чьи консулы присутствовали на торжестве. Перед вокзалом были поставлены две колонны, увенчанные российскими гербами и перевитые лентами из материи цветов государственного флага. На главном железнодорожном пути была установлена высокая «триумфальная» арка, также украшенная зеленью и лентами.

Между колоннами арки была протянута трехцветная лента, перед которой остановился первый поезд, пущенный по широкому пути. Ленту перерезает супруга Главноначальствующего, после чего в его честь раздается 17 выстрелов. После отхода поезда в украшенном зале вокзала состоялся торжественный молебен.»

ствие как в самом городе, так и среди столичных и иностранных торговцев.

Потребность в срочном вывозе импортных грузов, доставленных в Архангельск, в связи с невозможностью выполнить эту задачу по железной дороге, заставила вспомнить о **гужевом транспорте**. До конца XIX века, когда была построена Архангельская железная дорога, значительная часть грузов, прежде всего мороженая рыба и дичь, вывозились в центральные районы России по зимнему пути, на лошадях, то есть гужевым способом. Зимники эксплуатировались и в начале века, но как внутренние транспортные пути. Основным же способом сообщения со столицами и крупными городами страны стали железная дорога и - в период короткой речной навигации - водный путь.

По реке грузы было доставлять дешевле, чем по железной дороге. Однако во время войны оба эти вида транспортной перевозки использовались для военных грузов. Вместе с тем, в Архангельск стало доставляться небывалое количество т.н. «частных грузов», получатели которых находились в Москве, Петрограде, в других городах. Осенью сюда же стала свозиться соленая и свежая рыба, оленье мясо, дичь; рассчитывая на военную конъюнктуру, архангельские купцы закупали эти продукты у местных промышленников в больших, чем обычно, количествах.

Ограничение, а затем и запрет на вывоз «частных» грузов по железной дороге поставил грузополучателей в сложное положение. По сведениям Архангельского биржевого комитета в городе к концу первой военной навигации их скопилось более трех миллионов пудов грузов. В Архангельске не было складских помещений для приема такого количества импорта, поэтому, как сообщала столичная газета «Новь»¹, «грузы валяются прямо на берегу, на улицах и площадях... Местами грузы, сложенные в общую кучу, представляют высоту трехэтажного дома. Никакой систематический разбор товаров совершенно немыслим. Уже в два часа дня становится совершенно темно; нет никакого освещения, кроме разве свечных огарков. Работать приходится в абсолютной темноте; тяжелые грузы бросаются на грузы с легкой упаковкой, раздавливают их; все носит характер какого-то первобытного хаоса. Ящики с ценными текстильными машинами или электротехническими принадлежностями лежат в общую кучу с селедками, железом, углем, серебром в полосах и т.д. ...» Город не был разгружен даже летом 1915 г., когда, по свидетельству нижегородского предпринимателя Д. Сироткина, «все пристани, береговые места и даже Соборная площадь завалены всевозможными предметами..., большая часть под открытым небом, в грязи,

¹ цит. по: Северное утро. - 1914. - 6 декабря.

подвергаясь порче. Их начинают свозить за город, в болотистую местность»¹.

Подобные публикации, естественно, вызывали тревогу у владельцев скопившихся в Архангельске грузов. В Петрограде «нажимались» все рычаги воздействия. Однако в первую очередь вывозились только «казенные» грузы, для армии и оборонной промышленности.

В ноябре 1914 года в Архангельске работала комиссия, которая по поручению Общества заводчиков и фабрикантов Московского промышленного района пытается выяснить на месте ситуацию с вывозом доставленных сюда грузов к местам назначения. Выводы комиссии были неутешительны; ею рекомендовалось вывозить уже прибывшие в Архангельск товары обратно на уходящих отсюда порожними пароходах, а затем, через Швецию и Финляндию, доставлять их в Петроград². Конечно, в условиях войны такие рекомендации были мало выполнимы.

Попытки найти выход из создавшегося положения привели к забытому способу доставки грузов гужом. Инициатором организации гужевых перевозок выступил Архангельский биржевой комитет, желавший организовать вывоз из Архангельска не только грузов иногородних владельцев, но и 553-х тысяч пудов скоропортящегося товара местных промышленников - рыбу, дичь, мясо, медицинский жир. Предполагалось, что в месяц гужевым способом можно будет вывозить до 30-35 тысяч пудов, а стоимость провоза до Вологды составит 2,50 рубля с пуда. Это расстояние будет покрываться за 15-18 дней, при этом необходимо обеспечить возчикам обратный груз, либо оплатить работу в оба конца. К этому следовало учесть, что на корм лошадям уйдет не менее 30 рублей, и то, при условии, что корма не очень возрастут в цене. При всех этих условиях повозка могла взять не более 30 пудов груза.

В Архангельск было ввезено из заграницы 3 тысячи грузовых автомобилей, которые не могли по существующим путям доставить на фронт. Осенью 1916 года готовился автопробег Петроград – Лодейное поле – Архангельск с целью выяснения состояния зимней дороги для перегона автомобильного транспорта собственным ходом.

Разумеется, такую перевозку могли выдержать только дорогостоящие товары. Однако получить необходимый железнодорожный транспорт было невозможно, а доставлять грузы из Архангельска в Петроград через Швецию и Финляндию решились немногие. Поэтому гужевая дос-

¹ РГА ВМФ Ф. 418 О. 1 Д. 362 Л. 289 (Телеграмма Д. Сироткина председателю Государственной Думы, 25 июня 1915 г.)

² Архангельский торговый порт. / Докл. о-ву заводчиков и фабрикантов Московск. Промышл. района о положении Архангельск. торгового порта). - М., 1914

тавка, несмотря на высокие расценки, пользовалась в первую военную зиму спросом. Обозами вывозились невиданно дорогие для этих мест товары. Подрядчики опасались хищений на дороге, и просили у властей стражников для сопровождения обозов, беря на себя расходы по их содержанию, что еще более удорожало транспортировку.

Несмотря на все сложности и сомнения, к концу января 1915 года гужевые перевозки были налажены. Вывоз частных грузов стал производиться более планомерно, к тому же с закрытием навигации приток грузов в Архангельск сократился. Гужевыми перевозками, которые обещали высокие прибыли, занимались в Архангельске самые разные люди. Так, перевозку до Вологды трех тысяч завезенных в Архангельск швейных машинок фирмы «Зингер» взялся осуществить судовладелец И.И. Бурков.

Обозреватель газеты «Архангельск» рассказывает: «Сонные деревни теперь оживились. По дорогам, где ранее ездили только чиновники по служебным обстоятельствам, да изредка крестьяне, теперь идут вереницами обозы и далеко кругом разносится скрип снега под санями и слышатся голоса обозников. На постоянных дворах шумно и многолюдно...»¹. Забытое уже было дело давало неплохой побочный заработок не только жителям пригородов Архангельска, занимавшимся извозом, но и крестьянам из дальних сел, и даже из соседней Олонецкой губернии, где было нанято до тысячи подвод. Направлялись обозы в Вологду, в Котлас, и даже в Петроград. Путь был не близок; до Вологды обоз добирался почти 20 дней. Неожиданное оживление на старых ямских трактах привело к резкому, на 50%, повышению цен на продукты питания, и особенно на сено и овес.

Последствия спешно организованных гужевых перевозок сказались уже в 1915 году. Чрезмерно высокие, против довоенных, заработки развращающе подействовали на людей, которые уже отказывались работать за меньшие деньги. Занятые извозом, крестьяне не заготавливали дрова для городского населения. Наконец, крестьяне использовали для лошадей, либо продавали извозчикам заготовленные для крупнорогатого скота корма, которые поднялись в цене вдвое по сравнению с довоенным уровнем; весной это привело к массовому забою скота. Эти обстоятельства во многом спровоцировали продовольственный и топливный кризис в Архангельске.

Тем не менее, гужевой способ доставки помог разрядить напряжение первой зимней навигации в Архангельске. К концу января 1915 года таким способом было вывезено 250 тысяч пудов, то есть половина всех

¹ Архангельск. – 1915. - № 13

«частных» грузов, скопившихся в Архангельске, и до конца зимы планировалось вывезти оставшиеся 200 тысяч¹.

Гужевые перевозки практиковались только в зиму 1914/15г. и были вызваны чрезмерным наплывом в Архангельский порт обычных мирных грузов. Впоследствии количество такого импорта резко сократилось. Не потому, что упал спрос, - напротив, потребности в импорте выросли; главная причина была в том, что доставка по трудному северному морскому пути была ограничена, и использовалась в основном для казенных грузов. На ввоз в Архангельск «частных» грузов был введен запрет. Лишь изредка коммерсантам удавалось, уплатив высокие фрахты, «пристроить» свои грузы на свободные места на пароходах, везущих военные грузы. Количество доставленных таким способом товаров было невелико, и его вывозили железной дорогой, которая в результате принятых мер стала обладать большей пропускной способностью. Во время летней навигации грузы можно было вывести и речным транспортом.

Водный путь, связывающий Архангельский порт с центром страны, проходил по р. Северной Двине и речным системам. Широко эксплуатировавшиеся в пору былого могущества Архангельского порта Мариинская и Северо-Двинская («герцога Вюртембергского») водные системы, в начале XX века находились уже в запущенном состоянии. Северная Двина имела тенденцию к обмелению, и наиболее удобное для навигации время приходилось на короткий период - позднюю весну и начало лета. Но и в этот период судоходство по Двине было затруднено из-за мелей и перевалов. Так, в 1912 году девять пароходов, курсировавших между Архангельском и Котласом, потеряли за навигацию 1.511 часов: в пятидесяти случаях они оказывались на мели, 148 раз были вынуждены приставать для ночевки к берегу из-за плохой освещенности реки в ночное время, и так далее². Северо-Двинский речной флот был немалым, насчитывал 650 самоходных и несамоходных судов. Однако возникали большие сложности для его эксплуатации, в частности, при зимних стоянках. Например, в 1910 году во время весеннего ледохода из Шипицынского затона унесло 28 зимовавших там судов. Страховые общества даже отказывались страховать суда, используемые на Северо-Двинском пути.

Наконец, с таким объемом перевозок - а в 1915 году предполагалось вывезти речным путем из Архангельска до 40 миллионов пудов казенных грузов, в том числе 25 миллионов пудов каменного угля - имев-

¹ Архангельск. - 1915. - № 25 (информация представителя Мин-ва торговли и промышленности М.П. Чернышева на заседании съезда представителей биржевых, торговых и сельскохозяйственных кругов в Петрограде в январе 1915 г.)

² Архангельский торговый порт. / Докл. о-ву заводчиков и фабрикантов Московск. Промышл. района о положении Архангельск. торгового порта). - М., 1914. - Л. 4

шийся в Северо-Двинском бассейне речной флот просто не мог справиться.

В апреле 1915 года в Петрограде была создана «Междуведомственная организация для объединения всех сухопутных и водных перевозок грузов, следующих из Архангельска внутрь страны, а равно из Империи на побережье Белого моря». Морской министр настаивал, чтобы речными перевозками занимались не частные лица, а МПС, привлекая необходимые плавсредства по военно-судовой повинности. Однако Министерство путей сообщения поддержало предложение группы частных предпринимателей во главе с нижегородским активистом Военно-промышленного комитета Д. В. Сироткиным, пообещавших привести пароходы с Волги и Камы, построить новые баржи и довести таким образом грузоподъемность Северо-Двинского флота не менее чем до полумиллиона пудов. На этих условиях организованное Сироткиным акционерное общество «Енисей» получило от казны ссуду в 250 тысяч рублей под 6% годовых¹. По просьбе того же Сироткина, Министр путей сообщения убедил Морского министра не вводить в Северо-Двинском речном бассейне военно-судовую повинность, которая «не привлечет за собой увеличение перегрузочной способности речного флота, но может при отсутствии конкуренции удвоить стоимость перевозок»².

Для доставки грузов предполагалось использовать речную «систему герцога Вюртембергского» длиной в 164 километра, соединяющую озеро Кубенское с притоком Волги рекой Шексной, а следовательно, бассейн р. Волги с Северной Двиной и арктическими морями. Этим путем можно было доставлять грузы в Москву и Петроград. Впрочем, в процессе эксплуатации водного пути выяснилось, что дешевле и выгоднее водить баржи только до железнодорожной станции Котлас.

14 января 1915 года в Вологде состоялось совещание представителей МПС и судовладельцев, собиравшихся заняться вывозом грузов из Архангельского порта. От Архангельских предпринимателей присутствовали представители «Северного пароходного общества Котлас - Архангельск - Мурман» и пароходства «Братья Володиные». На совещании состоялось соглашение о перевозке 11 миллионов пудов казенных грузов, прежде всего каменного угля, из Архангельска до Котласа, причем фрахт составлял 7 копеек с пуда. Для примера, на Волге транспортировка грузов на такое же расстояние составляла всего 3 копейки. Очевидно, такой высокий фрахт объяснялся неосвоенным еще делом, и тем, что оборачиваемость судов предполагалась невысокой. При этом судовладельцы выговорили себе право транспортировки из Котласа в Архангельск вы-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.362. Л.37

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.359. Л.37

годных для себя грузов, прежде всего экспортного хлеба, устанавливая уже собственные расценки за фрахт. Кроме того, в связи с недостатком в Северо-Двинском бассейне барж, был оговорен бесплатный отпуск казенного леса для их строительства.

Уже с конца января 1915 года у дер. Лявля и в районе с. Котлас стали спешно строиться огромные, грузоподъемностью до 150 тыс. пудов баржи.

С началом навигации к Двине устремилась целая флотилия волжских буксирных пароходов. Вели караваны двинские лоцманы, которые еще зимой приехали в Нижний Новгород принимать суда.

Поскольку судовладельцы получали от казны минимальный 7-копеечный фрахт с пуда, что, по их мнению, являлось даже ниже себестоимости, а сократить расходы на транспортировку за счет увеличения товарооборота они не могли, вынужденные простаивать под казенной погрузкой порой до 14 суток, то вскоре с их стороны началось недовольство, вылившееся в конфликт Центрального военно-промышленного комитета с Морским министерством. По мнению представителей ЦВПК, посещавших Архангельск, причина медленной переотправки грузов была в неразберихе, творящейся в Архангельске. По договору Англо-Русского комитета, доставкой казенных грузов в Архангельск и их перегрузкой для дальнейшей транспортировки вглубь страны занималась английская транспортная фирма «Р. Мартенс и К^о». ЦВПК начал активную борьбу с ее «монополией», хотя фирма не обладала монопольными правами, а просто предлагала более низкие расценки.

В результате перегрузочные работы в Архангельском порту были все же переданы российским фирмам. Договор на перегрузку угля в речные баржи управление водных путей МПС заключило с фирмой «Тодеус Мордухович». Если с фирмой Мартенса властные структуры не знали никаких проблем, за исключением давления различных общественных организаций, требовавших отказаться от ее услуг, то теперь им приходилось решать всякие вопросы. Мордухович жаловался, что ему не хватает рабочих рук, что необходимо поднимать расценки на труд, а соответственно и плату подрядчику. Чтобы форсировать работу, на перегрузку были поставлены рабочие-китайцы, прибывшие в Архангельск для строительства Мурманской железной дороги.

К навигации 1915 года мощная организация для перевозки грузов по Северной Двине до Котласа, с последующей перегрузкой в вагоны и отправкой, через Вятку, в Вологду и Петроград, была создана. Правительственный надзор за деятельностью этой организации осуществляло Управление водных путей МПС. Представитель управления в Архангельске, «Уполномоченный по перевозке грузов рекой Северной Двиной»

инженер Д.Ф. Чалеев, занимался учетом всех подходящих с моря грузов, а также барж и буксиров, прибывающих в Архангельск «с низу» с экспортными грузами, а затем назначал пароходы и баржи к перегрузке. Он ведал отправкой угля водным путем и производил все расчеты с подрядчиками и судовладельцами.

Однако результат речной навигации 1915 года не стал таким, как его ожидали. Общество «Енисей», на которое возлагалось более всего надежды, свои обязательства по вывозу казенных грузов выполнил лишь на 40%¹. Из 14 пароходств, осуществлявших летом 1915 года транспортировку грузов по Северной Двине, «Енисей» по выполнению взятых на себя перед казной обязательств оказался на предпоследнем месте, в то время, как, например, «Северное пароходное общество» свои обязательства на 80% перевыполнило.

Надо сказать, что пароходные компании, занимавшиеся транспортировкой грузов по Двине, имели на этом сверхприбыли. Торгуясь с представителями Министерства путей сообщения, они убедили их, что фрахт в 7 копеек с пуда для казенных грузов является минимальным, не оправдывающим даже затрат. Взамен своего «патриотического» шага, судовладельцы, предводимые Сироткиным, добились права перевозить до 25% «попутных» частных грузов. Причем с частных грузоотправителей брался фрахт по 30-40 копеек с пуда. Не говоря уже об обратном провозе грузов, то есть от Котласа до Архангельска. Так, «Северное общество», отмеченное как лучшее по итогам речной навигации, имея в 1914 году оборот в полтора миллиона рублей, довело его в 1915 году до четырех миллионов. При этом, учитывая значительное сокращение грузов, обычно доставлявшихся речным путем в Архангельск, прежде всего продовольствия (например, хлебных грузов летом 1915 года было доставлено 1.946 тысяч пудов, против 2.286 тысяч пудов в обычное время²), такой рост объяснялся возможностью перевозить более выгодный, прежде всего экспортный, груз. Волжанин Беляков, например, перевез в Архангельск 500 тысяч пудов пшеницы, закупленных французским правительством. Надо сказать, что Беляков выполнил свои «обязательства» перед правительством по перевозке казенных грузов всего на 35%. Но, как видим, он все же остался с прибылью.

Сироткин же, очевидно, оказался здесь просто неудачником. Являясь представителем правительства по закупкам хлеба в Поволжье, он пытался именно этот хлеб продать французам. Однако те оказались принимать уже доставленную в Архангельск пшеницу, очевидно, пото-

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.362 Л.358

² Подсчитано по данным Архангельского биржевого комитета, опубликованного в газ. Архангельск - 1915. - 28 октября.

му, что она была поволжской, то есть худшего качества, чем сибирская. Хлебные грузы Сироткин вынужден был хранить прямо в баржах, так как не доставало складочных мест, в результате чего баржи и простаивали.

«Политкорректность» по отношению к национальной буржуазии, характерная для правительственных структур в годы войны, повлияла на весьма лояльное отношение к фактическому срыву речной навигации. Главнач, адмирал Угрюмов заявил через местную прессу: «К судовладельцам, не выполнившим свои обязательства, я пока воздержусь применять какие-либо меры, но да будет им стыдно, что они обманули Родину в эту тяжелую годину!».

Пытаясь избежать простоев, Угрюмов запретил брать «попутные» частные грузы, а вывозить исключительно казенные, прежде всего уголь. Это вызвало массу критических замечаний в его адрес – в публикациях центральной прессы, в письмах по различным инстанциям. Иногда эти письма были подписаны, иногда анонимны, но и в том, и в другом случае за ними стоял Сироткин. Стараясь оправдаться перед властями, он очень «в струю» попал своей критикой в адрес английской транспортной конторы «Р. Мартенс и К^О». С этой фирмой было заключено соглашение об исключительном праве транспортировки английских грузов в Архангельск и их перегрузки для дальнейшей отправки в центр страны. Российская буржуазия, недовольная, что столь выгодное в период войны дело оказалось в руках иностранной фирмы, начала активную борьбу за ликвидацию этого договора. Использовались различные методы, вплоть до того, что Р. Мартенс обвинялся в связях с Германией: например высказывались соображения, что глава транспортной фирмы сообщают неприятелю маршруты движения караванов судов с грузами в Архангельск и из него. Тот же Сироткин обвинял фирму Мартенса в том, они сознательно проводят перегрузочные работы из трюмов в баржи очень медленно, принуждая тем самым баржи простаивать по 7 - 9, а иногда и до 14-ти суток. Эти простои и были причиной нарушения Сироткиным взятых перед казной обязательств.

Несмотря на все эти неприятности, к навигации 1916 года судовладельцы готовились с не меньшим энтузиазмом. В Архангельске появились новые пристани - Сибирского общества, получившего от государства подряд на подвоз хлеба для союзников; фирмы «Гергард и Гей», которая, предвидя выгодный хлебный экспорт, также устроила здесь большие амбары. Чтобы противостоять таким «монстрам», как «Северное пароходное общество» или АО «Енисей», небольшие пароходовладельцы - И.И. Бурков, К.Н. Оконщинников, «Тов-во пароходства на Ваге и Двине», В.Я. Фалелеев, «Бр. Русиновы», Ф.И. Мокеев, «Бр. И. и

Н. Подосеновы», Н.А. Дурдников, «Тов-во Важского крестьянско-коммерческого пароходства» - объединились накануне навигации 1916 года в «Товарищество Северо-Двинского пароходства». А крестьяне деревень, расположенных вдоль реки, стали готовиться к предстоящей навигации еще зимой, заготавливая в больших количествах дрова, служившие топливом для речных пароходов, тащивших по Двине баржи с грузами.

Изучив опыт организации перевозок в навигацию 1915 года, правительство распорядилось создать в Архангельске специальный «распорядительный комитет по объединению сухопутных и водных перевозок», работавший с сентября 1915 года под председательством главноуполномоченного от МПС Н.И. Максимовича.

В навигацию 1916 года речной флот Северо-Двинского бассейна составлял 381 пароход и 818 барж, с максимальной грузоподъемностью 20 миллионов пудов. Всего за навигацию по Двине к Архангельску пришли 681 пароход, 2229 непаровых судна и 1586 плотов, доставившие примерно 1,62 млн. тонн грузов для экспорта и городского потребления. Вывезено же было из Архангельска речным путем на 630 пароходах и 1380 баржах 654 тысячи тонн, в том числе 450 тысяч тонн угля, а также сельди, хлопок и т.д.¹ Тем не менее, несмотря на внушительные цифры, грузооборот был на 400 тысяч тонн меньше, чем в навигацию 1915 года. В 1917 году объемы перевозок, при общем росте речного флота, продолжали падать: 394 парохода на 1058 баржах грузоподъемностью 27,5 миллионов пудов перевезли около миллиона тонн разных грузов, что было на 73% меньше, чем в 1916 году. При этом стоимость фрахта до Котласа и обратно возрастала: в 1917 году он составлял от 12 до 50 копеек с пуда².

Доставка грузов морским путем была поставлена лучше, чем дальнейшая их транспортировка. За три месяца навигации 1916 г. морем было доставлено 425,3 тыс. тонн угля, из них более 134 тысяч оставались после закрытия навигации в трюмах пароходов, чьи вынужденные простои должна была оплачивать казна³. Большой проблемой была нехватка кадров в речном флоте. Речники, устроившись на пароходы на Волге, добирались до Архангельска и уходили с судов, находя более выгодную работу в морском порту. Остро встал вопрос об изыскании способов прикрепления команд к речным судам.

¹ Подсчитано по.: Статистический ежегодник Архангельской губернии. 1916 год. - Архангельск, 1918 - С.29,31

² Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. - Архангельск, 1919

³ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.2420 Л.13

Как видим, занимаясь организацией транспортных путей к Архангельскому порту, власти в первую очередь пытались решить задачу вывоза импортных грузов. Стремительное развитие Архангельского порта как импортного, что было вызвано экстремальной военной ситуацией, привело к некоторому сокращению экспорта через него. До войны Архангельский порт развивался преимущественно как экспортный. В 1913 году, по данным таможи, через него было вывезено за границу 1.060,4 тонн различных грузов. В основном это были лес и пиломатериалы, а также пшеница и продукция смолокурения. В первые два года войны экспорт несколько сокращается: в 1914 году он составил 992,0 тыс. тонн; в 1915 году - 902,9; затем вновь растет: в 1916 году - 1111,0 тысяч тонн; в 1917 году - 1041,3 тыс. тонн. При этом изменяются статьи экспорта: традиционный вывоз леса, пиломатериалов, продукции смолокурения значительно сокращается, зато появляются новые предметы экспорта, которые до войны переправлялись за границу через порты Балтики и Черного моря: сибирское масло, яйца, лен, кудель и другая, как правило, быстро портящаяся продукция.

Особое значение приобрел вывоз через Архангельский порт русского хлеба. До войны **экспорт хлеба** через Архангельский порт, прежде всего, сибирской пшеницы, составлял примерно 18% всего вывоза. Хлеб вывозили в основном малым каботажом в Норвегию, а с конца XIX века - в Голландию и Англию. Экспорт сибирской пшеницы через Архангельск стал возможен благодаря строительству Сибирской и Пермско-Котласской железных дорог, что позволило доставлять хлеб в вагонах к Северной Двине, а затем в баржах к Архангельску; а также благодаря введению льготного тарифа для хлебных грузов, направляемых из Восточной Сибири к северным портам. В Архангельске перегрузка происходила из барж прямо в трюмы пароходов, что при незначительном в целом экспорте не требовало специальных портовых приспособлений. Однако, чтобы стать крупным экспортным портом для вывоза русского хлеба, Архангельску следовало обзавестись вместительными зернохранилищами, из-за отсутствия которых зерно приходилось хранить в баржах до открытия морской навигации, и они таким образом простаивали в Архангельске по месяцу и более. Тем самым сокращалась оборачиваемость барж и, соответственно, поднималась стоимость их фрахта. Кроме того, для налаживания транспортировки хлебных грузов по Двине требовались значительные дноуглубительные работы по расчистке речных перекатов. Наконец, Архангельскому порту были необходимы плавучие элеваторы для более быстрой и дешевой перегрузки зерна из барж в трюмы пароходов.

Война ускорила процесс приспособления Архангельского порта для хлебного экспорта. За годы войны вывоз зерна через Архангельск увеличился с 31,4 тыс. тонн в 1913 году до 96,5 тыс. тонн в 1914 году и 222,1 тыс. тонн в 1916 году¹. И это при том, что уже 28 июля 1914 года последовал указ об «ограничении коммерческих связей подданных иностранных государств с русской стороною», а 12 августа был введен запрет на вывоз хлеба из страны. Была запрещена даже традиционная торговля поморов, которые меняли в Норвегии хлеб на рыбу. Такой резкий скачок хлебного экспорта, причем через Архангельский порт, фактически единственный порт страны, и поэтому особенно важный, означает, что это было вызвано государственными интересами и осуществлялось правительством.

Действительно, уже в декабре 1914 года Франция навязывает России договор о продаже 72 млн. пудов пшеницы. Российское правительство пыталось отказаться от его выполнения, ссылаясь на то, что черноморские порты, через которые предполагался экспорт, оказались блокированы. Однако под давлением союзников русская сторона вынуждена была начать поставки пшеницы во Францию через Архангельск. Посредником в экспортных операциях являлся французский консул в Архангельске, который принял в навигацию 1915 года около 800 тыс. тонн хлебных грузов². Одновременно шли поставки русской пшеницы и в Англию; посредником выступал Русский для внешней торговли банк, а позднее – специально созданный для этих целей Сибирский банк.

В конце 1916 года экспорт хлеба через Архангельск значительно увеличился: в результате резкого падения мирового уровня сбора зерновых усилилось давление союзников на Россию в вопросе хлебных поставок. На значительные поставки русского хлеба в качестве частичной компенсации за доставляемые в Россию вооружение и промышленное оборудование стала претендовать Англия. В противном случае, угрожала английская сторона, она не в состоянии будут выполнить свои обязательства перед Россией, вынужденная задействовать весь свой гражданский флот для завоза хлеба из Австралии. На хлебные поставки из России претендовали также Франция и Италия.

7 января 1917 года в Петрограде состоялось «Особое междуведомственное совещание о поставках хлеба союзникам через Архангельск», которое вынуждено было принять решение о частичном удовлетворении требований союзников. Для хлебного экспорта таких объемов пше-

¹ Статистический сборник по Архангельской губернии. 1917-1924 гг. - Архангельск, 1925. - С. 632, 633

² ГААО. Ф.53. О.1. Т.26. Д.167; Китанина Т.М. Война, хлеб и революция: Продовольств. вопрос в России. 1914 -октябрь 1917г. -Л, 1985 - С.103, 108

ница закупалась в Сибири и доставлялась в Архангельский порт комбинированной системой железнодорожно-водных перевозок: железной дорогой до Котласа, а оттуда в баржах по Северной Двине. Все хлебные грузы, следующие в Котлас и Архангельск, были объявлены внеочередными и отнесены к разряду так называемых «казенных» грузов. Для перевозки хлеба был задействован весь речной флот. В Морском генштабе внимательно следили за «хлебной операцией», вникая в любую мелочь. (Например, из Архангельска сообщили, что для перегрузки зерна не хватает мешков, на что из Штаба был получен ответ: везти зерно в баржах россыпью, а далее пусть союзники везут свои мешки!)

Для большей оборачиваемости хлебных барж необходимо было построить в Архангельске специальные помещения для хранения зерна, и порту был выделен кредит в сумме 500 тысяч рублей для строительства амбаров вместимостью 10 млн. пудов зерна¹. В феврале 1917 года в Петрограде состоялось «Совещание об усилении вывоза через северные порты товаров на граничные рынки». Из этого следует, что и в дальнейшем, в том числе и после окончания войны, планировалось осуществлять хлебный экспорт в больших размерах через Архангельск, который предполагалось развивать как экспортный порт государственного значения.

К июню 1917 года Архангельский порт был подготовлен к ежедневному приему доставляемых по железной дороге и по реке 250 вагонов зерна. Перегрузкой зерна в трюмы пароходов занимались фирмы Шмидта и Андерсена, нанимавшие для этих целей большое количество рабочих, в основном женщин и детей. Но продовольственный кризис в России и революционные настроения в народе создавали трудности для этого налаженного механизма. Так, Ярославский Совет распорядился остановить направлявшийся в Архангельск состав с экспортной пшеницей². Договор с союзниками о вывозе хлеба не был оправдан экономически, поскольку вызывал дополнительную мобилизацию транспортных средств, который отвлекался от внутренних продовольственных перевозок. Вывоз хлеба из голодающей России имел и отрицательное значение в моральном плане, вызывая недоверие и протест населения к своему правительству, что и привело в конце концов к социальным потрясениям в масштабах всей страны. В июле 1917 г. Главноначальствующий Сомов телеграфирует в Петроград: «В случае дальнейшего вывоза хлеба за границу без обеспечения местных нужд могут возникнуть эксцессы...»³. Однако экспортные поставки продолжали осуществляться. И когда осе-

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.2265 Л.22

² Китанина Т.М. Ук. соч. - С. 353

³ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.5221 Л.409

нию 1917 года в Петрограде сложилось катастрофическое положение с продовольствием, а власти пытались решить эту проблему возвращением хлеба из Архангельска, то он уже полностью был отправлен за границу.

Подводя итог, надо отметить, что несмотря на трудности и просчеты первого, организационного периода, в годы войны была налажена доставка большого количества импортных и экспортных грузов через Архангельск по стройной системе железнодорожного, речного, морского транспорта. К сожалению, к тому моменту, когда система была полностью отлажена, в стране уже начались необратимые процессы общего народнохозяйственного и социального развала.

§ 3. Организация обороны водного района и охраны Архангельского порта

Архангельск представлял для военных и военно-морских властей огромное значение в первую очередь как практически единственный порт, через который Россия могла получать важнейшие грузы от стран-союзниц. Поэтому военное управление города и всего района предусматривало не только непосредственную оборону порта и подходов к нему, но и вопросы организации приемки и дальнейшей переотправки грузов оборонного значения. В годы войны в Архангельске была фактически заново организована вся система **военного управления**.

В первый момент войны высшим армейским чином в городе был уездный воинский начальник полковник Дитерихс (комендантом Архангельска был генерал-майор Пржилуцкий, командир ополченного округа, штаб которого находился в Вологде), а представителями морского командования были командир дисциплинарного флотского полуэкипажа капитан I ранга Заборовский и командир посыльного судна «Бакан» капитан II ранга Поливанов. 20 июля 1914 года, когда возникла опасность захвата Архангельска неприятелем, Поливанов, получивший соответствующие полномочия от губернатора Бибикова, возглавил оборону города с моря. 24 июля в Архангельск по железной дороге прибыл представитель Санкт-Петербургского военного округа полковник Марков, который и вошел в состав собранного в связи с экстренной ситуацией военного совета. Кроме Маркова, в военный совет входили Архангельский уездный воинский начальник Дитерихс, начальник торгового порта Новинский, местный полицеймейстер и командир Беломорской пограничной стражи полковник Маматов.

В августе 1914 года от Морского министерства в город был командирован капитан I ранга В.Я. Ивановский, задачей которого была организация транспортировки доставляемых в Архангельск военных грузов, и в первую очередь угля для нужд Балтийского флота. Ивановский, почувствовав недостаточность своих полномочий для осуществления поставленной перед ним здесь задачи, добился от главнокомандующего VI армии, в ведении которого находился Архангельск, назначения себя на должность Начальника охраны водного района Архангельского порта. Капитан II ранга Поливанов был назначен его помощником по охране порта и по разгрузочно-погрузочным угольным операциям. 10 августа Ивановский поднимает на посыльном судне «Бакан» - единственном военном судне Архангельского порта - свой брайд-вымпел, в знак того, что он назначен командующим «Отряда особого назначения Белого моря». С 12 сентября Ивановский, как старший по званию воинский чин в Архангельске, становится начальником гарнизона города; ему присваивается звание контр-адмирала.

Архангельск и уезды губернии, объявленные на военном положении (Холмогорский, Онежский, Архангельский, Александровский), находились в подчинении сухопутной VI армии. Начальник же охраны и командир Архангельского порта Ивановский был морским офицером, подчинялся Морскому генеральному штабу и держал постоянную связь с начальником Главного управления кораблестроения при Генморе контр-адмиралом Угрюмовым, который являлся, по словам Морского министра, «центральной органом по делам в Архангельске». В подобном «многоначалии» принято было видеть причины недостатков деятельности Архангельского порта.

Такая ситуация существовала до середины июня 1915 года, когда положение на Севере особенно осложнилось появлением мин в горле Белого моря, на которых стали погибать суда с ценными военными грузами. Было решено сконцентрировать всю власть по обороне побережья и порта и по организации транспортировки военных грузов в одних руках. 18 июня 1915 года была введена должность Архангельского генерал-губернатора, непосредственно подчиненного военному министру и являющегося помощником командующего VI армии. В зону влияния генерал-губернатора входили побережье Белого моря и Кольского полуострова до границы с Норвегией; водный путь по рекам Северная Двина и Сухона, включая речные порты Котлас и Вологда; железнодорожная ветка Архангельск - Вологда с перегрузочной площадью и железнодорожными мастерскими в Вологде; а так же все строящиеся и только планируемые пути сообщения в этом районе, «с правом приостановить работы и начать новые». Генерал-губернатору подчинялись граждан-

ский губернатор, жандармерия, начальник охраны водного района, командир гарнизона, представитель МПС в Архангельске, ведавший всеми сухопутными и водными перевозками; все коменданты и начальники портов, водных путей и железных дорог; при этом он имел право проведения «отчуждений и реквизиций» частного имущества и земель¹. На должность Архангельского военного губернатора был назначен генерал-майор Валуев. Однако ему не удалось достаточно быстро наладить ситуацию в Архангельском порту, и трения между заинтересованными организациями начались с новой силой. 25 июля 1915 года Архангельск был передан из ведения штаба VI армии в непосредственное подчинение Военному Министру. Должность военного губернатора была упразднена, и учреждена должность «Главначальствующего г. Архангельска и водного района Белого моря» (сокращенно «Главнач»), с присвоением ему прав Главного начальника округа. На эту должность 7 августа 1915 года, по договоренности между ведомствами, был назначен представитель Морского министерства вице-адмирал А.П. Угрюмов, который с осени 1914 года курировал Архангельский порт в Морском Генштабе. Морской министр Григорович характеризовал Угрюмова, «как лицо наиболее осведомленное в делах, касающихся обороны Белого моря, Архангельского порта и Мурманского берега, и вполне при том компетентное в вопросах организации перевозки грузов Северным путем».

Угрюмов начинает заново формировать состав своего управления. Его флаг-офицер Андреев занимается созданием военной флотилии. Капитан I ранга Страховский, переведенный по настоянию Угрюмова из Севастополя, организует перегрузку и отправку военных грузов. С 4 августа 1915 года начинает действовать Служба связи во главе с энергичным старшим лейтенантом Рощаковским. Ивановский переводится на должность начальника обороны Кольского района. (Его дальнейшая судьба неизвестна; в сентябре 1915 года Угрюмов пишет о нем в Генмор: «Ивановский переутомился, его следует отозвать и назначить начальником тыла в Морской Генштаб»). Поливанов переводится начальником военно-морской базы в Александровск. Таким образом, Угрюмов избавляется от прежних военных руководителей и полностью использует свое право назначать наиболее компетентных с его точки зрения офицеров на ключевые должности. Вместе с тем, многочисленные комиссии, приезжавшие в Архангельск - от военного ведомства, морского министерства, из Государственной Думы и Центрального военно-промышленного комитета - отмечали многочисленные непорядки в организации дел в порту.

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.361. Л.132

28 июля 1915 года Государственная Дума по инициативе группы депутатов во главе с Гучковым приняла законопроект о введении со 2 ноября в Архангельском порту, водном районе и на прилегающих к ним путях сообщения «временного военного положения», с целью сосредоточить все управление перевозками важнейших казенных грузов и оборонными мероприятиями в одних руках, поскольку, при всех продекларированных правах Главноначальствующего, в порту «хозяйничали» многочисленные ведомства, уполномоченные различных министерств, гражданские власти и даже отдельные фирмы и конторы. По любому поводу они запрашивали свое начальство в Петрограде, там «нажимали на пружины», и Главначу «спускались» различные распоряжения, нередко противоречивые.

К середине 1916 года в Петрограде понимают, что адмирал Угрюмов не оправдал возложенных на него ожиданий: Архангельский порт не справлялся с грузами; зимней навигации в полной мере осуществить не удалось; общественные организации, с которыми правительство не могло не считаться, высказывали постоянное недовольство. 21 июня 1916 года Архангельск был переподчинен Морскому министерству. Теперь в Морском Генштабе не могли объяснять проблемы Архангельского порта тем, что Главноначальствующий, являясь представителем Морского ведомства, формально подчиняется Военному министру. Стали более внимательно относиться к недостаткам в стиле работы самого Угрюмова, которому во время конфликтов с Военным ведомством всегда давались самые лестные характеристики. Теперь же в Морском Генштабе подумывают о замене Угрюмова, обсуждается вопрос о назначении на эту должность адмирала Л.Ф. Кербера (Корвина), а также вариант «усиления» Угрюмова «помощником по технической части». Последний вариант поддерживал морской министр Григорович. В июле 1916 года в Архангельске была введена должность помощника Главноначальствующего по технической части (сокращенно «Поглавнач»).

Предполагалось, что Поглавнач, которому передавались «особые полномочия» с подчинением ему водных перевозок по Северной Двине, возьмет на себя все вопросы по порту и перевозкам грузов, а Главнач будет заниматься только военными делами. Приказом начальника штаба Верховного главнокомандующего от 7 июля 1916 года, Поглавначем в Архангельск был назначен начальник III железнодорожной бригады генерал-майор Федоров.

1 июля 1916 года при Морском Генштабе было образовано «Управление Беломорским и Мурманским районом» («Убелмур»). «В целях урегулирования отправки грузов из Архангельского морского порта в соответствии со степенью важности отправляемых грузов и провозной и

пропускной способностью железной дороги и водных путей», в Петрограде создается «Междуведомственное совещание по грузовым операциям в Архангельском порту»; в июле 1916 года в Архангельске начинает работать «Комиссия по регулированию отправки грузов»; комиссия подчинялась Главначу, а председатель ее утверждался Морским министром.

Несмотря на все прилагаемые усилия, дела в Архангельском порту к концу 1916 года становились все хуже. В самом конце года Угрюмов был отозван в Петроград; поводом к его отставке послужила диверсия на Бакарице. Он долгое время находился под следствием, в качестве свидетеля, но уже в мае 1917 года состоял в «Комитете заграничного снабжения». Новым Главначем в Архангельск был назначен вице-адмирал Л.Ф. Корвин (Кербер). Он сразу же вступил в конфликт с Подглавначем, генералом Федоровым. Тот в январе 1917 года берет отпуск и отправляется в Петроград, чтобы ходатайствовать о новом для себя назначении. В его отсутствие происходят взрывы и пожар на Экономии, и Корвин обвиняет именно Федорова в том, что в порту создавалась для этого обстановка¹. В конце концов, генерал Федоров был отозван, а помощником Главначи по технической части был назначен генерал Черкасов.

Адмирал Корвин, прославленный морской офицер, начал свою деятельность в Архангельске в неудачное время. Его немецкое происхождение послужило причиной роста недовольства и подозрительности в отношении к нему. По городу расклеивались листовки, в которых его обвиняли в шпионаже в пользу Германии, в организации диверсии на Экономии, и так далее. Несмотря на всю нелепость этих обвинений, вскоре после Февральской революции Временное правительство поторопилось отстранить адмирала от должности. Тогда же происходят новые перемены в организации военного управления Архангельска. В марте 1917 года Временное правительство распоряжается вновь передать Архангельск в ведение Военного ведомства. В результате событий Февральской революции почти все старшие офицеры Архангельского гарнизона были арестованы. На их должности стали назначаться средние и младшие офицеры. Все это привело к определенной неразберихе в военном управлении Архангельска и района Белого моря. Английская военная миссия в этих условиях пыталась полностью подчинить себе дело обороны Архангельска, северных портов и всего морского пути.

7 марта 1917 года вместо отстраненного вице-адмирал Корвина, на должность Главначи назначается видный общественный деятель, быв-

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1. Д.5134. Л.л.68,64

ший член Государственного Совета Н.П. Савицкий, который вскоре оставил этот пост, и с июля 1917 года, вплоть до отмены должности 10 июня 1918 г., Гланоначальствующим был инженер Е.И. Сомов, член партии эсеров (Сомов не был чужим для Архангельска; в 1908 г. он находился здесь в административной ссылке).

Исполнение обязанностей первого военного лица в регионе гражданскими людьми, да еще в столь трудный и противоречивый момент, не могло не дискредитировать саму должность Гланоначальствующего. Сразу же после событий октября 1917 года в Архангельске состоялось «экстренное совещание Исполнительного комитета всех демократических организаций Архангельского района, постановившее в связи с происходившими в Петрограде событиями образовать объединенный временный распорядительный орган в целях поддержания порядка и спокойствия - Архангельский революционный комитет», «в силу чего существовавшая до сего времени неограниченная власть в лице Главнача, его помощника и начальника гарнизона - отпадает, и означенные лица остаются нести службу под строгим контролем Революционного комитета, как необходимый технический аппарат»¹. В декабре 1917 года Совнарком заключил с Германией перемирие, началась частичная демобилизация армии и флота; фактически уже ликвидированная должность Главноначальствующего в июне 1918 года отменяется официально.

С самого начала войны важнейшей задачей органов военного управления Архангельского порта была **организация безопасности мореплавания** и нахождения судов в порту. Это касалось не только военных, но контрразведывательных, противопожарных и прочих мероприятий.

К концу 1914 года при подходе к Архангельскому порту были организованы следующие меры защиты: на о. Мудьюг устроен наблюдательный пункт; фарватер перекрывали минные заграждения, у Лапоминки была установлена батарея из снятых с «Бакана» орудий. Все суда, входящие в порт, проходили предварительный досмотр. Для экстренной связи между городом, о-вом Мудьюг, маяками и несущим дозор судном «Бакан» было устроено телефонное сообщение.

В первые же дни войны, когда возникла угроза подхода к Архангельску германских крейсеров и высадки десанта, состоявшееся «Сове-

.....
1916 г. через Архангельск в Персию направлено 550 пудов серебра для нужд Британского банка в Тегеране; 172 ящика, 33 бочки и 9 мешков съестных припасов для посольства США. Британский Красный крест доставил санитарный отряд для оборудования английского госпиталя из 37 человек, 200 тонн медикаментов, 6 санитарных автомобилей.
.....

¹ГААО. Ф.350. О.1. Д.4. Л. 106

щение по вопросу о мероприятиях в целях охраны г. Архангельска и порта на случай набега неприятельских военных судов» приняло решение снять с фарватера Северо-Двинский плавучий маяк, а стационарные маяки затушить, превратив их в наблюдательные пункты. В связи с важностью Архангельского порта и мероприятиями по удлинению навигации, маяки были вновь включены, а также устроены новые.

Путь в Архангельск был сопряжен с немалыми трудностями. В октябре 1914 г. произошла трагедия с пароходом «Оремсби», спешно закупленным в Англии и отправленным в Архангельск с грузом угля. Пароход управлялся русской командой, но моряки шли в Архангельск впервые, карта оказалась недостаточно точной, и судно село на мель у Орловских кошек. Команда покинула тонущее судно и, пытаясь добраться до берега по только что ставшему льду, почти полностью погибла¹. После этого случая стало ясно, что не только возможное вражеское нападение представляет опасность при плавании в северных морях. Едва ли не большей опасностью является плавание на плохо приспособленных судах, без знания моря, тем более, что лоцманские карты были недостаточно хороши. Опасность представляло плавание в осеннее время и из-за льдов. Англичане пытались приспособить для плавания в высоких широтах свой старый броненосец «Юпитер», однако эксперимент оказался неудачным, лишний раз подтвердив, что во льдах могут проходить только мощные ледокольные пароходы.

Примерно до июня 1915 года русская сторона брала на себя охрану только подходов к Архангельскому порту, охрана же морских путей лежала на английском флоте. Это было вызвано тем, что балтийский флот не мог послать к Архангельску свои корабли, и Морское министерство обратилось к правительству Великобритании с просьбой направить в Белое море английский крейсер «для защиты от возможных нападений германских крейсеров судов союзных и нейтральных наций». С середины августа 1914 года английские крейсера постоянно наблюдали путь следования судов в Архангельский порт и из него. Всем коммерческим судам рекомендовалось проходить именно этим, охраняемым, курсом.

К навигации 1915 года охрана подступов к Архангельску была усилена: на острове Мудьюг были устроены две батареи - одна из четырех 160-пудовых полевых орудий, вторая – из четырех морских 75-мм орудий. Два дополнительных орудия были установлены на судно «Бакан» и ледокол «Канада». Однако германские крейсера «Берлин» и «Великий Курфюрст», которых следовало опасаться по пути в Архангельский порт, были к тому времени нейтрализованы: первый был интернирован при заходе в норвежский порт, а второй затоплен британским флотом.

¹ Давыдов В. Драма во льдах: Эпизод Мировой войны. - Пг, 1919

В этот период опасность для мореплавания представляли мины, впервые обнаруженные в горле Белого моря в середине июня 1915 года. Всем капитанам, направляющимся в Архангельск, рекомендовалось избегать на пути следования «глубин, допускающих постановки мин». Предполагалось, что мины в горло Белого моря либо заносит течением, либо их ставят с нейтральных, скорее всего, норвежских судов; подозревались и жители Архангельской губернии, поморы, которые имели свободный выход в море. Немецкие источники объясняют появление мин действиями германского вспомогательного крейсера «Метеор», установившего их весной 1915 года в районе мыса Святой Нос¹.

Минная опасность заставила срочно применять соответствующие меры. Иногда навстречу судну из порта посылали вооруженный корабль, команда которого расстреливала мины; за неимением пулеметов, для уничтожения мин использовали берданки, что было недостаточно эффективным. В мае 1915 года Ивановский докладывал, что им привлечены для траления мин траулеры местных судовладельцев, однако ощущается нехватка в технике и специалистах². Наконец, было принято решение о создании отряда тральщиков для работы в горле Белого моря. Пока происходило формирование русского отряда, англичане прислали свой отряд тральщиков, который состоял из 8 специальных судов. Англичане начали работать 25 июня 1915 года; к 18 октября ими было уничтожено 174 мины. Они неделями находились в море, практически не заходя в порт. Углем их снабжали специальные транспорты, консервированная пища была своя, водой же и свежей пищей их должна была обеспечивать русская сторона. Англичане жаловались, что русские недостаточно аккуратно выполняют свои обязательства, и им приходится просить воду у проходящих мимо коммерческих судов.

Русская «партия траления Белого моря» была создана «на бумаге» 14 июня 1915 года, а окончательно сформировалась и начала водить караваны с 5 сентября. Командиром ее был назначен капитан I ранга Викорст. Английская партия траления была подчинена Викорсту, но у него начались трения с британским командиром Бернеем, который отличался крайне неуживчивым характером. Берней стал даже жаловаться своему командованию, что едва не стоило Викорсту его должности. Конфликт завершился тем, что обе партии сохранили самостоятельность, напрямую подчиняясь Начальнику охраны Белого моря.

¹ Залесский Н.А. Флот русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн. //Летопись Севера. - Вып. VI. - М, 1972 - С. 135 (ссылка на: W. Wolfsalt *Der Seekrieg* 1914-1918. - Leipzig, 1938)

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.432. Л.21

Русская партия траления первое время состояла из семи реквизируемых для этих целей тральщиков; к концу 1915 года ее численность достигла 18 тральщиков и девяти вспомогательных судов. За осенние месяцы ею было вытралено 44 мины и проведено в общей сложности 198 судов. Русские тральщики ходили под флагом вспомогательного флота; их матросы являлись вольнонаемными, что вызывало серьезные опасения Главнача: по законам военного времени, на них, как невоеннообязанных, не распространялась Конвенция о военнопленных; да и должной дисциплины от них требовать было нельзя.

Чтобы обезопасить суда от минной опасности, военные власти распорядились выводить их из порта только караванами, под контролем тральщиков. Это вело к длительным задержкам судов в порту и недовольству судовладельцев. Особенно недовольны были капитаны Русского Восточно-Азиатского пароходства, осуществлявшего прямое пассажирское сообщение между Архангельском и Нью-Йорком. Ожидая нередко по несколько недель выхода в море, они рисковали оставить своих пассажиров, в основном неимущих эмигрантов, без воды и провизии на время длительного рейса. Власти пошли навстречу недовольным, и тем, кто не желал дожидаться караванов, разрешалось выходить в море самостоятельно, однако вход в порт осуществлялся только под контролем тральщиков.

Всего в 1915 году на минах подорвалось 10 пароходов, два парусника и два военных корабля. Подорвавшиеся суда, которые удалось спасти, заводились на буксире в Двину для ремонта в мастерских Управления порта. В связи с большим объемом ремонтных работ, мастерские увеличили, присоединив три Соломбальских механических завода, и преобразовали их в судоремонтный завод.

Осенью 1916 года в северных водах активизировались неприятельские субмарины. Обычно подводная лодка делала предупредительный выстрел, приказывая судну остановиться; затем вызывала капитана для переговоров и проверки документов на груз; если судно или груз при-

Рассказ очевидца о гибели судна на mine: (Северное утро. - 1915. - № 120):

«Полоска берега терялась постепенно вдали. В бурный день трудно заметить перископ подводной лодки. Наши зорко следили за морской поверхностью.

Мина шла прямо по направлению к судну. Закричали: «Мина идет!», но было уже поздно. Раздался толчок, взрыв; с кормы полетели обломки, попадали люди. Рухнула задняя мачта и разрушила при падении телеграфные и электрические провода во внутренних помещениях. Сразу погасло электричество. Транспорт дал крен на правый борт и стал вертикально. С громким «ура», перекрестившись, люди стали бросаться в воду...»

знавались вражескими, команде давалось время высадиться на шлюпки, а судно топилось. В сентябре 1916 г. у Норвежского и Мурманского берегов было затоплено 30 пароходов и парусник¹. Впрочем, успешными были только первые две недели действий подводных лодок в северных водах, пока военные власти союзников не решили организационные вопросы противолодочной безопасности.

Лодки в первую очередь представляли опасность для совершавших самостоятельные плавания невооруженных коммерческих судов, поэтому было решено оснастить их артиллерией. Русским правительством были сделаны крупные заказы на 75-мм и 120-мм орудия. Однако, в условиях общей нехватки вооружения, реально удалось приобрести лишь несколько десятков устаревших орудий в Японии и Франции. Попытались установить на судах трофейную артиллерию, но возникла сложность с обеспечением этих орудий снарядами. В конце концов, решено было вооружать суда только во время выполнения ими опасного похода и при перевозке особо ценных грузов. Вооруженное даже таким примитивным образом, коммерческое судно способно было дать отпор врагу.

Кроме того, с 27 сентября 1916 года все коммерческие суда должны были направляться к Архангельску и Александровску только караванами, под конвоем русских или английских боевых кораблей. Не все капитаны были в восторге от этого: из-за длительных простоев в пунктах формирования конвоя снижался грузооборот. Да и нехватка морских сил на Севере привела к тому, что на всем пути следования конвоировались только транспорты, перевозившие войска и наиболее ценные грузы. Но на Йоканьгском рейде все идущие в Архангельский порт суда должны были собираться в караваны по 15-17 судов и двигаться в Архангельск только под конвоем из трех-пяти боевых кораблей. Таким же способом, то есть под конвоем, суда выходили из порта, получая право свободного плавания только от мыса Святой Нос. Корабли конвоя принуждали субмарины уходить под воду, и тем самым терять свое главное преимущество - скорость. Конвоируемые караваны использовали и так называемый «противолодочный зигзаг», то есть частое резкое изменение курсов во время перехода. Способы торпедной стрельбы у подводных лодок во время I мировой войны были еще несовершенны, и такие «зигзаги» приводили к срыву лодочных атак.

Первое время неприятельские лодки поджидали добычу у входа в Кольский залив, но, встретив там отпор, стали реже появляться в пределах видимости с берега, предпочитая охотиться в открытом океане. На подходах к Белому морю деятельность субмарин была менее интенсив-

¹ Козлов Д. Подводная опасность и русское судоходство // Морской сборник – 1996. - № 8. – С. 28

ной, поскольку германское командование рассчитывало, видимо, на эффективность выставленных там мин.

Чтобы предотвратить проникновение в Архангельский порт неприятельских кораблей, в баре Северной Двины было выставлено минное заграждение из 130 мин, которые снимались на зимнее время. Была также организована тщательная проверка всех судов еще на подходах к порту. Каждое судно должно было подойти к плавучему Северодвинскому маяку, принять на борт лоцмана и офицера с брандвахтенным журналом, который производил беглый осмотр судна, получал его основные технические характеристики и список грузов, вручал команде опросные листы, после чего снабжал капитана «пропуском» - опознавательным сигналом для прохода мимо Мудьюжских батарей. Возле Чижовского таможенного пункта судно должно было встать на якорь и пройти тщательный таможенный и паспортный контроль. Только пассажирским судам разрешалось проходить досмотр в порту, но никому из пассажиров не разрешался выход на берег до прохождения всех формальностей.

Важным моментом в деле обороны Архангельского порта было учреждение в 1915 году «Службы связи Белого моря», во главе которой приказом от 6 августа был поставлен энергичный офицер, старший лейтенант Рощаковский. Угрюмов, впрочем, отмечал «нервный, порывистый и неуравновешенный характер Рощаковского». Вместе с тем, Рощаковский обладал замечательными организационными способностями. В первые же месяцы его руководства были построены три новые береговые радиостанции - на Святом Носе, на о. Моржовец и на Канином носе. Для нужд Службы связи были приспособлены радиостанции в Исакогорке и Александровске, а также все телефоны и телеграфы на побережье. На маяках были установлены сигнально-наблюдательные посты. Для деятельности Службы связи были определены три района: Северный, с центром в г. Александровске, Восточный (центр - на Святом мысу) и Южный (центр в Архангельске). Каждый район подразделялся на два отделения, во главе которого ставился начальник. Все три района обслуживались шестью посыльными судами, связанными между собой радиотелеграфом. Штаб-квартира Службы связи находилась в Архангельске и была соединена прямой телефонной и телеграфной связью с Исакогоркой, Мудьюгом и Петроградом¹. При Службе связи были созданы школы для нижних чинов, в которых готовили радистов, телеграфистов, сигнальщиков.

¹ РГА ВМФ. Ф.4138. О.1. Д.1422. Л.л.100, 88

Одновременно с охраной подходов к порту происходило **формирование военно-морских сил на Севере**. Летом 1915 года в Архангельске была организована «Временная база охраны Белого моря». 1 октября она была преобразована в Архангельский военный порт. Тогда же, летом 1915 года был создан «Отряд кораблей особого назначения», в который входили те немногие силы боевого флота, которыми располагали здесь военно-морские власти: посыльное судно «Бакан», гидрографическое судно «Лейтенант Овцын» и транспорт «Мурман». К 1916 году Отряд пополнился новыми кораблями и имел в своем составе уже 9 посыльных судов и 6 транспортов. 3 июля 1916 года Отряд переформируется во флотилию Северного Ледовитого океана, которая подчинялась Главначу, получившему права командующего флотом и «осуществляла меры оборонительного характера, главным образом по защите морских сообщений».

Для усиления флотилии Морское министерство направляет на Север ряд судов из Владивостока (крейсер «Аскольд», заградитель «Уссури», миноносцы «Властный», «Грозовой», «Бесшумный», «Капитан Юрасовский», «Капитан Сергеев», транспортную мастерскую «Ксения») и выкупает у Японии захваченные ею во время русско-японской

В годы войны в Архангельске стал очень популярен футбол. Команда гимназистов Ломоносовской гимназии состязалась с командами иностранных военных и торговых кораблей.

войны корабли (линкоры «Чесма» и «Пересвет», крейсер «Варяг»). Они прибыли на Мурман в декабре 1916 года, и образовали сводный отряд флотилии СЛО, командир которого получил права флагмана флота. Кроме того, в Соединенных Штатах и других государствах было закуплено несколько яхт для несения сторожевой службы в российских северных водах. Сосредоточение всех этих сил происходило очень медленно и к моменту, когда Россия вышла из войны, еще не было закончено¹.

В августе 1915 года в Архангельске был создан «Дивизион подводных лодок особого назначения»: две малые «номерные» лодки были доставлены из Петрограда, а «дедушка» отечественного подводного флота «Дельфин» прибыл с Дальнего Востока. Транспортировались лодки по железной дороге до Вологды, а оттуда - по воде, между двумя баржами. Первое время лодки базировались в устье Северной Двины, откуда выходили на боевые дежурства. В октябре 1915 года, когда у мыса Святой Нос подрывался на mine английский крейсер, одна из малых лодок была направлена туда, для сопровождения крейсера. Транспортировка лодки происходила на буксире, однако во время шторма трос

¹ Быков П.Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914-1918гг. - Л., 1939. - С.8

порвался, и лодка затонула. Вторая малая лодка и лодка «Дельфин», перебазированные на зиму на Кольский полуостров, больше ремонтировались, чем находились на боевых дежурствах. В августе 1917 года Морской Генштаб окончательно приходит к решению о ликвидации Дивизиона лодок особого назначения. Заказанная для Архангельского района в Италии подводная лодка «Георгий Победоносец» прибыла лишь в мае 1917 года

В условиях войны в Архангельске были предприняты беспрецедентные доселе меры безопасности. Приходилось учитывать и возможность обычных здесь пожаров, и деятельность неприятельских диверсионных групп. Особо важными были **меры против шпионажа**. Спешность, с которой устраивались в Архангельске казенные портовые районы и военный порт, не позволила обеспечить эти работы должной секретностью. Все население города так или иначе было связано с работой в порту, и практически невозможно было сохранить в секрете сведения о количестве и качестве доставляемых в Архангельск грузов, условиях и месте их хранения. Кроме того, было слишком много заинтересованных в работе порта лиц в стране и за рубежом, поскольку Архангельск оказался фактически единственным морским пунктом, через который в Россию доставлялись не только казенные, но и частные грузы. Через Архангельск выезжали и въезжали в страну многочисленные российские и иностранные чиновники, военнослужащие и просто частные лица. Достаточно сказать, что деятельность многих иностранных консульств в Архангельске во время войны расширилась, и даже появились новые консульские учреждения, в частности американское.

Накануне войны в Архангельске действовало 8 консульств (два штатных - Норвежское консульство и Шведское вице-консульство; остальные внештатные – Датское, Бельгийское, Нидерландское, Германское консульства, Великобританское и Испанское вице-консульства). Германское консульство после начала войны прекратило свою деятельность. Консул Линденсблат вместе с семьей находился под опекой норвежского консула, а затем выехал в нейтральную Норвегию. Германские подданные, оказавшиеся интернированными в Архангельской губернии, получали материальную поддержку от американской организации в Петрограде.

Деятельность консульств нейтральных и союзных России государств, напротив, расширилась. Шведский вице-консул, прежде наезжавший в Архангельск только на время навигации, обосновывается здесь постоянно. Вице-консульство Великобритании становится штатным консульством. В 1916 году в Архангельске начинает работать нештатный консульский агент США; им стал датский подданный К.Х. Леве.

Он прибыл сюда как представитель Восточного Русско-Азиатского пароходства, но местная контрразведка начала подозревать его в шпионской деятельности и настаивала на его выезде из города; тогда он предпочел перейти на службу союзному России государству. Работы у американского консула было немного, и Леве по совместительству служил аварийным экспертом различных страховых обществ.

Пребывание большого количества случайных людей в городе – как иностранцев, так и российских подданных – не могло не волновать контрразведчиков.

По мнению различных столичных комиссий, работавших в городе, значительная утечка информации происходила и через местных жителей. Это подозрение усугублялось тем, что в Архангельске проживало немало выходцев из Европы, которые сохранили свой менталитет и между собой разговаривали преимущественно на немецком языке. В канцелярию полицеймейстера, губернатора, Главноначальствующего приходило множество анонимных доносов на шпионскую деятельность «архангельских немцев». Количество этих доносов особенно увеличилось в 1915 году, когда русская армия терпела поражение на фронтах. Это обернулось озлоблением против «внутреннего врага», и иногда проявлялось как шпиономания.

Контрразведывательное отделение при Архангельском жандармском управлении было организовано осенью 1914 года¹. Местная контрразведка не была самостоятельна в своих действиях; всю следственную работу, как правило, проводили командируемые сюда из Петрограда офицеры. Однако она быстро реагировала на любые доносы, многие из которых были весьма сомнительного содержания. Никаких явных успехов в поимке шпионов или разоблачении вражеской агентурной сети контрразведка не имела, при этом утечка информации из Архангельска была для властей очевидным фактом. Так, немцы буквально сразу же узнавали об изменении рекомендованных для торговых судов курсах. После взрыва в порту «Бакарица» немецкие средства информации сразу же оповестили об этом, впрочем, в преувеличенном виде – возможно, в целях пропаганды, а возможно, в том виде, в каком эта информация поступила от их агентов в Архангельске.

В самом начале войны в городе были предприняты усилия для ликвидации возможных неприятельских шпионов. Все германские и австрийские подданные, находившиеся в Архангельске, были арестованы, в том числе матросы стоявших в порту судов. При этом особо предвзятым было в Архангельске отношение к немцам, перешедшим в русское гражданство, но имеющим родственников или деловых партнеров среди

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.5157 Л.57

подданных Германии и Австро-Венгрии. Если они в чем-либо только подозревались, их сразу же высылали из города. Кроме немцев, подозрения вызывали и евреи, которых власти были склонны обвинять в «сочувствии к неприятелю». Поскольку среди многочисленных беженцев и эмигрантов, наводнивших Архангельск во время войны, было много евреев, это создавало у властей дополнительные опасения.

В начальный период войны жандармские отделения продолжали внимательно наблюдать за «политически неблагонадежными», предполагая, что с этой стороны может быть наибольшая опасность для тыла. Вскоре эта проблема отошла на задний план, и жандармские органы больше занимались контрразведывательными функциями. Показательна в этом отношении и позиция властей; так, осенью 1914 года в ответ на письмо начальника Архангельского жандармского управления о политической неблагонадежности капитана ледокола «Канада» Н.К. Муканова, состоявшего в 1898 году в «Союзе борьбы за освобождение рабочего класса», адмирал Угрюмов, «курировавший» тогда в Петрограде Архангельский порт, раздраженно телеграфирует: «Вся эта история уж очень старая. Теперь, в период войны, казалось бы, не время ее возобновлять, что принесет только вред в работе, прямо относящейся к государственной обороне. ... Отложите всю эту канитель до заключения мира»¹. Время показало, что опасность для тыла и для армии со стороны «непримиримой» политической оппозиции существовала, но она находилась не в самой стране, а концентрировалась в эмиграции. Надо сказать, что к эмигрантам, возвращавшимся в Россию через Архангельск, отношение также было весьма подозрительное. Так, существовало предположение, что шпионы могут проникнуть в Россию вместе с возвращающимися из Америки эмигрантами; поступала информация, будто кто-то скупает российские паспорта у неимущих эмигрантов, направляющихся в Архангельск².

В городе с самого начала войны было много иностранцев. Вскоре после вступления России в войну посольства нейтральных государств на свои запросы, как их подданные могут покинуть воюющую страну, получали из МИДа ответ – «через Архангельск». Сюда и устремился основной поток желающих выехать из России. Потом через Архангельск стали въезжать десятки коммерсантов, чиновников и прочих лиц, направляющихся в Россию, и даже транзитом далее, в станы Ближнего Востока и Южной Европы. Все это, безусловно, не могло не насторожить органы безопасности. В 1915 году разрешение на въезд в Архангельск давалось только с ведома Гланоначальствующего. Проверке подвергались все ли-

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.156 Л.87

² ГААО Ф.1208 О.1 Д.323.

ца, покидающие Россию через Архангельск, в том числе и по дипломатическим документам, что вызывало недовольство посольств союзных государств: в ожидании выполнения формальностей отъезжающим приходилось ждать по 5-6 дней.

Впрочем, эти меры не могли полностью исключить пребывания в городе самых странных людей. Например, в 1916 году здесь были задержаны два молодых человека с российскими паспортами, оказавшиеся бежавшими из лагеря военнопленными офицерами германской армии. Около месяца им удалось прожить в Архангельске, где они надеялись устроиться на какой-нибудь пароход под нейтральным флагом и выехать из России¹. Этот факт показывает, что ни введение адресного стола с требованием обязательной регистрации всех приезжих, ни строгости при въезде в Архангельск не могли полностью обезопасить город и порт от проникновения сюда шпионов и диверсантов.

Охрана от диверсий всегда была на контроле у военных властей Архангельска. Однако организовать должным образом охрану порта было сложно, поскольку в этом вопросе не было единоначалия. Например, перегрузочный портовый район «Бакарица» состоял в совместном ведении военного и морского ведомств, при этом район железнодорожных путей находился в ведении железнодорожной полиции; общая охрана Бакарицы была делом Московско-Архангельского жандармского полицейского управления железной дороги, а охраной грузов государственной важности занимались военное и военно-морское ведомство, силами ратников 14-ой ополченческой дружины.

По мнению командования, опасность диверсии в Архангельском порту могла исходить либо от членов команд находящихся в порту судов, либо от наемных рабочих-грузчиков. Действительно, в командах не только нейтральных судов, но даже на пароходах, ходивших под флагами России и ее союзников, было немало темных личностей. Так, нередки были случаи, когда команды русских пароходов, состоявшие из жителей Польши, Финляндии, Прибалтийских губерний, разбегались при заходе в иностранные порты, совершая таким образом нелегальную эмиграцию. Капитанам судов в таких обстоятельствах приходилось набирать новые команды из случайных людей – «из пьяных безработных матросов, привезенных на пароход прямо из кабаков, в полубессознательном состоянии, а иначе никто в это плавание идти не хотел»². Капитаны судов стран-союзниц также имели проблемы при наборе команд: плавание в Архангельск считалось делом опасным – по климатическим условиям и в связи с деятельностью германских субмарин. Даже высокое

¹ ГААО Ф.39 О.1 Д.921 “Г”

² РГА ВМФ Ф.418 О.1. Д.5172. Л58; Д.362. Л.54

жалование и «призы» не прельщали большинство моряков, и команды набирались «из всякого сброда».

В 1916 году на Бакарице были введены ограничения на доступ на территорию порта и из него для всех моряков, причем команды нейтральных судов вообще не имели права покидать палубу на все время стоянки. Контроль за рабочими, большая часть которых были поденные, осуществлялась с помощью номерных блях: рабочие сдавали нанимателю свои паспорта, которые тот обязан был передать в жандармское управление, а взамен получали бляхи для предъявления охраннику при входе и выходе с территории порта. При увольнении рабочих бляхи вновь обменивались на паспорта. Весь портовый район Бакарицы был обнесен забором с тремя охраняемыми воротами - для рабочих, для нижних чинов, для пропуска железнодорожных составов. Однако охранявшие заборы часовые стояли на таком расстоянии, что не имели возможности даже видеть друг друга. Командированный в Архангельск инженер обратил внимание, что охранник пропустил их, даже не потребовав пропуска, хотя не знал их в лицо, - только благодаря их форменным фуражкам. Не существовало охраны трапов при разгрузке; пытались ставить часовых, но они стали заниматься контрабандой и даже кражами.

После трагических взрывов на Бакарице в октябре 1916 года компетентные органы попытались проанализировать создавшуюся в городе и в порту ситуацию: «Архангельск представляет собой весьма ценную приманку для агентов германского осведомительного бюро, вместе с тем всякий желающий имел и имеет свободный допуск в Архангельск. С начала войны и особенно когда Архангельск остался единственным нашим открытым для сообщения с заграницей портом, сюда хлынула целая толпа отдельных коммерсантов, комиссионеров и т.д., а за ними двинулись уже и целые конторы - экспедиторские, комиссионные и т.д. Все они заполнены всякими шведскими, норвежскими, датскими и прочими подданными, а вернее всего - вражескими. ... Борьба с этими конторами, этим весьма вероятным высшим классом неприятельского шпионского учреждения, осталась безрезультатной, всякая вновь выросшая в Архангельске экспедиторская контора указывает на адресованный ей казенный груз как доказательство необходимости своего здесь пребывания»¹. Впрочем, попасть в порт при желании можно было и без «уважительной причины». «Проникнуть на Бакарицу», - делится своими впечатлениями в донесении Морскому министру инженер Демин, - «чрезвычайно легко. Получение пропуска в канцелярии Главнача обставлено соответствующими формальностями: требуются удостоверения о необ-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5202. Лл.211, 212

ходимости доступа на Бакарицу, паспорт; для ускорения - ручательство лица, знакомого лично с чинами канцелярии. Но на самом деле пропуска вовсе и не нужно. Я лично имел случай в этом убедиться. ... Пропуск был получен. Прибыв на Бакарицу на пароходике нашего контрагента, увидел, что охраны никакой нет, пропусков никто не спрашивает...»¹ Действительно, в связи с отсутствием речной полиции Бакарица со стороны реки вообще никак не охранялась.

Чрезвычайно важными для Архангельского порта были также вопросы **противопожарной безопасности**. В начальный период войны довольно частыми были пожары на лесозаводах. Впрочем, следователи склонны были видеть причину их в том, что владельцы сами были заинтересованы в пожарах застрахованных пиломатериалов, экспорт которых во время войны резко сократился, и которые не только не приносили доходов, но, напротив, одни убытки.

Городская пожарная дружина была оборудована явно недостаточно для разросшегося деревянного города и порта с большим количеством складских помещений. К навигации 1915 года торговый порт располагал паровой пожарной машиной; противопожарными средствами был оборудован портовый ледокол «Лебедин» и еще три парохода; все паровозы на портовых ветках были снабжены необходимыми противопожарными инструментами; на причалах были установлены чаны с водой и шланги. Была продумана сигнализация для экстренного сбора рабочих в случае возникновения пожара. Однако, начиная с лета 1916 года, в городе произошло несколько сильных пожаров, уничтоживших большое количество ценных, в том числе и военных грузов.

5 июля произошел большой пожар на Быку. Полностью сгорели 12 складских помещений акционерного общества «Гергард и Гей» и каменное здание «Льняного буяна»; были уничтожены приготовленные для отправки союзникам 200.000 пудов льна, конопли, пеньки и 4 тысячи пудов привезенной из-за границы селитры. Убыток для казны составлял около 15 млн. рублей. Следствие искало «немецкий след», тем более, что фирма «Гергард и Гей» находилась под пристальным вниманием контрразведки. Однако подтверждений этому обнаружено не было. Корыстные интересы тоже не просматривались: сгоревшие строения были застрахованы, однако, по мнению специалистов, при возросших ценах на труд и строительные материалы, восстановление сгоревших помещений должно было обойтись фирме минимум в два раза дороже страховой суммы.

21 июля на станции Исакогорка начался пожар, в результате которого сгорели пакгауз и платформа с грузом пеньки и льна, железнодоро-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5201. Л.75; Д.5202. Л.212

рожная кладовая, 33 товарных и 2 пассажирских вагона. Потери от пожара оценивались в 200 тысяч рублей. «Злого умысла» или следов вражеской диверсии также не обнаружили; следствие пришло к выводу, что причина пожара - неосторожное обращение с огнем арестантов, занимавшихся разгрузкой вагонов.

2 декабря на пристани Дальнего плавания загорелся склад, на котором хранились пожароопасные вещества - керосин и бочки с глазолином. Тушение пожара осуществляли пожарные при поддержке ледокола «Мильнер». У причала находились на зимовке военное судно «Бакан» и несколько пассажирских пароходов. Их удалось спасти от огня, однако склады с хранящимися в них грузами (машинами, парафином, хлопком, сукном) и пять находившихся на берегу катеров погибли. Следствие установило, что причиной пожара послужила небрежность водителя автомобиля, который заправлялся горючим и неосторожно обронил спичку.

Удивляют нелепые причины пожаров, последствия которых были столь ощутимы. При этом существовала довольно жесткая система противопожарной безопасности, что было вызвано большим скоплением в порту ценных казенных грузов, особенно легковоспламеняющихся боеприпасов и взрывчатых веществ. Признавая, что местные власти не в состоянии были самостоятельно обеспечить противопожарные меры в разросшемся с начала войны порту, Совет министров в октябре 1915 года выделил Архангельску кредит в размере 69 тысяч рублей для этих целей. В 1916 году в городе прошло несколько «межведомственных» совещаний, посвященных вопросам охраны казенных грузов, и в том числе противопожарной охране порта. Было решено оснастить специальные «пожарные поезда». Из имевшихся в Архангельском порту 32-х буксирных пароходов пять были оборудованы как противопожарные. Склады в портовых районах, прежде всего в грандиозной Бакарице, предлагалось строить с учетом их противопожарной охраны. В Англии было приобретено для Архангельского порта 6 пожарных автомобилей «Деннис». Кроме городских пожарных частей, были созданы хорошо укомплектованные части в портовых районах - на Бакарице и в Экономии.

Таким образом, военное начальство осознавало опасность возможных диверсий или прочих катастроф в недостаточно охраняемых портовых районах Архангельского порта. И все же предотвратить **крупную диверсию с тяжелейшими последствиями** не удалось.

17 октября 1916 года в Архангельск из Нью-Йорка пришел пароход Северного пароходного общества «Барон Дризен» (реквизированное германское торговое судно) с четырьмя тысячами тонн военных грузов.

Команда этого ходившего под российским флагом парохода, набранная в американских портах, состояла из людей различных национальностей; капитан судна был эстонцем, остальные шесть офицеров - латыши. Все офицеры, включая капитана, являясь российскими подданными, русским языком владели плохо. Во всей команде русских было всего трое, в том числе боцман Иван Полько, который и был, по-видимому, виновником трагедии.

Пройдя все необходимые формальности при входе в Архангельский порт, пароход, как доставивший важнейший государственный груз, был сразу же поставлен под разгрузку на Бакарицу к причалу № 20. К 26 октября было выгружено 700 тонн, в том числе 200 тонн удушливых газов. В трюмах на момент катастрофы оставалось 1.600 тонн взрывчатых веществ, а также металлы и различные машины.

В полдень 26 октября, когда все рабочие разошлись по баракам на обеденный перерыв, на пароходе произошел взрыв – сначала в носовой части трюма, где находились снаряды, а затем, в результате начавшегося пожара, в кормовой части, где была сложена взрывчатка. Взрывы были такой силы, что на месте береговых креплений причала № 20 образовалась огромная воронка диаметром более 60 метров, наполненная водой, в которой плавали обломки свай. Рядом образовалась другая воронка диаметром 40 метров. Напротив причала стоял английский пароход «Эрль-оф-Форфер», разгрузка на котором была почти закончена. Взрывной волной у него были снесены все палубные надстройки, мачта, труба; восстановлению пароход уже не подлежал, и казна вынуждена была выплатить владельцам парохода его стоимость. Кроме того, затонул 100-тонный кран и буксирный пароход «Рекорд»; были повреждены еще два крана и соседние причалы. Находившееся недалеко от причала № 20 каменное здание электростанции было полностью разрушено. Здание пожарного депо также было разрушено, погребя под своими руинами все имущество, лошадей и нескольких служащих. Начавшийся в результате взрывов пожар усилился ветром, и вскоре загорелись деревянные постройки - 27 бараков и 5 вспомогательных строений. Полностью сгорела почтовая баржа с международными посылками. Погибло много грузов; часть была засыпана землей или утонула в реке. Взрывы были настолько мощные, что покореженные части паровой обшивки оказались отброшенными на главное железнодорожное полотно; даже в Холмогорах ощущалось колебание почвы, а в училище вылетели стекла. К счастью для Архангельска, взрыв оказался направленным в противоположную сторону; здесь только услышали страшный грохот, а в южной части города взрывной волной в домах распахнуло окна и двери.

После первого взрыва из-за начавшегося пожара загорелись склады с боеприпасами, и вскоре прогремел еще один страшный взрыв. Вслед за этим примерно до 6 часов вечера в порту не стихали разрывы снарядов и пуль. Полностью выгорела площадь в 500 кв. метров, а вся остальная территория Бакарицы, на которую в течение нескольких часов летели осколки, сильно пострадала. Все телефоны вышли из строя, и связь с городом можно было поддерживать только через Исакогорку. Но о трагедии в городе узнали и без телефонов – по страшным взрывам.

Уже через 30 минут после первого взрыва на Бакарицу прибыли Главнач Угрюмов и его помощник по технической части Федоров. К тому времени на территории порта остались только несколько офицеров и часть портовых, таможенных и железнодорожных служащих, многие из которых были ранены. Вскоре к Бакарице стали прибывать пожарные буксиры и спешно мобилизованные спасатели (старшеклассники гимназий и училищ); из Исакогорки были направлены пожарные паровозы.

Спасать людей, тушить пожары и выводить из опасной зоны покинутые командами пароходы пришлось в сложнейших условиях, при постоянных взрывах. С особой опасностью были связаны работы по эвакуации из зоны пожара резервуаров с отравляющими газами, которые были выгружены прямо на пристанях.

К несчастью, в момент взрыва большинство обитателей Бакарицы держались скученно: было обеденное время, и рабочие находились в своих бараках, а офицеры и служащие в столовой. Столовая пострадала меньше, но и там стеклами от выбитых окон многие были ранены; один человек был убит и девять умерло в лазаретах от полученных травм. Бараки же почти все сгорели, превратившись в братские могилы для сотен рабочих.

Основные очаги пожара удалось ликвидировать лишь к 10 часам вечера; Угрюмов и Федоров не покидали Бакарицу в течение всего этого времени, непосредственно руководя работами. Большое мужество проявили служащие санитарного поезда, которые в столь тяжелых условиях занимались эвакуацией многочисленных раненых: производили поиски оставшихся в живых, организовывали доставку раненых на Соборную пристань, а оттуда распределение по лазаретам.

Для приема раненых в городе были приготовлены все 19 лазаретов. 11 раненых, у которых пострадали глаза, были отправлены для специального лечения в Москву. У некоторых свидетелей Бакарицкой драмы были зафиксированы случаи психического расстройства. Точную цифру пострадавших на Бакарице установить было трудно, поскольку многие не пострадавшие или легко раненые рабочие сразу же разбежались по своим деревням. Только через лазареты прошло 1.186 легко и тяжело

раненых, среди них 25 женщин и 10 детей. С 26 октября по 8 ноября было погребено 607 тел; 312 ратников и 539 рабочих числились пропавшими без вести. В течение недели после событий на Бакарице многие из «пропавших без вести» вернулись к месту службы, или же объявились у себя на родине. Особенно много «пропавших» из среды рабочих объявилось после того, как власти приняли решение о выплатах компенсаций пострадавшим. Из иностранцев 51 человек погиб и 15 были ранены. В основном это были англичане (27 погибших и 15 раненых).

Оказанием помощи пострадавшим вольнонаемным рабочим занимался «дамский комитет» во главе с супругой губернатора Е.Н. Бибиковой. В первую очередь предполагалось оказывать помощь семьям, потерявшим кормильца, во вторую - тем, где погиб старший сын. Для выделения компенсаций принимали заявления и от тех, у кого пострадало имущество - лошадь, телега, то есть косвенно также кормильцы семьи. На выплату всех причитающихся компенсаций требовалось около 90 тысяч рублей. 40 тысяч поступило из Морского министерства; остальное было получено путем сбора пожертвований.

Восстановление Бакарицы, по подсчетам специальной комиссии, должно было обойтись казне в 2.020.000 рублей, а ущерб, нанесенный железной дороге - разрушенные пути, сгоревшие и сломанные вагоны - составлял 234 371руб.

В чем же была причина трагедии на Бакарице? Это предстояло выяснить работавшей в Архангельске с 6 ноября по 4 декабря «межведомственной комиссии» под руководством адмирала Маниковского. В комиссию вошли представители Морского и Военного министерств, МПС и других ведомств, а также Архангельский прокурор Некраш и судебный следователь Рындин.

Основываясь на показаниях свидетелей и мнении экспертов, случайную причину пожара на пароходе «Барон Дризен» комиссия отвергла. Все указывало на «злой умысел», на «взрыв с помощью адской машины электрическим способом или с помощью бикфордова шнура с капсюлями гремучей ртути». Подозрение пало на оставшихся в живых членов команды парохода: капитана Ф. Дреймана, навещавшего в городе эвакуированную сюда жену, старшего помощника Д. Акмана и третьего помощника Н. Козе, находившихся в городе по служебным делам, а также боцмана И. Полько, которого, по его словам, выбросило за борт взрывной волной. Вскоре остался единственный подозреваемый - боцман Полько, в показаниях которого следователи усмотрели много

несуразного; он сознался в совершении диверсии и был приговорен к расстрелу¹.

Комиссия, изучив причины взрывов на Бакарице, порекомендовала усилить централизацию военного управления района; закрыть Архангельск для въезда посторонних лиц и выслать из города прибывших сюда в качестве беженцев жителей западных губерний России, в первую очередь евреев и финнов; усилить деятельность контрразведки, а также противопожарной и военной охраны порта.

Первое время общественность «питалась» исключительно слухами о произошедшем на Бакарице. 29 октября Угрюмов обращается в Морской штаб: «Цензура завалена работой по вычеркиванию из частных писем сведений о взрыве. Сведения большей частью страшно преувеличены, а часто и совершенно невероятны. Может быть, опубликовать случай в газетах, в том смысле, что Архангельский порт нисколько не потерял в смысле способности пропуска грузов, что пристани продолжают работать без перерыва, а пристани Бакарицы возобновили работу с 28 октября»². Для преувеличенных сообщений о потерях на Бакарице потрудились и германская агентура. Так, германский генеральный штаб вскоре после событий распространил во все нейтральные государства радиообращение об удачно проведенной диверсии в российском порту. Геманофильские газеты выходили с сообщениями на первых страницах, «будто немецкие подлодки взорвали три транспорта с военными грузами, с которых пожар передался двадцати восьми другим, и те искали спасения в порту, где передали пожар на другие суда и на склады Архангельска. Погибло до 60 пароходов с боевыми припасами и все склады, в которых были заготовлены припасы для кампании будущего года»³.

С точки зрения оппозиционно настроенных к правительству общественности и прессы, трагедия на Бакарице была закономерна. На военные власти Архангельска и на правительство обрушился шквал критики. Так, публикация Н. Шергина в газете «Новое время» от 5 ноября 1916 года называлась «Гнездо предательства». Конечно, обвинение местных властей и правительства в предательстве было вызвано полемическим задором автора публикации, но власть имущие обвинялась также в том, что они не проявили настойчивости в большей централизации управления в таком важном в стратегическом отношении порту, как Архан-

¹ Информация о следствии в делах: РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5201. Лл.1-19, 81; Д.5185. Лл. 10-12; Д.5202. Лл.12, 28, 29, 36, 106, 182, 189. О приведении в действие приговора информации нет.

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5202. Л.28, 33

³ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5201. Л.72 (Сообщение морского агента из Греции. 9 ноября 1916г.)

гельск. Это, по мнению автора, могло бы предотвратить диверсию или, по крайней мере, смягчить ее последствия. Однако, учитывая, какие громадные изменения в самые короткие сроки были произведены в Архангельском порту по переводу его на «военные рельсы», эта критика представляется не совсем справедливой. Работавшая по выяснению причин трагедии комиссия напрямую военные власти Архангельска не обвиняла. Впрочем, Главнач Угрюмов, работой которого до этого в Центре были довольны, начал вызывать у властей глухое раздражение, и вскоре был отозван из Архангельска. При этом почти все, о чем комиссия высказалась в критическом смысле, Угрюмов доводил до сведения своего начальства своевременно, в том числе и о несовершенстве управления портом.

Безусловно, что эти трагические события заставили усилить внимание к организации безопасности Архангельского порта, и эти работы проводились одновременно с восстановительными мероприятиями на Бакарице. Распоряжением Главнач Л.Ф. Корвина, сменившего на этом посту адмирала Угрюмова, была введена система пропусков с фотографиями для входа на территорию порта. Охрана всех частей Архангельского порта, в которых производилась разгрузка военных грузов, была сосредоточена в руках начальника губернского жандармского управления - полковника Кормилева, которому непосредственно подчинялись начальники охраны Бакарицы, Экономии и других портовых районов.

Проблема военной охраны Экономии не казалась властям актуальной, поскольку этот район был достаточно удален от города и от других населенных пунктов. Территория порта не была даже обнесена забором; охрана осуществлялась у пассажирской платформы, где проверялись все, прибывающие в порт по узкоколейной железной дороге; а также у ремонтного дока и у электростанции. Караульная команда состояла всего из 17 человек.

После трагических событий на Бакарице к мерам безопасности в портовых районах, и в том числе на Экономии, стало проявляться повышенное внимание. Но процесс разрушения всех организационных структур стал, видимо, уже необратим. И именно **на Экономии** через два с половиной месяца после событий на Бакарице произошла **страшная катастрофа**, причиной которой была не диверсия, а преступная неосторожность. Как отмечал адмирал Корвин, «на Экономии нет настоящего опытного хозяина. Представители правлений бывают там только наездами, да и то изредка. Заведующие командами проживают в городе, да и сам помощник Главнач Федоров редко посещал этот район. Настоя-

щего надзора не было. Там никто не знал, кто чем заведует, где какие грузы лежат, где взрывчатые вещества, где патроны, где снаряды...»¹

В январе к Экономии с моря можно было подойти только на ледоколах, поэтому зимой существовала такая система доставки грузов в Архангельск: пароходы прибывали в Романов-на-Мурмане и разгружались; оттуда часть грузов направлялась в Петроград по недостроенной железной дороге, с применением на некоторых участках лопарских оленьих упряжек, а часть перегружалась на ледоколы и доставлялась на Экономию. При такой системе грузы несколько раз перекладывались с места на место, без достаточного соблюдения техники безопасности. Именно таким образом в январе 1917 года ледокол «Семен Челюскин», получив с французского парохода военные грузы, пришел на Экономию и встал под разгрузку. На борту он имел 24.866 товарных мест - пушки, снаряды, взрывчатые вещества, грузовики, автомобили и т.д. Позднее комиссией было установлено, что уже при перегрузке в Романове были допущены нарушения: в одном трюме были сложены уголь и взрывчатые вещества; в случае возгорания такая смесь была крайне опасна.

Во время разгрузки на Экономии, которая продолжалась с 16 часов вечера и до 7 утра 13 января, груз периодически воспламенялся, однако его тушили и продолжали работу. Офицеры, в нарушение инструкции, при разгрузке не присутствовали. Тем временем слух о возгораниях вызвал панику у рабочих Экономии; напуганные недавними событиями на Бакарице, они стали разбегаться из порта - уходили в лес, на соседние лесозаводы, в близлежащие деревни. Когда в начале девятого утра прогремел взрыв, бегство с Экономии приобрело уже массовый характер; вслед за портовыми рабочими, подальше от опасного места устремились рабочие лесозаводов, жители деревень, моряки, солдаты - тысячи людей, невзирая на сильный мороз, бежали в город.

Взрыв был такой силы, что «в Архангельске задрожали дома во многих из них выбило стекла и почти во всех квартирах распахнулись двери»². Вот как описывал пожар очевидец, помощник капитана п/х «Курск», стоявшего на ремонте в плавучем доке Экономии³: «13 января 1917 года в 9 утра взорвался ледокольный пароход «Челюскин», прибывший из Мурманска с полным грузом взрывчатки – около двух тысяч тонн. Загорелись надстройки пароходов, одновременно начали взрываться сложенные штабелями на причалах артиллерийские снаряды и патроны. Плавучий док вместе с «Курском» чуть не опрокинулся, лед вокруг него был изломан, а надстройка получила повреждения. Через

¹ РГА ВМФ Ф. 418 О.1 Д.5134. Л.64

² ГААО Ф.305 О.1 Д.570

³ Бочек А. Всю жизнь с морем. – М. 1969. – С. 204

две минуты после взрыва я выскочил на палубу и увидел, что замерзшая Северная Двина была покрыта бегущими на противоположную сторону людьми... Над всем районом Экономии стоял густой дым, многие дома были объаты огнем... За 15-20 минут все население покинуло Экономию».

«Челюскин» стоял у причала № 8 - это был крайний причал Экономии. После взрыва там образовалась воронка диаметром около 60 метров. На стоящем у соседнего причала английском пароходе «Beirigia» начался пожар, в результате которого погибла вся команда. По свидетельству очевидца, люди пытались укрыться под полубаком. «Осыпаемая беспрестанным градом осколков от рвущихся на берегу снарядов, команда не могла спастись. Через несколько минут сильный взрыв потряс воздух. На наших глазах из трюма парохода вылетел огромный огненный шар, поднялся высоко в небо, затем раздался страшный грохот...»¹ На месте английского парохода также образовалась воронка. Вся территория причалов № 7 и 8 была завалена кусками паровой обшивки, разорвавшимися и неразорвавшимися снарядами. Находившиеся рядом огромные штабеля угля разметало взрывной волной, и они загорелись.

Сразу же на борьбу с огнем выступила организованная комендантом Экономии Люцем группа из офицеров и членов команд стоявших в порту пароходов. Они подбирали раненых и доставляли их на пароход «Курск», где тем оказывалась первая медицинская помощь. Пытаясь спасти от огня ящики с вооружением, их оттаскивали на лед; более 800 ящиков со снарядами затонуло.

Когда произошла трагедия, Главнач Корвин находился на пути в Петроград; он тотчас же вернулся в Архангельск, но прибыл на Экономию лишь на следующий день. Его помощник Федоров был в отпуске. Третье военное лицо в городе, начальник штаба Посохов, получив сообщение о трагедии по телефону - а еще раньше узнав о нем по взрыву, который был хорошо слышен городе, прибыл на Экономию с отрядом военных моряков и с санитарами. Посохов так описывал свое первое впечатление от увиденного: «Подъезжая с юга к Экономии, видел небольшой дым слева, это горели конюшни и сараи у парохода “Курск”. Справа - большой пожар; оттуда раздавались частые взрывы разной силы и виднелись вспышки пламени. Идя дальше, видел полуразрушенные и покинутые своими жильцами бараки; видел труп рабочего, убитого вылетевшим из печи кирпичом. Рабочие и ратники разбежались, ко мне сошлись 10-15 офицеров, многие раненые. Почти непрерывные

¹ Бочек А. Ук.соч. – С. 204

взрывы и свист снарядов раздавались со стороны восточной части района, где были сосредоточены взрывчатые вещества»¹.

Грузы на Экономии были свалены без всякой системы; Посохов не мог даже получить вразумительного ответа, где что лежит, чтобы вовремя сориентироваться и локализовать пожары в наиболее опасных местах. Зная, что на Экономии есть склады со взрывчаткой, но не имея информации, где именно, он распорядился прекратить работы в ожидании, когда произойдет этот - самый страшный - взрыв. Людей на Экономии в это время уже не было; даже часовых Посохов успел снять с постов. Взрыв произошел в 16.30, после чего работы возобновились.

Днем к Экономии подошли пожарные ледоколы и стали из шлангов тушить огонь. Однако мороз был настолько сильный, что вода в шлангах замерзала; потом сообразили подавать в шланги горячую воду. Тушение пожаров было осложнено также тем, что подстил и почва на территории Экономии были буквально пропитаны горючими материалами. При этом сильный ветер разносил огонь на все новые объекты. Еще несколько дней на Экономии продолжали рваться снаряды, бушевало пламя.

Следствие установило масштабы бедствия: ледокол «Челюскин», буксир «Могучий», три плавучих и два сухопутных копра погибли; затонул и английский пароход «Beirigia». Сильные повреждения получили ледокол № 6 и стоявшие на рейде французский и английский пароходы. Была повреждена электростанция, однако ее быстро ввели в строй, и работы по восстановлению Экономии проходили при электрическом освещении.

Перегрузочный район Экономия не был приспособлен для хранения грузов. Зимой доставка в порт была небольшая, и предполагалось, что грузы сразу же по узкоколейке будут вывозиться на основную железнодорожную магистраль. Однако к моменту взрыва на Экономии было сконцентрировано 38.880 тонн военных грузов. С начала зимней навигации вывезено было всего 7 тысяч тонн; и это при том, что в предыдущую навигацию за тот же срок, и гужевым способом (железная дорога еще не была построена) было вывезено 11 тысяч тонн грузов. Пожар уничтожил 2000 тонн груза на «Челюскине» и более 2000 тонн на «Beirigia»; погибло 3000 тонн грузов, складированных на пристани – итого, около 7 000 тонн различных военных грузов, в том числе пушки, аэропланы, автомобили, взрывчатые вещества; погибло все вооружение, завезенное через Архангельский порт для Румынской армии. В результате пожара полторы версты железнодорожного полотна оказались поврежденными, и для вывоза грузов пришлось какое-то время пользоваться гужевым транспортом.

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.5300 Лл.100-106

По сравнению с трагедией на Бакарице, жертв при взрыве Экономии было значительно меньше, поскольку большинство рабочих и солдат покинули территорию порта еще до первого взрыва. Погибло 70 человек, в основном моряки взорвавшихся судов, и 344 было ранено - в том числе 39 женщин и детей¹. Всем пострадавшим и семьям погибших были выданы пособия. Поскольку вскоре в Архангельске началась безработица, властями было принято решение предоставлять работу в первую очередь пострадавшим от взрывов на Бакарице и Экономии.

Первой версией случившегося была диверсия. Дело в том, что за несколько дней до трагедии на улицах Архангельска появились листовки с предупреждением, что вскоре в порту произойдет такой же взрыв, как на Бакарице, и даже еще страшнее. Была арестована некая чернорабочая Демидова, уволенная еще в декабре 1916 года за распространение слухов, будто бы «10 декабря на Экономии будет взрыв». Конечно, вскоре ее отпустили. По подозрению в диверсии был арестован морской прапорщик Мелленберг, служивший какое-то время старшим транспортным офицером на Бакарице; он уже находился под арестом по подозрению в причастности к диверсии на Бакарице, но его вина заключалась в том, что он был, во-первых, этническим немцем, а во-вторых, брал, пользуясь своим служебным положением, взятки у владельцев грузов за предоставление им права на первоочередную разгрузку. Его участие в диверсии не подтвердилось; по поводу взяточничества от дал чистосердечные признания, деньги вернул, и был направлен для дальнейшего прохождения службы на Мурман, где отсутствовали подобные искушения. В январе 1917 г. было принято решение о его разжаловании и высылке из Архангельского района. По иронии судьбы, он прибыл в город именно на ледоколе «Челюскин». Когда произошла трагедия, он находился в Архангельске, и был взят под арест. По окончании следствия, установившего, что взрыв был результатом злой случайности, Мелленберга освободили, и он покинул Архангельск.

Восстановление портового района «Экономия» шло медленно. Рабочие, напуганные несчастьем, отказывались работать там, где, по их мнению, существовала опасность новой катастрофы. Да и условия жизни здесь резко ухудшились; поскольку все бараки были повреждены, в качестве жилья для рабочих были приспособлены пароход «Маймакса» и уцелевшие здания бани и столовой. К концу 1917 года стало ясно, что необходимость в зимних навигациях, в связи с общим падением грузооборота Архангельского порта, отпадает, а, следовательно, зимний пе-

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.5299 Л.38

регрузочный район больше не нужен. В 1919 году территория бывшего лесозавода была возвращена прежним владельцам.

После взрывов на Экономии было принято решение об устройстве в Архангельском порту специального «Района взрывчатых веществ». Этот вопрос был поднят еще после событий на Бакарице. В условиях зимней навигации был задействован в первую очередь порт Экономия, поэтому район для разгрузки взрывчатых веществ был устроен напротив нее, на территории бывшей Новодвинской крепости. Приближение летней навигации потребовало устройства такого района ближе к Бакарице, в местности, достаточно удаленной от города и прочих населенных мест, чтобы в случае подобной трагедии потери среди мирного населения были бы минимальными. Такой участок нашли на левом берегу Двины, в районе Заостровья, напротив о-ва Зеленец. Здесь в кратчайшие сроки (за полтора месяца) были устроены причалы, подведена железная дорога (рельсы для нее использовали с разобранной узкоколейки Экономия - Мудьюг), построены пакгаузы, устроены телефон и электростанция, организованы необходимые меры по охране от пожаров и диверсий.

Строительство «Района взрывчатых веществ» было последним действием в грандиозном переустройстве Архангельского порта. Стройка, на которую казна выделила один миллион рублей, обошлась в 600 тысяч. Руководил работами командированный сюда полковник М.М. Костевич. Но усилия строителей оказались напрасными - этот район во время Мировой войны не был затребован. Уже в ноябре 1917 года «впредь до выяснения политических условий» были задержаны все суда, направлявшиеся из Англии и США в северно-русские порты. А в навигацию 1918 года весь гигантский Архангельский порт стоял без работы.

Итак, подытоживая вышесказанное, мы видим, что приспособление Архангельска для приема огромного количества экспортных и импортных грузов происходило в несколько этапов и достаточно хаотично. Не существовало единого плана по переустройству порта; различные ведомства выполняли здесь собственные задачи; возникали грандиозные проекты, на которые выделялись большие суммы казенных денег, затем эти проекты отбрасывали и принимались за осуществление новых. За всем этим стояла недооценка до войны Архангельского порта и отсутствие генерального плана его развития.

Вся история строительства и обороны Архангельского порта в 1914-1917 годах показывает, к каким пагубным последствиям приводит отсутствие централизации в условиях военного времени. Власти за годы войны постоянно испытывали давление со стороны общественности, которая высказывала формально справедливую критику в адрес бесхозяйст-

венности и анархии, творившейся в порту. При этом критику высказывали представители буржуазии, которые фактически были заинтересованы как раз в сохранении и развитии либеральной экономики. Получался парадокс, когда властные структуры как бы уступали либеральным организациям, требовавшим «закручивать гайки» в организационных вопросах – то есть, как раз того, что и было в интересах властей, и чем они занимались. К 1917 году была создана достаточно целостная централизация всех управленческих органов Архангельска и порта, однако себе в заслугу это стали ставить буржуазные и демократические организации. Дальнейшее развитие сложившейся таким образом ситуации в рамках всей страны привело к революциям, к анархии, и в конечном счете к установлению тоталитарного режима.

ВНУТРЕННЯЯ ЖИЗНЬ ОБЩЕСТВА В ГОДЫ ВОЙНЫ

Экстремальная ситуация Первой мировой войны оказала большое влияние на все стороны жизни Архангельского общества. Известно, что война породила невиданный доселе в мире политический, экономический, культурный, психологический кризис. Однако эти процессы происходил постепенно: от экономического подъема, вызванного общим мобилизационным настроением и отсутствием внешней конкуренции, до экономического краха; от общественного воодушевления до всеобщей апатии и социальных катаклизмов.

§ 1. Трансформация экономической жизни под влиянием военных обстоятельств.

Экономическое развитие губернии в годы войны в значительной мере раскрыта на примере Архангельского транспортного узла в I главе. Однако данная тема не ограничивается только этим вопросом. Военные обстоятельства вызвали к жизни необыкновенно активное развитие новых видов промышленности, одновременно приведя к сокращению традиционных форм производства, в первую очередь лесопиления.

Первыми чутко отреагировали на военную ситуацию «нервы государства» - **финансы**. Накануне Первой мировой войны в Архангельске функционировал ряд кредитных учреждений, в том числе отделение Государственного банка, Городской общественный банк, местные отделения коммерческих банков - Санкт-Петербургского международного и Русского для внешней торговли.

Первые же дни начавшейся войны ознаменовались тем, что местные отделения коммерческих банков получили от своих центральных органов распоряжение прекратить выдачу кредитов. Вскоре вызванная предполагаемым вторжением в Белое море неприятельских крейсеров подготовка к эвакуации казначейства и банков спровоцировала панику среди населения, которое стало спешно забирать свои сбережения из сберкасс Государственного банка. Эту панику удалось успокоить, но прекращение кредитования со стороны коммерческих банков, а затем и ограничение в оформлении кредитов, предпринятых местным отделением Государственного банка, сильно осложнило положение местных торговцев и предпринимателей. Кроме того, они столкнулись и с другими проблемами: мобилизация части рабочих в действующую армию, введение запрета на экспорт создали им значительные финансовые трудности, в связи с чем местные предприниматели обратились к губернатору

С.Д. Бибикову с просьбой решить вопрос о смягчении условий договоров с иностранными партнерами, о распространении на Архангельскую губернию «мораториума на векселя», то есть продления сроков взыскания по просроченным векселям; об отсрочке платежей по некоторым сборам, в частности, корабельному и попудному. Местное купечество ходатайствовало также о разрешении вывезти из города хотя бы часть приготовленных для экспорта лесных товаров

Лесозаводы тем временем спешно сворачивали свою деятельность; заглохла работа в порту. На 1 октября 1914 года 13 городских предприятий сократили свое производство «по случаю наступлению военного времени», то есть в связи с сокращением спроса и трудностями экспорта; а 14 предприятий «приостановили свою работу по разным причинам», к которым в первую очередь относились финансовые трудности.

Однако вскоре ситуация радикально изменилась. В связи с ростом значения Архангельска как фактически единственного открытого для внешних связей российского порта, банки, в первую очередь коммерческие, развили здесь бурную деятельность. Особенно активно начал работать Русский для внешней торговли банк, который в 1915 году выполнял посреднические функции по отправке в Англию русской пшеницы через Архангельск. Впрочем, вскоре этот банк начал испытывать притеснения со стороны конкурентов: в газетах разворачивается кампания по обвинению его в зависимости от «немецкого капитала». На смену Русскому, в Архангельск приходит Сибирский банк, который занимался кредитованием закупок хлеба для союзников. В 1915 году в Архангельске открывает свое отделение Соединенный банк, а в 1916 году в городе появляются отделение Московского коммерческого банка, транспортный отдел Азовско-Донского коммерческого банка и товарная контора Русско-Азиатского банка. Осенью 1917 года Московский Народный банк приступает к кредитованию развивающегося на Севере кооперативного движения.

В годы войны многие коммерческие банки приобрели несвойственные им функции: являясь в условиях «денежного голода» единственными кредитоспособными учреждениями, они фактически монополизировали целые отрасли русской внешней торговли и финансировали чрезвычайно выгодные во время войны коммерческие операции. В частности, в Архангельске экспортом спирта в союзные страны фактически занимались только банки. Коммерческие банки с удовольствием давали кредиты под солидные проценты различным общественным организациям, которые в годы войны занимались крупными коммерческими операциями. Подобное кредитование было достаточно надежным, давало банкам гарантированный высокий доход. В связи с ограничитель-

ными мерами, введенными для предприятий с участием немецкого капитала, необыкновенно усилился Санкт-Петербургский (с 1914 г. – Петроградский) коммерческий банк, скупавший недвижимость у этнических немцев, нередко достаточно дешево.

Тем временем меры, предпринимаемые правительством для сохранения баланса во внешней торговле и для устойчивости национальной валюты, были явно недостаточны. Вызванная войной инфляция вела к падению курса рубля. Когда из оборота исчезла золотая и разменная монета, в полицейское управление Архангельска стала поступать информация о «придержании» звонкой монеты некоторыми лицами. Полицеймейстер докладывает губернатору: «Архангельский еврей Ю.С. Розин в сентябре 1915 года прибыл в Мезень, скупал золотую монету, например, предлагая за 2.000 рублей золотом 2.100 рублей кредитными билетами»¹. В Онежском уезде была замечена группа лиц, хитростью выманивавшая у наивных жителей золотые монеты, выменивая их, нередко с «лажем» для себя, на бумажные деньги, объясняя это тем, что золота после войны в ходу вообще не будет, приводя как довод то, что правительство само вместо обычных медных и серебряных монет уже вводит в обиход бумажные знаки². Поскольку фамилии авантюристов были немецкие, то власти склонны были видеть в их действиях «шпионаж», хотя скорее всего это были просто ловкие мошенники, чья деятельность традиционно «расцветает» в «смутные времена».

Нехватка наличных денег в стране стала особенно ощутимой в 1916 году. Для сокращения находящихся в обороте денег Государственный банк рекомендует всем казенным учреждениям пользоваться безналичным расчетом. Однако остановить финансовый кризис было сложно. Проблемы с наличностью возрастали также из-за явно завышенной стоимости труда, при общем падении его интенсивности. Стоимость стандарта древесины повысилась в годы войны с 44,1 руб. в 1913 году до 612,8 рубля в 1917 году³, то есть почти в 15 раз! Такой рост нельзя объяснить ни инфляцией, ни сокращением количества рабочих рук. Заработки рабочих в Архангельском порту были чрезвычайно высокими. Вместе с тем, сумма вкладов в сберегательные кассы выросла несоизмеримо меньше. Не пользовался спросом, на который был рассчитан, и 5% военный заем. Можно предположить, что рабочие свои «сверхдоходы» тратили на спиртные напитки, цены на которые выросли небывало после запрета на винную торговлю. Так, в Архангельском порту пол-

¹ ГААО Ф.1 О.4, т.5 Д.1384 Л.336

² Архангельск. - 1915 - 19 ноября.

³ Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. - Архангельск, 1919

литровую бутылку водки можно было купить за 14 рублей, что составляло дневной заработок грузчика в особенно удачный день.

Нестабильность русской валюты приводила к сложностям во внешнеторговых операциях. От этого особенно страдали архангельские предприниматели, чья деятельность вплотную зависела от экспорта. Страдали и потребители. В 1917 году был разрешен ввоз через Архангельск столь необходимых в стране продовольствия и предметов первой необходимости. Но падение курса рубля (при частных сделках за фунт стерлингов требовали 22 рубля 50 копеек; за доллар - 4,25 рубля, за франк 77-78 копеек) делал такие закупки невыгодными. Экономическая ситуация в стране становилась угрожающей. «Заем свободы», на который рассчитывало Временное правительство, хотя и поддерживался населением более активно, чем царский «военный заем», но ожидаемых результатов также не дал. При этом новая власть должна была выполнять свои обязательства: заработная плата рабочих выросла на производстве в 2-3 раза; вслед за этим шло повышение жалования служащим, занятым на государственной службе. Это ускоряло витки инфляции. Всем было ясно: у Временного правительства два выхода - либо национализировать основные отрасли производства и ввести военное управление, либо отдать власть радикалам, провозглашающим социалистические лозунги. Все это заставляло иностранных предпринимателей, работавших в России, а вслед за ними и национальную буржуазию, переводить свои капиталы за границу. Для нелегального вывоза использовалась русско-норвежская граница.

С таким явлением, как «контрабанда денег», местные власти столкнулись еще в самом начале войны. Так, некий архангельский предприниматель в первые же дни после объявления мобилизации спешно перевел свои сбережения в Норвегию и получил их там в кронах, по довоенному курсу¹. Вывоз денег через Архангельск в нейтральную Норвегию особенно активизировался в конце 1917 - начале 1918 года. Военно-морской агент России в Норвегии докладывал, что из Архангельска русские купцы провозят большие суммы денег и спешно обращают их в норвежскую валюту, нередко по пониженному курсу, что способствовало падению стоимости русского рубля в Норвегии.

Вывоз денег из губернии не мог не сказаться на финансовой ситуации Архангельска: город начал ощущать нехватку наличных денег, которые скупались как товар для дальнейшего вывоза за рубеж. Нечем было выдавать зарплату рабочим и служащим; начались волнения. В сентябре 1917 года Главноначальствующий Сомов телеграфирует в Морской генштаб: «Проблема в Архангельском отделении Банка с мелкими купюра-

¹ Архангельск. - 1915 - 15 июня; РГА ВМФ Ф.418 Оп.1 Д.3953 Л.2

ми. Необходимо по крайней мере 10 миллионов. Могут возникнуть эксцессы»¹. Чтобы решить проблему наличности, городские власти в декабре 1917 года получили от Советского правительства разрешение на печатание собственных денег, которые имели хождение только на территории губернии. Так в обиходе горожан появились т.н. «моржовки» - чеки Архангельского отделения Госбанка достоинством в 1, 3, 5, 10, 25 рублей.

Немаловажным моментом в экономической жизни города было **запрещение производства и торговли спиртными напитками**. Обычное действие правительств воюющих стран по ограничению потребления алкоголя сыграло свою роль в дальнейшем развитии событий в стране и непосредственно в Архангельске. Благое, кажется, начинание в конечном итоге отрицательно повлияло и на экономическую, и на социальную ситуацию.

После объявления войны правительство, опасаясь срыва мобилизации, распорядилось закрыть все казенные винные лавки. Надо отметить, что в Архангельской губернии и в самом Архангельске проблема народного пьянства не стояла так остро, как в целом по стране. Впрочем, непосредственно перед войной губернатор докладывал в Петербург, что местное население, «имея крупные заработки, живя значительно богаче крестьян центральных и южных губерний, тратит большие деньги на водку. За последнее время с каждым годом все более и более стала развиваться беспатентная торговля водкой, пьянство усиливается, как результат, нарождается хулиганство, вносящее страшную дезорганизацию в ход крестьянской жизни»². В поселках при лесозаводах, расположенных в самом Архангельске и его пригородах, торговля спиртным была запрещена, и рабочие приезжали в выходные или праздничные дни за водкой в город. Это вызывало опасение у местной общественности за состояние «народной нравственности», поэтому после окончания мобилизации, которая прошла на редкость организованно, архангелогородцы поддержали предложение Московской городской думы и потребовали у властей продлить запрет на торговлю крепкими напитками до окончания войны.

Осенью 1914 года в Архангельской городской думе скопились ходатайства прихожан всех архангелогородских приходов. В них отмечалось, что пьянство способствует обнищанию населения, распространению «босячества и хулиганства». Ссылаясь на короткий опыт «народного отрезвления» в период мобилизации, просители отмечали, что «светлее

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.5221 Л.531

² ГААО Ф.4 О.10, т.1 Д.654. Л.24

стала жизнь обывателя, значительно меньше стало всяких назойливых попрошаек и тунеядцев и совершенно почти прекратилось всякое хулиганство». Из города и уездов приходили благодарные письма женщин, которые описывали, как к лучшему изменилась их жизнь после запрета на винную торговлю. Совет министров удовлетворил ходатайство Архангельской думы о закрытии в городе казенных винных лавок на все время войны.

1 декабря 1914 года была создана специальная комиссия, состоящая из представителей общественности, духовенства, чиновников губернского акцизного управления и полицеймейстера. Председателем комиссии был назначен Н.А. Старцев, активный общественный деятель, бывший депутат Государственной Думы, возглавлявший местное общество трезвости. Он ознакомил членов комиссии с прошением, подписанным 3.700 женщинами, в котором предлагалось закрыть вообще все заведения с продажей любых спиртных напитков, включая пиво, а для лечебных целей алкоголь отпускать только по рецептам врача, из аптеки. Архангельский полицеймейстер поделился свои-

Причт и прихожане Благовещенской улицы (совр. ул. Р. Люксембург) собрались 14 сентября 1914 г. в храме в количестве 83 чел., из 130 домовладельцев и квартирохозяев) и просили о закрытии всех заведений по продаже пива и вина, находящихся в пределах прихода: «Рабочие люди, проживающие в большом количестве в Благовещенском приходе, пользуясь близостью пивных и винных лавок, пропивают ежедневно весь свой дневной заработок, а свои семейства заставляют нищенствовать. ... Винная лавка около городской заставы ежедневно собирает вокруг себя всех идущих и едущих в город и из города рабочих людей, является сборным местом постоянной попойки на соблазн многим; пьющие, заполняя улицы, своими пьяными хулиганскими поступками причиняют массу оскорблений обывателям – соседям винной лавки».

ми наблюдениями о сокращении преступности в городе и губернии за четыре «безалкогольных» месяца. Несмотря на возражения защитников пива, легких виноградных вин, и тех, кто предупреждал о возможном развитии подпольной виноторговли, винокурения и о появлении различных эрзацев, которые будут более пагубно отражаться на здоровье людей, чем привычная водка, комиссия поддержала предложение о полном запрещении продажи и изготовления в городе и губернии спиртных напитков в течение всей войны.

Первое время в средствах массовой информации появлялись восторженные отзывы о результатах «народного отрезвления». Однако вскоре стали отмечать и отрицательные моменты: накануне праздников полностью раскупались в аптеках спиртосодержащие средства; увеличилось количество хищений экспортного спирта со складов; развилось

подпольное самогонование, которое представляло опасность также тем, что на вино переводилось большое количество дефицитного продовольствия. Так, в 1916 году в губернии было возбуждено 14 дел о производстве самогона из хлеба, а в одном случае и из изюма¹. Процветала винная контрабанда. Владельцы пивных заводов, опасаясь разорения, начали выпускать под видом «безалкогольных напитков» бражку. Значительно опаснее было распространение среди рабочих употребления денатурированного спирта и различных спиртосодержащих жидкостей.

Закрытые и опечатанные винные склады были заманчивыми объектами для желающих выпить любой ценой. Опасаясь различных народных волнений, полицеймейстер устанавливал посты возле складов с экспортным спиртом, а также у здания бывшего Коммерческого собрания («Немецкого клуба»), в котором были опечатанные винные склады; возможно, именно хранящийся там алкоголь был причиной попыток, к счастью, неудавшихся, «немецких погромов».

Запрет на продажу спиртных напитков привел не только к закрытию некоторых производств и отвлечению части работников от производительного труда к более выгодному «подпольному винокурению». Так называемый «сухой закон» во многом спровоцировал рост цены на труд, поскольку рабочие вынуждены были покупать спиртные напитки по более высокой цене, и поэтому постоянно требовали повышения расценок. Значительно сократились также доходы казны и местного управления от поступления налогов (как известно, 30% доходов российской казны до войны составляли «пьяные» деньги).

В 1915 г. два предпринимателя ходатайствовали об аренде участка по Почтовому тракту (совр. Ленинградский проспект) для постройки дощатого балагана для устройства электротеата, предназначенного для обслуживания беднейшего населения Архангельска. Городские власти нашли этот проект весьма желательным, так как рабочее население окраины, особенно многочисленное в связи с начавшейся войной, сможет получить «дешевое и разумное развлечение, могущее заполнить свободный после введения запрета на продажу водки, досуг рабочих».

В годы войны существенным изменениям подвергся налаженный механизм оптовой и розничной торговли. Архангельск и губерния были зависимы от внешних поставок, что значительно осложнило здесь в годы войны **продовольственное положение**. Оно усугублялось, с одной стороны, значительным ростом населения в годы войны, а с другой, чрезвычайной загруженностью транспортных магистралей казенным

¹ ГААО. Ф.17. О.2. Д.1. Л.19

импортом и экспортом, что затрудняло подвоз продовольствия для населения.

При ежегодной потребности в 5 млн. пудов продовольствия, Архангельская губерния собственным производством получала всего 2,4 млн. пудов. Все остальное было привозным. Проблемами обеспечения губернии продовольствием, не производи-

.....
22 марта 1915 г. пасха теплая и ранняя. Такое бывает очень редко – последний раз в 1603 г., в царствование Бориса Годунова.

(Северное утро. – 1915 г. – 22 марта.)
.....

мым в самой губернии (а это значительная часть потребляемого хлеба, крупы, сахар и проч.) ведал Губернский продовольственный комитет, существовавший с конца XVIII в. В начале XX века он в основном занимался поставками продовольствия в отдаленные неземледельческие уезды. Сам Архангельск и относительно плотно заселенные уезды в основном снабжались частными торговцами, которые закупали, завозили и продавали продукты питания и предметы первой необходимости мелким оптом и в розницу. Горожане пополняли свои запасы продовольствия и традиционным способом - через рынок, который обеспечивали жители пригородных деревень. Картофель и овощи основная масса населения выращивала сама; закупки хлеба и круп производились мелким оптом и хранились в домах; осенью происходила закупка мяса и рыбы на всю зиму – рыба была в основном норвежская, доставляемая на Архангельскую ярмарку поморами, а мясо привозили крестьяне из дальних деревень или мезенские ненцы, по первому зимнему снегу. Такой способ закупок смягчил продовольственную проблему в первые месяцы войны. Пожалуй, если бы не наплыв пришлого населения и не большое количество расквартированных в городе воинских частей, город не столкнулся бы с острой нехваткой продовольствия.

В крупных промышленных центрах страны с самого начала войны началось ожидание спекулятивного скачка цен. Этому способствовало сокращение сельскохозяйственного производства и искусственная задержка оптовиками продовольствия на складах в ожидании поднятия розничных цен. Уже в конце июля 1914 года в Петрограде, а затем в Москве устанавливаются нормированные цены на предметы первой необходимости.

С самого начала войны и в Архангельске по рекомендации МВД была проведена ревизия всего имевшегося продовольствия. Запасы оказались значительными и, по заключению городских властей, при сохранении прежней системы подвоза продуктов питания продовольственный кризис и чрезмерный рост цен на предметы первой необходимости городу не угрожал. Однако война нарушила первоначальные пла-

ны: введение централизованных закупок продовольствия для армии отвело дело снабжения населения на второе место. Доставка хлебных грузов по Северной Двине была осложнена реквизицией барж и других плавсредств для угольных перевозок, тем более, что во избежание простоев владельцам речных судов было запрещено брать обратный груз, каким могло бы стать продовольствие. Запрет на перевозку частных грузов по железным дорогам привел к проблемам со снабжением населения продуктами питания и к росту дороговизны.

На экстренном заседании Архангельской городской думы 1 августа 1914 года обсуждался вопрос о введении предельных цен. После долгих дебатов, в которых гласные и представители торговли не могли прийти к единому мнению, поскольку «нормальные», по мнению торговцев, цены членам городского представительного органа казались явно завышенными, было решено цены на хлеб и мясо поднять в среднем на 20%.

В первый же месяц войны последовали указы о запрещении вывоза хлеба из страны и ограничении вывоза другого продовольствия, а в феврале 1915 года был введен полный запрет на экспорт продовольственных и фуражных товаров. Для Архангельска это имело следующие отрицательные последствия: во-первых, сократился традиционный экспорт через порт, во-вторых, это ударило по интересам торговцев, занимавшихся скупкой и продажей за границу продуктов морских промыслов и оленеводства, поскольку в России, да еще при местных транспортных проблемах, сбыта своему товару они не нашли бы. И в-третьих, начался дефицит продовольствия и рост цен на него.

Уже в конце 1914 года губернатор получает множество писем от торговцев, скупавших у промысловиков рыбу, с просьбой помочь им в предоставлении железнодорожного транспорта для вывоза ее в Петроград. Предполагая рост спроса на продовольствие в связи с «военными обстоятельствами», торговцы в 1914 году делали особенно большие закупки¹. Зимой 1914/15 г. налаживается доставка грузов по зимникам, гужевым способом; однако реквизиция значительного числа лошадей и дороговизна вообще такого способа доставки не способствовали его развитию. Но все же в первую военную зиму этот вид транспорта выручил торговцев: они не разорились, хотя, по-видимому, им приходилось продавать свой товар в ущерб себе. Кстати, губернатору Бибикову пришлось защищать гужевой способ доставки грузов от «поползновений» военных властей, которые усмотрели в нем альтернативу дорогостоящему проекту перестройки Архангельской железной дороги на широкую колею. Бибиков просил оставить возможность пользоваться гужевым

¹ ГААО Ф.1 О.4, т.5 Д.1343 Л.67

транспортом за местными торговцами, в противном случае, считал он, не успев вывезти свой скоропортящийся товар - рыбу, дичь, оленину - они разорятся и разорят своих поставщиков - рыбаков и охотников, у которых они брали товар нередко «на реализацию».

Надо сказать, что в следующий сезон закупка продуктов морских и лесных промыслов резко сократилась: торговцы не желали больше сталкиваться с теми проблемами, которые у них были в первую военную зиму.

Тяжело ударил запрет на вывоз продовольствия и по поморам, нарушив их традиционную торговлю с Северной Норвегией, куда они поставляли сибирский хлеб в обмен на рыбу. В 1915 году поморское население просило разрешить им вывозить для продажи в Норвегию лесоматериалы. Совет Министров позволил поморам на принадлежавших им парусных судах вывозить лесоматериалы и некоторые продовольственные товары, однако губернатор категорически выступал против экспорта продовольствия, пока им не будет полностью обеспечено население губернии.

Вместе с тем, в начале войны Архангельск был буквально завален импортным продовольствием, прибывавшем сюда на тех судах, которые опасались заходить в порты назначения - на Балтику. К Архангельску были направлены 15 пароходов, доставивших 764 тысячи пудов шотландских сельдей, которые были выгружены в беспорядке на левом берегу («Все селечные фирмы открыли здесь свои отделения!»¹). Сюда же устремлялись и потоки экспортного продовольствия - масло, яйца и проч. Поскольку поступил запрет на экспорт продуктов питания, эти товары следовало реализовать в Архангельске, либо вывозить обратно. Все эти продукты портились, так как вывезти их вглубь страны не представлялось возможным. Так, представитель Торгового дома «И.Г. Волков с сыновьями» в декабре 1914 года просит у губернатора разрешения на право вывоза обратно за границу груза, «в виду того, что привезенные нами из-за границы в Архангельск сельди нет никакой возможности вывезти внутрь России»².

Однако уже зимой 1914/15 года в Архангельске явно наметился продовольственный кризис. Причины его губернатор видел в том, что местные торговцы, надеясь на падение цен на хлеб, которого они ожидали в связи с запрещением хлебного экспорта, не спешили с обычными закупками. Но торговцы просчитались: цены на хлеб не понизились, и при этом возникли проблемы с его доставкой, поскольку железная до-

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.362 Л. 10 («Отчет адм. Угрюмова о командировке в Архангельск», 6 ноября 1914 г.) Л.359.

² ГААО Ф.1 О.4, т.5 Д. 1343 Л. 134

рога была занята военными перевозками. Да и обычный поставщик Архангельска - Сибирь не могла предоставить краю хлеб, поскольку там производились первоочередные казенные закупки. Даже уже закупленный хлеб не доходил до Архангельска: некоторые закупки реквизировались военными ведомствами, другие невозможно было доставить из-за отсутствия вагонов. Из других губерний также вывезти хлеб было сложно, поскольку в некоторых - таких, как Ярославская или Нижегородская - местные губернаторы собственной властью ввели запрет на вывоз продовольствия из пределов своих губерний, опасаясь возникновения у себя продовольственных проблем и роста дороговизны. Вместе с тем, Архангельская губерния своего хлеба почти не имела.

Особенно плохо обстояло дело с кормами для скота. Распродав по выгодным ценам и при внезапном резком спросе на корма, возникшем в связи с развитием гужевых перевозок зимой 1914/15гг., запасы овса и сена, крестьяне с началом весны начали интенсивно резать скот, что вызвало падение, даже по сравнению с довоенным уровнем, цен на мясо на городском рынке.

26 января 1915 года под председательством губернатора состоялось собрание Архангельского купечества, на котором обсуждался вопрос о снабжении населения продовольствием. Губернатор пригрозил: если торговцы не дадут гарантии обеспечения города и губернии продуктами питания, то эти закупки будут осуществляться административным способом. Эта угроза, уже воплощенная в жизнь в некоторых губерниях, заставила торговцев «зашевелиться». На совместном заседании купеческого общества и биржевого комитета была избрана депутация для поездки в Петроград с ходатайством о разрешении вывоза хлеба из Сибири для Архангельской губернии, «как собственного хлеба не имеющей, и в связи с придвигающимися сроками навигации, когда только и бывает возможна доставка хлебных запасов в отдаленные уезды губернии». Ходатайство купечества поддержали губернатор Бибииков и начальник охраны Архангельского порта вице-адмирал Ивановский, которые ссылались на возможный срыв доставки военных грузов в связи с нехваткой продовольствия и полным отсутствием кормов для лошадей.

Важность Архангельска как порта государственного значения привела к тому, что подвоз сюда продовольствия по железной дороге был приравнен к транспортировке военных грузов. Система доставки была следующей: торговцы направляли заявки на транспорт для вывоза продовольствия в биржевой комитет, а тот занимался выдачей подрядов на вагоны. Однако вывезти уже закупленный хлеб из Сибири оказалось невозможным, поскольку Сибирская магистраль была буквально забита

военными эшелонами. Кроме того, Архангельский губернатор получил информацию, что некоторые торговцы под видом продуктов питания первой необходимости пытаются ввезти в город экспортное продовольствие. Тем временем, весной и летом 1915 года продовольственная ситуация в Архангельске все более ухудшалась. 6 мая 1915 года обозреватель газеты «Архангельск» рисует ситуацию, сложившуюся на продовольственном рынке города: «Запасы продуктов заметно сокращаются. Муку продают не выше пуда. Сахар - там, где он еще есть, - отпускали вчера не выше 5-10 фунтов по совершенно произвольной цене. Булочки размер французских булок сократили почти вдвое, а калачей чуть не вчетверо».

По мнению купеческого общества, проблемы с продовольствием были вызваны твердыми ценами. 1 июня 1915 года совещание по этому вопросу состоялось в городской думе - обсуждались посланные на имя губернатора ходатайства торговцев рыбой и мясом. В связи с возможностью свободного выпаса, крестьяне перестали резать скот, что подняло закупочную цену на мясо. У торговцев рыбой были свои проблемы: треска в Норвегии подорожала, особенно в связи с начавшимися там закупками для германской армии. На цену норвежской рыбы влияло и падение внешнеторгового курса рубля. Войдя в положение торговцев, некоторые участники совещания высказывались за отмену таксированных цен. Однако первый критик всех административных действий, купеческий староста Х.Н. Манаков внезапно заявил свою поддержку ограничению цен на основные продукты, «как важнейшему препятствию на пути дикой спекуляции, которая может возникнуть на потребительском рынке при современной ситуации». Однако и он считал, что таксы должны быть гибкими, и меняться в зависимости от объективного роста закупочных цен и транспортных расходов¹.

В связи со сложностями доставки продовольствия, которые не в последнюю очередь были вызваны загруженностью транспорта, центральные власти распорядились выделять квоты на железнодорожные вагоны для доставки предметов потребления только для продовольственных закупок, сделанных городскими управами. Архангельские торговцы высказывали недовольство этим распоряжением, считая, что тем самым их фактически отстраняют от вопросов снабжения населения продовольствием и прочими предметами первой необходимости. Эта проблема обсуждалась на «продовольственной секции» Архангельского военно-промышленного комитета. Председатель секции, купеческий староста Х.Н. Манаков заявил, что этим шагом власти принуждают торговцев закрывать свои дела. При этом он высказывал сомнение, что город-

¹ Архангельск. - 1915. - 8 июля.

ские управы, не имея опыта в торговых делах и необходимых финансовых возможностей, справятся с возложенными на них задачами продовольственного обеспечения населения централизованным способом. Секция потребовала отменить это распоряжение, в крайнем же случае предложила создать при городской управе особый продовольственный орган, который бы выяснял потребности населения в продовольствии, контролировал его закупки и наблюдал за ценами, с тем, чтобы при необходимости изменять их¹.

Такой орган, «Городской продовольственный комитет», был создан в сентябре 1915 года. В его состав вошли представители от купечества, городской управы и от потребителей. При Комитете была создана «продовольственная контора», которая должна была заниматься оптовыми закупками и розничной реализацией, причем расходы на нее предполагалось внести в стоимость закупаемых и реализуемых через городские лавки товары.

Проанализировав создавшуюся в городе ситуацию, новый комитет пришел к выводу, что с повышением цен на продовольственные товары, учитывая сложности военного времени, придется смириться, более того, следует ожидать их дальнейшего повышения «С целью выяснения реальных цен» на продовольствие, было решено открыть городские лавки для торговли рыбой и мясом.

Созданный фактически по инициативе купечества, Городской продовольственный комитет, однако, «надежд купечества не оправдал». Обсуждая задачи, стоящие перед новым органом, архангельские гласные разделились на две части, которые условно можно назвать «выразителями интересов купечества» и «государственниками». Лидер первых, купеческий староста Х.Н. Манаков, считал, что Комитет должен заботиться о продовольственном обеспечении населения, для чего «его задача должна быть ограничена заботой о достаточном привозе в Архангельск предметов потребления по железной дороге; рассматривать ходатайства торговцев о содействии к получению предполагаемых ими к закупке грузов и в определенных случаях принимать такие покупки на свое попечение, повышая или понижая таксу», при этом купленный и привезенный товар должен был поступать в распоряжение закупивших его торговцев².

Другая часть гласных – С.А. Александров, В.И. Патрушев, Ф.Ф. Ландман, Ф.А. Богданов и другие, которых мы условно назовем «государственниками», - указывали на то, что такой способ снабжения населения уже был испробован летом 1915 года, и дал результат не-

¹ ГААО. Ф.7. О.1. Д.1492. Л.л. 351,352

² ГААО Ф.7 О.1 Д.1492 Л.297

удовлетворительный. Эта группа гласных считала, что вопрос снабжения продовольствием населения, то есть закупка его, минуя посредничество оптовых фирм, а затем продажа населению - через городские лавки, либо через местных торговцев, которые будут иметь за это определенные комиссионные, - должен находиться в руках городской управы. Обратный капитал, необходимый для закупки, по крайней мере, первой партии продовольствия, предполагалось взять в местных отделениях коммерческих банков.

Городскому продовольственному комитету удалось получить кредиты у банков и аванс в 200 тысяч рублей из Центрального продовольственного комитета. В различные районы страны были разосланы многочисленные агенты, пытавшиеся закупить продовольствие для Архангельска. Для обеспечения продовольствием учтенного городского населения, до начала навигации 1916 года следовало заготовить 400 тысяч пудов ржаной муки, 100 тысяч пудов крупчатки, 130 тысяч пудов различных круп и гороха, 60 тысяч пудов мяса, 50 тысяч пудов сахара-рафинада, 15 тысяч пудов соли, 12 вагонов постного и 6 вагонов коровьего масла. Для всех этих закупок требовалось 2.607.000 рублей, причем закупки частных торговцев предполагались всего на 300 тысяч рублей. Остальное намеревались закупать централизованным образом, на средства, взятые у коммерческих организаций под большие проценты, и распространять через систему городской розничной торговли или через потребительские кооперативы.

Итак, в годы войны вопрос обеспечения города продовольствием пытались решить различными способами. Этим занимались Губернский продовольственный комитет, взявший на себя централизованные закупки в начале войны, Биржевой комитет, Городская дума, городской продовольственный комитет, военно-промышленный комитет. Тем временем проблемы вырастали одна за другой, и эти ведомства едва успевали их отслеживать.

Торговцы живым скотом фактически диктовали цены на мясном рынке, и это вынуждало торговцев мясом просить об изменении цен на свой товар. Власти, однако, принимая во внимание, что вывозить мясо из губернии невыгодно, и оно все равно будет продано на местном рынке, решили цены на мясо оставить прежними, введя при этом ограничение цен на живой вес. Для контроля за мясной торговлей был сформирован специальный «комитет по покупке мяса и распределению его между мясоторговцами», состоящий из двух обязательных членов - председателя, заведующего городской мясной лавкой С.А. Александрова, и старосты мясного торгова Ф.Д. Худякова, и еще двух членов, представителей от торговцев. Задачей «комитета» было распределение имею-

щегося мяса пропорционально торговым оборотам продавцов и контроль за ценами. Что касалось рыбы, то, по мнению крупного архангельского торговца В.М. Мерзлютина, для населения губернии ее будет достаточно, при условии запрещения вывозить в Петроград.

Губернатор, уже не надеясь на способности организовать снабжение населения как частными торговцами, так и различными общественными организациями, проводил практически все время в поездках для решения этого вопроса. К концу лета 1915 года продовольственный кризис в городе несколько смягчился. В результате ходатайств губернатора, в город должны были подвезти до двух миллионов пудов хлеба и около миллиона пудов других продовольственных грузов.

Однако это не могло решить проблему продовольственного обеспечения города, которая усугублялась значительным ростом его населения, наметившимся с начала войны. По данным адресного стола, на конец 1915 года в городе проживало 121.500 человек¹, в том числе 70.000 - в ближайших окрестностях Архангельска - на Бакарице, в Маймаксе, на 6-ой версте. В это число были включены рабочие и беженцы, но не учитывались находящиеся в городе военнослужащие.

Снабжение не удалось нормализовать ни через налаженную систему частной торговли, как это практиковалось в первой половине 1915 года, ни через централизованные закупки, как пытались сделать губернские и городские власти во второй половине 1915 и в 1916 году. Причин было немало: и общая разруха в сельском хозяйстве и на транспорте, и чрезмерный рост городского населения. Местные торговцы видели причину прежде всего в твердых ценах. В 1915 году в городе произошло беспрецедентное событие: Христофор Манаков так разошелся, критикуя продовольственную политику губернатора, которого он обвинял в «направлении населения на торговый класс», что губернатор Бибилов даже подал на него в суд. Наказание за оскорбление представителю власти было наложено не очень суровое - три недели под арестом. Но все же это было первый и, пожалуй, единственный открытый, вылившийся на страницы местной и столичной печати, конфликт между властью и общественностью в Архангельской губернии. Суд не выявил, кто же был прав в этом конфликте². В 1919 году, критикуя централизованную продовольственную политику в годы войны³, И.И. Данишевский высказывал мнение, что передача дела снабжения населения продовольствием бюрократической организации, «которая, не будучи знакома с торговой политикой и не имея правильной торговой организации, заку-

¹ Для сравнения – в 1912 г. в городе проживало 40 000 человек.

² ГААО. Ф.69. О.4. Д.751

³ Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. - Архангельск, 1919

пали товары из третьих и иногда из пятых рук, переплачивая на них огромные деньги», было большой ошибкой. Сами по себе продовольственные организации были слишком громоздкие и требовали значительных средств на свое содержание. По мнению Данишевского, различные кооперативы, получившие исключительное право распределения продуктов, нередко были чисто спекулятивными организациями, которые, пользуясь своей бесконтрольностью, взвинчивали цены на все товары первой необходимости.

В конце 1916 года сторонники «твердой линии» наконец сдались. Совет Министров передал право устанавливать цены на предметы первой необходимости губернаторам, что позволило проводить в этом вопросе более гибкую политику. Прежде их могли устанавливать только органы местного самоуправления. В Архангельске этим правом пользовалась городская дума, но только для города, и при длительной процедуре утверждения в различных инстанциях. Это не позволяло вводить систему гибких цен, о чем просили торговцы, кроме того, наказание для нарушителей - до 50 рублей - было слишком незначительным по сравнению с возможными заработками в условиях все возрастающего дефицита. Теперь цены мог устанавливать губернатор, обладающий правом выпускать обязательные постановления. В его административной власти возможно было назначить наказание до трех месяцев тюрьмы или до трех тысяч рублей штрафа. Конечно, случаи нарушения таксы могли быть разными: одно дело, злостное нарушение, когда торговец «из-под полы» торговал по произвольным ценам товарами, которых не было у него в открытой продаже. Но под этот же закон могла попасть и крестьянка из ближайшего села, идущая по городу с кринками молока, которое привезла своим постоянным заказчикам. По закону о торговле, она не имела права отказать в продаже этого молока любому подошедшему к ней покупателю; в случае отказа к ней могло быть применено наказание.

С разрешения губернатора, в городе была создана «Комиссия для выработки справедливых цен», задачей которой было достижение какого-то согласия в том, чтобы существующие таксы не губили бы частную торговлю, и вместе с тем, чтобы цены не были бы чрезмерными для населения. Таксы стали устанавливаться с учетом мнения торговцев, представители которых были включены в комиссию. Но обещанного ими в

В 1915 г. Архангельск посетил военно-морской министр Григорович; ознакомившись с бытом военнослужащих, он распорядился, учитывая тяжелые условия местного климата, предоставлять офицерам удлиненные отпуска, а рядовым давать улучшенное питание, в частности, мясную пищу даже в «постные» дни. Это был первый пример «климатических» льгот.

случае отмены жестких такс изобилия не наступило. Рост дороговизны привел к тому, что в начале 1917 года губернатор выпустил вызвавшее недовольство местного купечества постановление об уголовной ответственности за установление «чрезмерных цен» на продовольствие. Однако проблема была не в ценах, а в отсутствии продовольствия. Горожане практически все продукты питания получали по карточкам, введенным для дефицитных товаров еще в 1915 году, и эти карточки становилось все сложнее «отovarить».

После Февральской революции вопросами продовольственного обеспечения населения стали вновь заниматься самые разные организации. 25 марта 1917 года распоряжением Временного правительства учреждаются местные продовольственные комитеты, которые становятся полновластными, так как государство объявило хлебную монополию. 17 июня в Архангельской губернии вводится земство, которому передаются все продовольственные вопросы. Но решать было уже нечего – хлеба не было. Городу и губернии грозил голод. Лихорадочные попытки и центральных, и местных органов справиться с создавшейся ситуацией были бесполезны.

Настоящим провалом для продовольственного комитета была закупка норвежской сельди. В свободной продаже бочка стоила от 140 до 150 рублей. Спекулянты начали скупать ее оптом и продавали уже по 160-170 рублей. Тогда в эту операцию вмешался Архангельский продовольственный комитет, решивший действовать по-революционному: сельдь была реквизирована у спекулянтов и пущена в продажу «по себестоимости», с твердо установленной 10-процентной надбавкой. В результате вызванного ажиотажа и различных накруток население стало покупать рыбу уже не по 140, и даже не по 170, а по 240 рублей. Ситуацией воспользовался агент британской компании, который доставил в город 200 тысяч бочек рыбы, которую сдал в продовольственный комитет «по существующей в городе цене», то есть по 240 рублей, а комитет вынужденно продавал ее населению уже по 275 рублей!¹

Весной 1917 года губернский продовольственный комитет обращается с воззванием к крестьянам – сеять больше картофеля и приступить к расчисткам, с тем, чтобы увеличить количество посевных площадей.

Летом в город стал поступать хлеб в зерне. Это было непривычно, так как хлебные закупки давно уже производились мукой. Нигде в ближайших окрестностях города, да и в неземледельческих уездах губернии мукомольных мельниц не было. Спешно различные предприниматели начинают их устраивать.

¹ Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. - Архангельск, 1919

С началом 1917/18 учебного года встала проблема организации питания учащихся Городская продовольственная комиссия взяла на себя обеспечение детей завтраками, состоящими из сладкого чая и булочки, что составляло треть месячной карточки на ребенка. Уже из этого примера ясно, насколько недостаточным было даже карточное обеспечение населения продовольствием.

Тем временем из голодающей страны через Архангельск продолжали отправлять хлеб для союзников. В июле 1917 года Главнач Сомов телеграфирует в Петроград: «Полная неопределенность вопроса снабжения хлебом Архангельской губернии. В губернский продовольственный комитет поступают многочисленные отказы из Сибири о доставке обещанного хлеба. ... В случае дальнейшего вывоза хлеба за границу без обеспечения местных нужд могут возникнуть эксцессы»¹.

Но прекращение поставок хлеба из голодающей страны произошло только осенью 1917 года. Однако надежды на продовольственную помощь из Центра не было; более того, оттуда шли отчаянные призывы столичных властей послать хоть какое-нибудь продовольствие в Петроград. Главноначальствующий отвечал, что все экспортное продовольствие отправлено, а в городе запасов нет.

В октябре 1917 года в Архангельск прибыл пароход «Обь» с грузом продовольствия для заказчика, находившегося в столице. Городские власти не позволили вывезти продовольствие из Архангельска.

Продовольственный кризис был очень тяжелым, прежде всего по своим последствиям. Но это была не единственная проблема для населения Архангельска, который, как и другие крупные города России, переживал во время войны жесточайший **топливный кризис**. Впрочем, причины, вызвавшие топливный кризис в богатом лесом северном крае были несколько иные. Для всей страны проблемы с топливом были вызваны нарушением подвоза в связи с перегруженностью железнодорожного транспорта, а потом и с его развалом. В Архангельске же первым толчком для топливного кризиса был отлив рабочих рук от заготовки дров для города в связи с возможностью получить выгодную работу в порту. Кроме того, резко возросло судоходство по Северной Двине, для которого использовалось дровяное топливо, а также то, что на внешнем рынке в связи с мировым топливным кризисом большим спросом стали пользоваться именно дрова.

Следует отметить, что промышленные предприятия в Архангельске, в отличие от других районов страны, особой проблемы в топливе не испытывали. Прежде всего, потому, что потребности их были не велики, а

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.5221 Л.409

во-вторых, принимая в огромных количествах импортный уголь, Архангельск имел возможность получать некоторое количество его для собственных нужд. Так, начатый еще до войны эксперимент по обеспечению городской водоканализации торфяным топливом был приостановлен, поскольку привозным углем обеспечивались и водоканализация, и построенная в 1915 году электростанция.

По настоящему топливный кризис коснулся населения. В городе резко вздорожали дрова, которые к тому же все труднее было купить. Городские власти, стремясь ограничить «дровяную» спекуляцию, и для обеспечения дровами по доступной цене, в первую очередь, малоимущего населения, решают закупить на лесозаводах рейки, которые там обычно сжигались. Впрочем, рейки оказались малоэффективным и слишком дорогим топливом. Рейками как топливом пользовались только летом, когда было невозможно вывезти заготовленный на дрова лес. Поближе к зиме городские власти занялись централизованными заготовками топлива, приступив к переговорам о закупках сухостойного леса в казенных лесных дачах. Однако оказалось, что весь сухостойный лес уже на корню скуплен крупными фирмами, занимавшимися экспортом его в необработанном виде в Норвегию. В результате возросшего спроса на дровяной лес, стоимость одного бревна подскочила до 2,50 рублей, вместо довоенных полутора рублей. Наконец, городским властям удалось получить у Архангельского управления земледелия разрешение на вырубку хозяйственным способом до семи тысяч десятин сухостойного леса в Лайском лесничестве.

Впрочем, высокая цена на труд, существовавшая в Архангельске в течение всей войны, сводила к нулю стремление городских властей обеспечить население города недорогими дровами. Введенная еще в 1914 году такса на дрова составляла 4 рубля за квадратную сажень. Мужики же, обычно занимавшиеся рубкой дров для горожан, предпочитали работать в порту, где им в день платили по пять и более рублей. При этом польза от ограничения цен на дрова сходилась «на нет», поскольку таксы на услуги извозчиков едены не были, и те «драли» с горожан за подвоз дров.

В 1916 году «топливная секция» при Архангельском ВПК стала пользоваться трудом реквизируемых бурят, которые и заготавливали для города дрова.

Мировая война была первой в истории тотальной войной, когда не только государство и армия, а вся экономика страны были подчинены ее целям. В годы войны необыкновенно активизировались различные **организации либеральной буржуазии и интеллигенции**, чьи знания и

опыт оказались затребованными государством. В первые дни войны известный общественный деятель князь Д. Шаховской опубликовал в столичной газете «Речь» статью «Мобилизация хозяйства», в которой провозгласил необходимость приспособления хозяйственного механизма страны к нуждам обороны путем привлечения к решению этих задач совместных усилий правительственных органов и различных общественных организаций.

Эту статью российская общественность восприняла как программный документ, с воодушевлением взявшись претворять его в жизнь. 30 июля 1914 года земские деятели сформировали «Всероссийский земский союз помощи раненым». 8-9 августа состоялся организационный съезд «Всероссийского союза городов», также объявивший своей целью организацию помощи раненым, создание санитарных поездов и лазаретов, проведение патриотической работы среди населения. В 1915 году съезды земского и городского союзов создали объединенный орган «Главный комитет Земгора». Совет министров стремился подчинить вновь созданные организации на местах губернаторам и ограничить срок их деятельности периодом войны.

Первое время общественность традиционно занималась делами благотворительности и устройством лазаретов. Постепенно, шаг за шагом, вновь созданные буржуазные и либеральные организации расширяли поле своей деятельности. Начав с оказания помощи раненым, снабжения армии, они затем подключились к решению продовольственных и транспортных вопросов и, наконец, непосредственно вступили в общественно-политическую борьбу.

Лето 1915 года было периодом разочарований для российской общественности. Армия отступала, вооружения катастрофически не хватало. В этих условиях буржуазные организации решили заявить о себе более активно. В июне 1915 года IX Съезд представителей промышленности и торговли обратился ко всем местным торгово-промышленным организациям о создании районных комитетов для перевода предприятий на военное производство. Для согласования всех вопросов был создан Центральный военно-промышленный комитет.

Война всколыхнула общественную жизнь и Архангельска. В город приезжали высокопоставленные чиновники, которые стремились проконсультироваться с «местными сведущими людьми» по различным вопросам и нередко прислушивались к их советам. Таким образом, представители общественности привлекались в качестве «сведущих людей» для решения важнейших государственных вопросов, хотя и с правом только совещательного голоса. Это дало возможность наиболее активным городским деятелям почувствовать свою значимость.

Особую активность проявило Архангельское **купеческое общество**, одним из первых в стране ознакомившись с деятельностью Московского купеческого общества, которое в сентябре 1914 года образовало «Комиссию по выяснению мер борьбы с германским и австро-венгерским влиянием в области торговли и промышленности». Члены Архангельского купечества, отметив, что в обществе «присутствует крайняя неосведомленность о том, что именно и где в России вырабатывается такое, что привозилось раньше из Германии», решило создать собственную «Комиссию по выяснению мер к поднятию промышленности на Севере». Собрав десятки различных проектов, комиссия выявила наиболее перспективные, с ее точки зрения, направления развития местной промышленности: «в области лесного дела - производство целлюлозы, спичечной соломки, сухая перегонка дерева, брикетирование опилок, выработка пахучих масел, выделка рам, ящиков и пр. В области обработки ископаемых - богатые залежи на Печоре, Лае и в Зимних горах точильного камня, возможность разработки гипса (алебастра), мела, цемента; обработка торфа, разработка гранита на Мурмане, добывание соли и пр. В области морских богатств края - промысел сальных зверей и рыбы, развитие кожевенного, шагренового (из шкур акулы), салотопенного и мыловаренного производств; возможность устройства консервных фабрик, добывание медицинского жира, выработка из отходов рыбного и звериного промысла удобрений. Возможность выработки йода из морских водорослей. Необходимость развития речного и морского пароходства, постройки судостроительных верфей. Развитие холодильного дела. Развитие в широких масштабах луговодства. Возможность использования на Севере могучих запасов энергии в виде водопадов»¹. Предлагалось использовать дешевую электрическую энергию, для чего восстановить устроенные еще при Петре I гидротехнические сооружения на Золотицком озере возле села Ширша и устроить на порожиистой реке Лая гидроэлектростанцию.

Впрочем, этот документ заканчивался вполне конкретной рекомендацией: все это «ждет только широкого применения крупных капиталов». Это могло означать только одно - местные предприниматели рассчитывали на возможность казенных кредитований. Действительно, некоторые из этих проектов были претворены в жизнь за казенный счет. Так, производство йода из водорослей налаживалось правительственной «эвакуационной комиссией принца Ольденбургского», занимавшейся среди прочего и созданием отечественной фармацевтической

¹ ГААО Ф.97 О.1 Д.10 («Отчет о деятельности Архангельского купеческого общества за 1915 год»)

промышленности. В 1917 году в Архангельске был построен водорослевый комбинат.

Некоторые проекты пытались осуществить и местные предприниматели. В 1914 году недалеко от Архангельска было устроено опытное болотное поле; на нем проводились опыты, которые убедили, что урожай сельскохозяйственных и технических культур, выращенный на торфе, не ниже, чем на минеральных почвах. Кроме того, болота могли бы давать и ценное торфяное топливо.

Задумываясь о перспективах экономического развития Севера после войны, некоторые члены купеческого общества, прежде всего И. Данишевский, предлагали воспользоваться военными обстоятельствами и «пригласить» в Архангельск высшее или среднее политехническое учебное заведение из эвакуированных губерний, которое стало бы готовить столь нужных здесь специалистов. В 1916 году прорабатывался план обложения рублевым сбором каждого стандарта экспортируемого леса с целью сбора средств на создание собственного торгового флота. В 1917 году был сделан первый шаг в этом направлении - крупнейшие местные предприниматели, И. Данишевский, Я. Беляевский, Д. Вальнев и другие организовали морское пароходство «Северо-Океан» и учредили акционерное общество «Русский Север» для эксплуатации природных богатств края¹.

В ответ на призыв IX Съезда представителей промышленности и торговли о выработке мер для перевода предприятий на военное производство, купеческое общество устроило 26 июля 1915 года расширенное собрание, с приглашением представителей от местных торговцев, предпринимателей и поморов. Были определены меры, которые «возможно осуществить в Архангельске: организация и оборудование завода, вырабатывающего серную кислоту; мобилизация механических мастерских и станков Архангельского района для производства снарядов и отдельных частей для них. Для изготовления воинского снаряжения можно просить станки и прочее, вывезенное из эвакуированных районов, или же выписать их из-за границы, а вместе с тем пригласить специалистов и рабочих»².

Эти предложения не заинтересовали военное ведомство; в Архангельске для нужд фронта кустарным способом изготавливались только противогазы. Городу в условиях войны была уготовлена другая роль - он стал стратегически важным портом, через который осуществлялась доставка в страну вооружения и необходимых для оборонной промышленности машин и материалов. Проблемами разгрузочных работ в порту и

¹ Архангельск. - 1916. - 27 февраля; 1917. - 29 января; 1917. - 31 января.

² ГААО Ф.97 О.1 Д.10 Л.4

организацией транспортировки грузов в центр страны призвана была заняться другая общественная организация - военно-промышленный комитет.

Архангельский **военно-промышленный комитет** был создан в июне 1915 году. Инициатором его создания выступил Биржевой комитет. В ВПК вошли В.В. Гувелякен, В.П. Пономарев, Д.К. Вальнев, М.А. Ульсен, Е.И. Шергольд, Н.З. Левин. Для ведения переговоров с Центральным ВПК и для практического осуществления стоящих перед комитетом задач, при ВПК был избран технический совет (П.Г. Минейко, В.П. Витт и др.) Председателем ВПК был избран В.В. Гувелякен - городской голова и активный общественный деятель. От городской думы был избран один из активистов местного самоуправления С.С. Александров. Несколько позднее в комитет вошли представители от купеческого общества Х.П. и К.П. Манаковы, Н.А. Калинин, А.Ф. Пец и другие. При Архангельском ВПК было организовано пять секций: по обеспечению порта рабочими руками, под председательством Е.И. Шергольда; техническая (В.П. Пономарев), продовольственная (Х.Н. Манаков); «дровяная», по обеспечению города топливом (Д.К. Вальнев); «перевозочная» - для организации дальнейшей транспортировки доставленных морем грузов (П.П. Ионников).

В навигацию 1915 года Архангельский ВПК взял на себя обязанности по ликвидации возникших трудностей по разгрузке Архангельского порта. Их коллега, председатель Нижегородского военно-промышленного комитета Дм. Сироткин, занимавшийся здесь организацией речных перевозок, вызвал в Архангельск представителей Центрального ВПК, которые ознакомились с неблагоприятной ситуацией в Архангельском порту. Председатель ЦВПК Рябушинский передал в Архангельский ВПК оборотный капитал в сумме 10 тысяч рублей для организации ускоренной разгрузки пароходов и дальнейшей переотправки грузов, заявив при этом, что «денег будет столько, сколько нужно, был бы результат»¹. «Перегрузочная секция» Архангельского ВПК сформировала собственную рабочую артель, выполнявшую в порту самые тяжелые работы, за которые другие грузчики не брались без дополнительной оплаты. ВПК занимался также вопросами обеспечения рабочих питанием, в частности, на его средства была устроена чайная на Бакарице.

Летом 1916 года в Архангельском ВПК наметился внутренний конфликт, с которым разбирался прибывший в город с ревизией помощник Управделами ЦВПК Емельченко. По его мнению, члены ВПК больше занимались дразгами и решением личных интересов. Действительно, председатель ВПК Гувелякен стал практически полновластным хозяином

¹ Архангельск. - 1915. - 8 августа.

нового органа; почти все ссуды, которые получал Архангельский ВПК за приличные проценты, предоставлялись именно им; при этом Гувелякен пользовался всей полнотой власти, которой обладали эти общественные организации в России во время войны. По предложению представителей ЦВПК была создана «согласительная комиссия», которая разрешила накопившиеся внутри местной организации проблемы.

Представители власти с опаской и раздражением относились к ВПК, этому детищу либеральной буржуазии. Так, когда в 1916 году было дано «высочайшее разрешение» на введение в органы ВПК представителей от рабочих, начальник Архангельского жандармского управления обратился к губернатору с предложением испросить для Архангельска запрет на это, поскольку «круг деятельности военно-промышленного комитета и участие его в деле снабжения нашей действующей армии совсем ничтожно, и поэтому они не могут вовсе требовать увеличения числа членов»¹. Военные власти считали, что привлечение рабочих к деятельности в военно-промышленном комитете, пусть даже чисто номинальной, представительской, - приведет к дезорганизации в их рядах. По мнению жандармского начальника, привлечение рабочих – это «намеренное желание комитета дать возможность рабочим organizоваться, заявить о своем существовании и легально создать руководящее всей массой их ядро». В результате представительство рабочих в Архангельском ВПК ограничилось присутствием шести человек от «организованных рабочих», то есть состоящих членами больничных касс, и четверых - от «неорганизованных», из среды тех, кто работал в порту на разгрузке военных грузов. Выборы на эти места были двухступенчатые: представители от рабочих коллективов (по одному человеку от ста) выбирали членов в ВПК.

В феврале 1916 г. в Архангельске организован военно-спортивный комитет для содействия за допризывной подготовкой. Молодые люди допризывного возраста занимались спортом, разведкой, изучали воинский устав и элементарную топографию. (Северное утро. - 1916. - № 44)

Эта небольшая уступка позволила рабочим вполне официально собираться коллективом, а также через своих представителей в ВПК заставить услышать о своих нуждах.

Во время войны местным властям удалось решить некоторые важные для городского хозяйства вопросы, в том числе осуществить строительство **городских электротехнических сооружений**.

¹ ГААО Ф.1323 О.1 Д.445 Л. 12, 13

До войны в городе существовали три частные электростанции, которые обслуживали всего несколько десятков абонентов, давая совокупно 634.721 киловатт и имея общую мощность около 425 квт. При этом потребности города предполагали мощность не менее тысячи киловатт. Давно поднимался в городе и вопрос о дешевом общественном транспорте: несмотря на немногочисленное население, Архангельск обладал большой протяженностью, что создавало дополнительные трудности горожанам и приводило к жилищной проблеме в центральных кварталах. С 1896 года городские власти пытались решить вопрос о трамвае, но отказывались при этом отдать его строительство в концессию, оберегая тем самым интересы населения. Разумеется, своих средств у местного самоуправления на осуществление этих проектов не было. В 1913 году было, наконец, получено правительственное разрешение на устройство облигационного муниципального займа на три миллиона рублей для строительства в городе Архангельске электростанции и городской электрической дороги (трамвая). Реализацию займа брала на себя английская фирма, предложившая городу выгодные условия - 84 рубля за 100 нарицательных. Под залог этих денег городские власти в мае 1914 года получили у Русского для внешней торговли банка краткосрочный, сроком на девять месяцев, кредит в сумме 250 тысяч рублей «на необходимые и неотложные расходы по устройству здания электростанции, прокладке проводов, а также на уплату первого взноса за отправленные уже различными фирмами в Архангельск механизмы и фабрикаты для оборудования электростанции».

В 1914 году вся подготовительная работа по пуску городской электростанции была закончена. Частных владельцев попросили «освободить казенные столбы» от своих проводов, то есть фактически закрыть свои электростанции. Однако из-за начавшейся войны заказанное оборудование в город не поступило, и те горожане, которые уже привыкли к электрическому освещению, которое они получали от частных электростанций, опасались, что осень и зиму им придется жить без света.

Начавшаяся война привела к тому, что английские партнеры отказались от предварительной договоренности о размещении Архангельского муниципального займа. Чтобы рассчитаться с уже готовыми заказами и вернуть Русскому банку ссуду, город взял новый краткосрочный кредит на 300.000 рублей в местном отделении Государственного банка, и в 1915 году перед ним встает проблема возвращения и этой ссуды. Настроение не только среди населения города, но и среди гласных думы было самое пессимистическое: считалось, что задуманное строительство следует отложить до конца войны. Однако руководитель работ К.Г. Репин, городской голова В.В. Гувелякен и небольшая группа их еди-

номышленников были полны энтузиазма. В феврале 1915 года дума получила в Земгоре заем для возвращения ссуды Госбанка и «на достройку городских электрических сооружений» в сумме 508.400 рублей нарицательных облигаций кассы земского и городского кредита, что составило 380 тысяч рублей действительных. Заем был получен сроком на 35 лет; в случае же реализации трехмиллионного городского займа город обязан был погасить эту ссуду сразу же, причем по ее нарицательной цене.

При осуществлении проекта строительства городских электротехнических сооружений приходилось сталкиваться не только с финансовыми трудностями. Не хватало рабочих. Городское управление не могло платить рабочим столько, сколько они получали в порту, поэтому пришлось привлекать к работам заключенных тюрьмы. Надо сказать, что стремление городских властей устроить электростанцию и трамвай вызывали не только восторженное ожидание у горожан; находились и такие, кто критиковал их «местнические интересы», направленные на внутренние, а не на общегосударственные дела. Возможно, все усилия местных властей оказались бы тщетны, если бы не то значение, которое Архангельск начал приобретать во время войны. Потребности расширяющегося порта привели к форсированию строительства городской электростанции, которая начала давать ток в 1915 году. Архангельская электростанция была оборудована тремя турбогенераторами мощностью 500 квт каждый, и двумя котлами. Все годы войны она работала на полную мощность, дав в 1916 году 1.417.902 квт, в 1917г. – 2.607.333 квт, в 1918 году 2.727.565 квт.¹ В основном обеспечивались потребности порта и военных частей, находившихся в Архангельске, но число городских абонентов также постепенно увеличивалось.

При обсуждении еще до войны вопроса о топливе для будущей электростанции, городские власти рассматривали различные проекты, в том числе использование торфа и энергии воды. Однако импорт через Архангельск большого количества угля «подтолкнул» их к более простому решению вопроса: поскольку энергией городской электростанции пользовались и порт, и военные учреждения, местные власти просили выделять им необходимое для станции количество казенного топлива по минимальным ценам.

Экстремальная военная ситуация позволила решить и проблему устройство городской электрической железной дороги, то есть трамвая. В начале войны мало кто сомневался, что трамвай построить не удастся. Однако новый статус Архангельска, значительное расширение его гра-

¹ Местный А. Архангельская городская электрическая станция. // Северн. хозяйство. - 1923. - № 1. - С.64-66

ниц, увеличение населения, а главное - заинтересованность центральных властей в развитии инфраструктуры города, резко изменили отношение к «трамвайному вопросу».

В январе 1915 года, когда стал использоваться новый портовый район «Экономия», военные власти обратились в думу с просьбой выделить участок земли для проведения к морю узкоколейной железной дороги. Городские власти решили воспользоваться создавшейся ситуацией в интересах Архангельска. Военным властям был предложен проект, который мог бы решить сразу проблему и для порта, и для города, причем за казенный счет. Суть предложения заключалась в строительстве трамвайных путей до Экономии, и далее, до будущего аванпорта. Предполагалось, что такой трамвай будет использоваться и как пассажирский, и для перевозки грузов (по подсчетам городских специалистов - до 40 тысяч пудов в сутки). Трамвайный путь должен был идти вдоль Маймаксанского берега, с мостами через речки Черную Курью и Павракулку; таким образом, трамвай мог бы обслуживать многочисленные лесозаводские поселки, практически отрезанные в зимнее время от города. Военные власти ничего против предложенного маршрута не имели, но настаивали на строительстве не электрической, а паровой железной дороги. Но это не устраивало городские власти, опасавшиеся, что железная дорога на паровой тяге, устроенная в непосредственной близости от деревянной жилой застройки, будет небезопасна в пожарном отношении¹.

В конце концов, были выполнены два проекта: построена узкоколейная дорога до Экономии и далее, до Мудьюга, и устроен городской трамвай, который начал движение в июле 1916 года от ул. Архиерейской (совр. Урицкого) до здания Общины сестер Красного Креста (совр. ул. Суворова). Зимой 1917 года по рельсам, положенным прямо по льду реки Кузнечихи, трамваи ходили и в Соломбалу, до Соломбальского собора. Были планы продолжить трамвайное сообщение по будущему мосту и на другой берег Двины, поскольку предполагалось, что на левом берегу будет создан портовый район города с постоянным рабочим населением.

Летом 1916 г. в Архангельске впервые началось трамвайное движение. «Полное обмундирование служительского персонала трамвая при нынешней дороговизне и недостаточности городских средств является затруднительным. Решили ограничиться приобретением для кондукторов и вагоновожатых черных («романовских») полушубков, форменных шапок, башлыков, поясов, наплечных знаков-блях, валенок и сумок».

¹ Архангельск. - 1915 - 13 февраля; ГААО. Ф.50. О.4. Д.166

Строительство Архангельского трамвая, произведенное при отсутствии стабильного финансирования, в условиях постоянной нехватки рабочих рук и стройматериалов, при постоянных проблемах с доставкой закупленного с таким трудом оборудования, было результатом энтузиазма городских властей.

Рассмотрев отдельные стороны экономической жизни города Архангельска в годы войны, можно сделать некоторые выводы. Война оказала двойственное влияние на экономическое развитие Архангельска.

С одной стороны, город столкнулся с обычными для военного времени проблемами - нарушением традиционных внешних и внутренних связей; дефицитом рабочих рук, вызванным регулярными мобилизациями; трудностями с обеспечением населения предметами первой необходимости; стагнацией в промышленности, ориентированной на производство мирной продукции.

С другой - Архангельск оказался в положении стратегически важного порта, что содействовало значительным вливаниям казенных средств в местную экономику. Торгово-промышленные слои Архангельска одними из первых в стране подхватили инициативу Московского купечества по выявлению экономического потенциала края для нужд военного времени. Активно действовали в городе и другие общественные организации – Земгор и ВПК, - стремившиеся совместить местные интересы с общегосударственными.

По мере возрастания значения Архангельска для целей государственной обороны, все больше городских проблем стало решаться не путем использования внутренних резервов, а во многом за счет казенных средств. Это надолго привело к потере городом, а в целом и всей губернии, собственной ориентации в экономическом развитии, сделав его заложником централизованного финансирования и жизнеобеспечения.

§ 2. «Рабочий вопрос» и пути его решения в условиях войны

Неожиданное увеличение грузооборота Архангельского порта, крупные портостроительные, железнодорожные и прочие работы создали здесь тяжелейший дефицит рабочей силы. Командированный в Архангельск в июле 1916 года управляющий делами Центрального военно-промышленного комитета Емельченко отмечал в своем докладе, что «рабочий вопрос - истинный бич Архангельска. Трудно представить себе нечто более хаотическое, чем снабжение Архангельска рабочей силой. В сущности, такого снабжения нет вообще - ни в Архангельске, ни в Петрограде нет органа, занимающегося этим вопросом. Каждое учре-

ждение - на свой страх и риск - озабочивается привлечением для себя рабочих, невольно вступая в конкуренцию друг с другом, и тем непрерывно повышая заработную плату»¹.

Перед войной в Архангельске находилось 49 производств, а в уезде, вернее, в ближайших пригородах - 355. Из них 67 (в том числе 27 лесопильных заводов) числилось в списке фабричной инспекции, то есть по своему оснащению и количеству занятых рабочих относились к фабрично-заводским предприятиям. Особенностью промышленной жизни Архангельска являлось незначительное количество постоянного рабочего населения. Сезонность работы лесозаводов вела к использованию труда т.н. «отходников». Работу давал также Архангельский порт; здесь тем более требовалась сезонная, и при этом неквалифицированная рабочая сила. В мирное время с открытием навигации в город прибывало примерно 20 тысяч человек, причем рабочие руки распределялись следующим образом: 17 тысяч человек работали на лесозаводах, а три тысячи обслуживали порт². Контингент рабочих был в основном из близлежащих деревень, но приезжали работники и из дальних уездов, и из других губерний. Плата поденному рабочему составляла (по данным городской управы) от одного до полутора рублей.

Принято считать, что мобилизации значительно обескровили народное хозяйство, отвлекая большое количество рабочих рук. Всего в Архангельском уезде было мобилизовано около 40% мужчин призывного возраста: из 9.345 дворов, в которых проживало 10.872 мужчины призывного возраста, повестки получили 4.364 человека³. (В 5702-х хозяйствах не было мобилизовано ни одного человека, в 2906-ти по одному, а более трех работников отправили на войну только 35 семейств⁴).

Значительно болезненнее для экономики было отвлечение крестьян на «оборонные» работы, предоставлявшие отсрочку от воинской службы. Специфика Архангельской губернии привела к тому, что до 15 % мужчин призывного возраста попадала под различные «отсрочки»: освобождались от призыва рабочие и служащие предприятий военного и морского ведомства (а следовательно, Архангельского порта), железной дороги, работающие на коммерческих и портовых судах; отсрочка предоставлялась служащим не только государственных, но также земских и городских органов, военно-промышленных комитетов, частных коммерческих учреждений. За годы войны разбухли различные конторы, кото-

¹ РГА ВМФ Ф.418 О.1 Д.2420 Л.7

² Северное утро. - 1915. - 21 апреля.

³ Подсчитано по материалам сельскохозяйственной переписи 1917 года: Всероссийская сельскохозяйственная и поземельная перепись 1917 года по Архангельской губернии. - Вып. I - 1919.

⁴ Журнал отдела земледелия Временного правительства Северной области. - 1919. - № 1.

рые превратились в места, где можно было спрятаться от военной службы. Необыкновенно разрослись всевозможные бюрократические организации. В Архангельске «работающих на оборону» учреждений было 134, не считая заводов и собственно порта; количество служащих в них достигало 10 тысяч человек. По мнению начальника штаба Петроградского военного округа, «за последнее время многие предприятия, работающие на оборону, открывались исключительно лишь с целью способствовать уклонению от исполнения воинской повинности».

Сосредоточение в городе большого количества производств и учреждений, служащие и рабочие которых имели право отсрочки в армию, приводило к тому, что сюда ради получения отсрочки съезжалось немало людей и из других губерний. В различных конторах работало очень много эвакуированных из западных губерний России, как правило, представителей тех национальностей, которые традиционно не были патриотично настроены по отношению к России; это создавало у военных властей впечатление «шпионского гнезда», хотя, скорее всего, причиной приезда большинства этих людей сюда было желание избежать призыва, а при возможности и эмигрировать из страны, как это сделали, например, некоторые активисты «рижской группы» большевиков, приехавшей в Архангельск для работы в порту. По ходатайству различных государственных, частных и даже общественных организаций можно было получить отсрочку практически для любого рабочего или служащего, если удастся доказать «Комиссии по отсрочкам» их «незаменимость». Из Петрограда приходили многочисленные инструкции с рекомендациями внимательней относиться к этим просьбам: «При каждом призыве по мобилизации ратников, владельцы фабрик и заводов возбуждают ходатайства об освобождении их рабочих и служащих от явки на военную службу, ссылаясь на невозможность в противном случае выполнить казенные заказы для нужд военного времени. ... На первое место должны быть поставлены интересы армии, а не интересы отдельных лиц»¹. Армия нуждалась в людях; в 1915 году уже начался призыв внеочередных возрастов. И все же, пытаясь решить проблему «рабочих рук» для нужд обороны, и при этом избежать социальной напряженности в обществе, правительство вынуждено было вводить различные отсрочки от службы в армии для рабочих.

В решении вопроса дефицита рабочих рук в Архангельске четко прослеживается три периода. Первый, самый короткий, продолжался всего несколько недель, сразу же после начала войны, когда введенный запрет на вывоз леса и других грузов создали опасность безработицы

¹ ГААО Ф.110 О.1 Д.279; Ф.1208 О.1 Д.392

для значительной части рабочих. Лесозаводы спешно сворачивали свою деятельность; заглохла работа в порту.

Однако уже через месяц после начала войны стало ясно, что работы в городе будет много: чрезвычайный наплыв грузов в порт остро поставил вопрос о рабочих. Стагнация по всей стране сменилась лихорадочным экономическим подъемом, требовавшим все больше рабочих рук. При обсуждении рабочей проблемы на уровне правительства возникали предложения военизировать труд на предприятиях и работах оборонного значения. Однако правительство, опасаясь рабочих волнений, попыталось решить эту проблему более высокой платой за труд на казенных работах. Этот период продолжался до середины 1916 года, и отмечался резким ростом заработной платы рабочих. Расценки на разгрузочные работы в Архангельском порту летом-осенью 1914 года поднялись до 3-4, и даже до 7-8 рублей в сутки, т. е. в 2-5 раз выше довоенных. Подрядчики, подогреваемые обещаниями премиальных за срочную разгрузку, переманивали друг у друга рабочих, поднимая расценки еще выше. С другой стороны, на рост расценок влияли возросшие цены на жилье и продукты питания.

Готовясь к навигации 1915 года, городские власти стремились предусмотреть все могущие вновь возникнуть проблемы. Предполагалось, что прибудет до 50 тысяч человек, то есть в 2,5 раза больше, чем в мирное время. В Союзе земств и городов был получен кредит на 7,5 тысяч рублей на постройку рабочих барачков, бань, прачечных, столовых, а также для устройства в городе инфекционных барачков на случай возможной при такой скученности населения эпидемии. Однако события лета 1915 года превзошли все ожидания и предположения.

Прослышав про «американские» заработки в Архангельске, сюда устремились массы рабочих. Высокие заработки отвлекли от обычных занятий и тех крестьян, которые занимались лесными промыслами, сплавом леса, а также заготовкой дров для городского населения, чем и был в конце концов спровоцирован «дровяной кризис». Вместе с тем оказалось, что работы на всех просто не хватает. Даже на довоенный заработок в полтора рубля, что при сильном вздорожании жизни в городе стало небольшими деньгами, устроиться было невозможно. В связи с переизбытком рабочих рук, подрядчики стали снижать расценки. Тем временем в город стали прибывать и организованные рабочие артели, которых еще зимой, предвидя большой объем работ в городе, наняли подрядчики. В частности, приехала выписанная Союзом лесопромышленников партия петроградских рабочих в 1500 человек. Они «высказывали неудовольствие на агентов-нанимателей, которые говорили, что они будут зарабатывать на погрузке не менее трех рублей в день, и что

очень дешевы харчи, а по прибытии их поставили на поденные работы с платою по 1 руб. 50 коп.»¹

Приезжие рабочие были расселены в основном в Соломбале и на Маймаксанских лесозаводах. Они внесли нечто новое в жизнь рабочих поселков: спокойные от природы северяне с удивлением наблюдали, как «питерские» азартно играют в «орлянку», на досуге веселятся – распевают разухабистые песни под гармошку и даже танцуют прямо на улице. Впрочем, приезжим веселиться особенно было не с чего: позарившись на посулы агентов-вербовщиков, они оставили свою работу в Петрограде, в других крупных промышленных центрах, и теперь, не солоно хлебавши, уезжали из Архангельска без всяких заработков. . .

Проведенная летом 1915 года внеочередная мобилизация (были призваны те, чей срок приходился на 1917 год) вновь обострила проблему рабочих рук. Оплата труда грузчика в порту поднялась до 4,5 рублей в день². В августе 1916 года обычный заработок грузчика составлял уже 300-360 рублей в месяц (для сравнения - оклад городского был 35 рублей). В результате «вольнонаемные полицейские чины испрашивают отпуск на 1-2 недели и работают в порту, чтобы улучшить свое материальное положение».

Сильнее всего проблема рабочих рук ударила по традиционным видам промышленности Архангельской губернии, прежде всего лесопильной. По свидетельству главного фабричного инспектора губернии, общее производство Архангельских фабрично-заводских предприятий уже к 1915 году сократилось на 30%. Причиной он указывает «недостаток рабочих и чрезмерное повышение заработной платы». Действительно, мужчина-чернорабочий мог рассчитывать на производстве получить в день не более пяти рублей в день, в то время как в порту дневной заработок достигал 8-10 рублей. Повышение платы на предприятиях на 25% проблемы решить не могло.

На фоне сокращения общего числа занятых в фабрично-заводской промышленности, росло привлечение женского, подросткового и даже детского труда. Так, к началу 1915 году на Архангельских предприятиях работало 6.380 взрослых рабочих, из них 892 женщины; 1732 подростка, из них 188 девушек; и дети - 249 мальчиков и 5 девочек. К концу 1916 года количество работающих мужчин сократилось более чем в полтора раза – до 3.528; зато число женщин выросло до 986; из 1390 работавших подростков было 245 девушек; продолжало работать также 103 мало-

¹ ГААО Ф.1323 О.2 Д.167 Л.58

² ГААО Ф.1 О.4, т 5 Д.1362 Л.

летних¹. Если до войны, как отмечал в своих отчетах фабричный инспектор, отношение числа работающих мужчин к числу работающих женщин и подростков было три к одному, то к 1916 году стало два к одному.

Вообще, война заставила применять женский труд в больших размерах. Причина была и в мобилизациях, и в росте дефицита рабочих рук, и в том, что традиционные виды заработков казались мужчинам-работникам недостаточными. Хозяева вынужденно применяли женский труд, и не всегда были этим разочарованы. Например, городская газета сообщала: «В виду дороговизны и недостатка рабочих рук, срывание снега с крыш берут на себя женщины. Причем их работа по продуктивности, как говорят домовладельцы, не уступает работе мужчин»². В течение войны выходили правительственные распоряжения, разрешающие принимать на те или иные должности в государственных учреждениях женщин.

Самой выгодной работой в городе считалась работа в порту. Рабочие стремились устроиться именно там. Работающих в других местах переманивали на разгрузку в «горячие» периоды, обещая более высокие заработки. Губернатор выпускал специальные «обязательные постановления», запрещающее «переманивать» рабочих, и прежде всего с городских и казенных работ, под страхом высоких штрафов и даже ареста. Тем не менее уже осенью 1915 года эпизодически возникала необходимость «реквизиции платного труда» на стройках оборонного значения, в частности губернатор получил разрешение военных властей округа на введение так называемых «принудительных нарядов» на строительстве железнодорожных линий.

Основным контингентом портовых грузчиков были крестьяне из близлежащих деревень. Они стремились устроиться на Бакарице всей семьей: сильные мужчины нанимались на разгрузку, а к лошади, для перевозки грузов, ставили женщину или подростка. Ненадежность этого контингента состояла в том, что на время полевых работ крестьяне возвращались в свои деревни, и никакие заработки не могли задержать их в порту.

По мнению современников, высокие заработки были как бы компенсацией рабочим за тяжелые бытовые условия, в которых им приходилось трудиться. «Получая много, рабочий тратил много на себя. Жизнь их исключительно тяжелая. Администрация не заботится ни о продовольствии, ни о жилье. Долгое время не было теплых бараков, ютились как попало в окрестных деревнях. Не было бань. На Бакарице

¹ Подсчитано по статистике фабричного инспектора (ГААО Ф.110 О.1 Д 315 Л.л. 40 об., 41, 44)

² Архангельск. - 1916 - 1 марта.

нет ни одной столовой; питаются всухомятку. О подвозе продуктов никто не заботится, и цены очень высокие. Чтобы питаться нормально, и на другие потребности, уходит 3 рубля 50 копеек в день»¹. С особой остротой стояла проблема жилищ для рабочих. В порту имелись только летние бараки, однако с организацией зимней навигации рабочие нуждались в теплом жилье. Первую военную зиму они в основном квартировали в близлежащих деревнях. На Бакарице, где не было даже летних бараков, были устроены временные утепленные полуземлянки. В наиболее напряженные периоды навигации под жилье для рабочих арендовались даже поморские суда. Поморы, получая по 300-350 рублей в месяц за судно, считали такой заработок более выгодным, чем заниматься собственными промыслами, и даже не спешили за рыбой в Норвегию. Под жилища рабочим и служащим, занятым на железной дороге, приспособляли вагоны-«теплушки». Такое нецелевое использование вагонов было широко распространено, создавая тем самым все более напряженное положение с железнодорожным транспортом.

В 1916 году на Бакарице был построен, наконец, так называемый «Губернаторский» городок, а на Экономии - рабочий городок Военно-промышленного комитета, с десятками оборудованных бараков, кухнями, столовыми и банями. Для рабочих, занятых в порту в ночные смены, было устроено организованное питание: эту проблему взяли на себя работодатели и Архангельский военно-промышленный комитет. Были устроены медпункты. Всерьез обсуждался вопрос об устройстве специальных бараков для женщин-работниц. Обустраивался и культурный быт рабочих поселков. Собирались благотворительные средства для устройства читален, кинематографов. Особенно активно эта деятельность развернулась после Февральской революции.

Однако решение культурно-бытовых проблем рабочих не снижало общую напряженность в «рабочем вопросе». В первые, самые тяжелые для порта месяцы войны, местные власти просили снабжать город рабочими руками централизованно, направляя сюда специально организованные артели подготовленных рабочих. Но в столице считали, что «рабочий вопрос» следует решать на месте, предлагая более высокую цену за труд – «Рабочая сила есть на рынке, все дело платы и стоимости»². В конце концов организаторы казенной перевозки грузов стали заложниками такой неосмотрительной политики. Так, до войны стоимость разгрузочных работ с пуда была 2-2,5 копейки; в первые месяцы войны поднялась до 2,5-3,5 копеек; а в 1917 году достигала уже 20-35 копеек с пуда. Разгрузка увеличилась с 1,5 копеек с пуда перед войной

¹ РГА ВМФ. Ф. 418. О.1. Д.2420. Л.8

² ГААО. Ф.305. О.1. Д.477. Л.395

до 20-28 копеек в 1917 году.¹ Вставал даже вопрос о введении предельных расценок, но опасались отлива рабочих рук и срыва тем самым казенных работ. Тем временем использование вольнонаемного труда - по причине высоких расценок на него, а также недисциплинированности рабочих, которые, например, на период сельскохозяйственных работ отправлялись по домам вместе со своими лошадьми и телегами, - стало крайне неудобным. Надо было искать другие возможности решения рабочего вопроса для Архангельска. Третий период в его решении характеризуется широким применением «трудовых реквизиций».

Уже в самом начале войны В.Я. Ивановский использовал для срочных работ по перегрузке угля ратников формировавшихся в Архангельске воинских частей, а также заключенных местного дисциплинарного полуэкипажа. Затем, по его настоянию, в городе для портовых работ была оставлена 14-я архангелогородская пешая дружина. Позднее к ней были прикомандированы две роты 668-ой Костромской дружины. Эпизодически привлекались к работам и другие армейские и флотские формирования, расквартированные в Архангельске. Но и этих сил было недостаточно. Одно время пытались использовать на разгрузочных работах в порту военнопленных, но, по мнению военных, это было нежелательно по соображениям безопасности. Поэтому военнопленные - в общей сложности их находилось в губернии до 40.000 человек - использовались на строительстве Мурманской железной дороги.

Недостаток рабочих рук испытывали не только в Архангельске, но и во всей Империи. Это привело к появлению указа императора Николая II от 15 июня 1916 года о принудительной трудовой реквизиции проживающих в России «инородцев», освобожденных по закону от призыва на действительную воинскую службу. С конца 1916 года основной рабочей силой в Архангельском порту и на железнодорожных строительных работах становятся ратники инородческой (бурятской) дружины. Всего с 9 августа 1916 г. по 28 марта 1917 г. шестью эшелонами в Архангельск было доставлено 6131 человек.² В основном это были «инородцы» Иркутской губернии и Забайкальской области - буряты. 29 августа 1916 года был подписан приказ о формировании Архангельской Инородческой дружины, которая подразделялась на эшелоны, в том составе, в котором рабочие-инородцы прибыли. Каждый эшелон подразделялся на сотни во главе с выборными из среды дружинников.

Когда «реквизированных» доставили в Архангельск, выяснилось, что в порту нет нужды в таком большом количестве неквалифицированных рабочих, и больше половины их было откомандировано в распоря-

¹ Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. - Архангельск, 1919

² ГААО. Ф.1233. О.1. Д.2. Л.25

жение различных ведомств и предприятий. Такая возможность оговаривалась сразу же – «реквизированных» рабочих можно было предоставлять для работ частным работодателям при условии оплаты ими труда инородцев и их лечения в случае заболевания или несчастных случаев. Значительная часть бурят работала кочегарами на поездах Архангельской железной дороги. В самом Архангельске труд «инородцев» использовался при разгрузочных работах в порту, при строительстве железнодорожных веток «Смольный буян – Экономия» и «Экономия – Мудьюг», а также при перекатке железнодорожных вагонов через Северную Двину на главную железнодорожную магистраль.

Впрочем, использование «реквизированного труда» не облегчило рабочую проблему в Архангельске. Прежде всего, у местных властей добавилось «головной боли» с таким количеством бурятских рабочих, которые в большинстве своем не владели русским языком. Перед отправкой рабочие были плохо освидетельствованы медиками, в результате среди них оказалось немало больных с различными хроническими заболеваниями, и даже физическими недостатками и умственной отсталостью. К тому же, для жителей солнечной Бурятии климат Архангельской губернии был совершенно неприемлем, среди них сразу же началась цинга, различные легочные заболевания, в том числе туберкулез. Сразу же по прибытии бурят была создана комиссия для освидетельствования их состояния здоровья. Все они жаловались на здоровье, и по мнению медиков действительно не годились для тяжелых работ в суровых условиях Севера. Но для «комиссования» была введена специальная «квота», и по результатам первого освидетельствования на родину было отправлено более 200 человек, через два месяца - еще 300. После Февральской революции уполномоченные от «реквизированных» народов начинают ходатайствовать об отправке «инородцев» на родину, прежде всего из Архангельского района, «как наиболее пострадавших от непривычного климата и пищи», и заболеваемость среди которых составляла 75%. Всего за восемь месяцев существования дружины 289 бурят умерло от разных болезней; 677 рабочих было признано неспособными к труду и отправлено на родину.¹

Заработная плата реквизированных рабочих составляла три рубля в день (примерно треть от заработка вольнонаемного), при этом казенное обмундирование им не полагалось. Тяжелые климатические условия Севера сразу же поставили вопрос о недостаточности теплой одежды у инородцев, которую они должны были приобретать за свой счет. Питание предполагалось из общего котла, продукты они также обязаны были покупать сами. Большая часть оставленных в Архангельске бурят была

¹ ГААО. Ф.1233. О.1. Д.32. Л.л. 31,31об.,32, 32об.; д.60. Л.9

расселена на Бакарице, в т.н. «Губернаторском городке»; здесь ими были заняты 12 бараков, каждый на 200 человек. Врачи отмечали антисанитарное состояние, в котором содержали свои жилища буряты: проживали они в бараках с приспособленными кухнями, однако готовили пищу во дворах, на кострах, которые разводили без соблюдения противопожарных мер. Здесь же, недалеко от жилья, забивали лошадей и разделывали их туши. «Инородцы», работавшие в военном порту, были расселены в здании флотского полуэкипажа. Занятые на строительстве железнодорожной ветки на Мудьюг рабочие селились в ближайших деревнях. На самом острове Мудьюг для бурят-рабочих были поставлены специально заказанные в Иркутской губернии юрты.

Врачу «инородческой дружины» приходилось оказывать медицинскую помощь нескольким тысячам людей, раскиданным по различным населенным пунктам, от Вологды до о-ва Мудьюг. Разумеется, это было невозможно, и на такую работу никто не соглашался. Городской врач считал, что бурят вообще следует отправить на родину, поскольку они не могут так долго находиться в непривычных для них климатических условиях, и при существующем санитарном и продовольственном состоянии «пребывание в Северном крае бурят равносильно их вымиранию».¹ Односельчане доставленных в Архангельск бурят направляли для них тибетских лекарей, которым местные власти предоставили отдельные вагоны и выделили по два санитаря из числа рабочих.

В обязанности военных властей входило решение вопросов удовлетворения религиозных потребностей «реквизированных». Среди «инородцев» значительная часть - более двух тысяч - исповедовали буддизм, при этом 320 человек монашествовали. Остальные были православными или «шаманистами»; впрочем, последних была лишь незначительная часть. Для бурят-буддистов на Бакарице была устроена молельня, причем службу проводил лама, специально приезжающий для этих целей из Петрограда. Всем бурятам в дни религиозных праздников предоставлялась возможность посетить молельню. Проживавшие далеко от Бакарицы могли устроить молельни прямо в своих бараках. Буряты-православные имели возможность посещать местные храмы.

«Архангельская инородческая дружина» была ликвидирована в августе 1917 года.² Несколько тысяч бурят трудились на самых тяжелых работах, в непривычных для них условиях, при дефиците продовольствия и теплой одежды. Их прибытия местные власти ждали с большим нетерпением, однако буряты, обычно трудолюбивые, оказались никудышными работниками в северном климате. И все же использование их

¹ ГААО. Ф.1233. О.1. Д.32. Л.л.498, 498об.

² ГААО. Ф.1233. О.1. Д.32. Л.505

подневольного труда во второй половине 1916 и начале 1917 года несколько облегчило проблему «рабочих рук» в Архангельске. Теперь вольнонаемные грузчики не могли уже диктовать свои условия на разгрузке казенных грузов и при выполнении других работ. На все их недовольства работодатели угрожали заменить их на бурят.

Весной 1917 года по распоряжению Временного правительства рабочие-буряты покинули Архангельск. Обещанные им на смену ратники не прибыли. Навигация еще не началась, и порт не испытывал серьезных проблем с рабочими руками, однако на железной дороге ситуация оказалась критической. Буряты работали кочегарами на паровозах и занимались заготовкой дров, использовавшихся как топливо на железнодорожном транспорте. Дешевый труд бурят позволял не повышать значительно расценки на железнодорожные перевозки; после их отправки вольнонаемные рабочие через свои Советы поставили условие 7-рублевой оплаты за 8-часовой рабочий день. К тому же паровозные бригады отказывались выполнять обязанности кочегаров на дровяном топливе, требуя предоставить дефицитный уголь. Такая ситуация грозила остановкой железной дороги, по которой вывозились военные грузы и ввозилось продовольствие для губернии.

Начавшаяся навигация 1917 года также вызвала смятение в рядах работодателей. Приходилось раз в месяц пересматривать расценки на погрузочные работы, поскольку Совдеп постоянно требовал повышения заработной платы грузчикам, объясняя это тем, что в результате эксплуатации дешевого наемного труда возрастают сверхдоходы местных капиталистов. Впрочем, за постоянно увеличивающиеся расценки расплачивались не предприниматели, а государство, поскольку 95% всего оборота морских и речных грузов контролировались правительством; почти вся продукция лесопильных заводов поставлялась по заключенным правительством договорам странам-союзницам. Среди причин срыва работ по строительству порта в 1917 году назывался «октябрьский переворот, понизивший интенсивность труда рабочих, мастеровых и служащих; отлив лучших из них в разные большевистские организации»¹.

К концу 1917 года в городе наметилась безработица. Кроме обычного зимнего «затишья» в порту и на лесозаводах, закрывались и многие городские предприятия. Причина была также и в том, что Архангельский Совдеп обязал предпринимателей ввести 8-часовой рабочий день при прежней оплате труда. Многие хозяева, не выдержав поставленных условий, вынуждены были закрывать свои предприятия и рассчитывать рабочих. Рабочие организации видели в этом саботаж. 5 июня 1917 года

¹ ГААО. Ф.298. О.2. Д.2. Л.7об.

произошел многолюдный митинг, на котором было выставлено требование ввести в порту и на производствах трехсменную работу по 8 часов; убрать «желтых рабочих» (то есть бурятов и китайцев) из города; отменить «месячные» работы и оставить только поденные; ввести доставку продуктов питания прямо на рабочие места¹. Некоторые из этих требований имели характер шантажа; например, поденная работа не могла устроить подрядчиков своей непродуктивностью и высокими расценками. В 1918 году предприниматели при заключении контрактов стали использовать своеобразную формулу: «В случае общих стачек, забастовок рабочих в порту, смут, народных волнений и других непредвиденных возможностей, обе договаривающиеся стороны освобождаются от ответственности за невыполнение условий настоящего договора на все время вышеозначенных обстоятельств»².

Безработица в 1917 году во многом была искусственной. Она постоянно декларировалась различными рабочими организациями, но при этом в местных газетах каждый день печатались объявления с предложением работы. В городе была организована Биржа труда, однако условия найма в большинстве случаев не устраивали привыкших к высоким заработкам в порту чернорабочих. В результате при большом количестве свободных рук некому было производить работы по мощению улиц, ремонту домов, санитарной очистке города.

Зимой-весной 1918 года, в связи с демобилизацией армии и конверсией военной промышленности количество безработных в городе резко возросло, создавая социальную напряженность. Для борьбы с безработицей был ограничен въезд в город, однако эта мера не помогла - рабочие, надеясь на привычные во время войны заработки, буквально наводняли Архангельск. Ежедневно на Биржу труда записывалось по 120 человек. Отсутствие дензнаков привело к невыплатам зарплаты; вместо нее рабочим выдавались продукты питания. Это несколько сократило количество рабочих в городе: крестьяне из ближайших деревень стали разъезжаться по домам, поскольку им нужны были наличные деньги. Стремясь решить проблему безработицы, органы советской власти уменьшили хлебный паек до полутора фунтов в день; у спекулянтов же стоимость фунта хлеба доходила до двух-трех рублей.

В марте 1918 года, в связи с осуществлением программы по вывозу грузов военного назначения из Архангельского порта, спрос на рабочие руки вновь возрос. С 30 января по 6 марта на Архангельской Бирже труда зарегистрировалось 1490 человек, из которых 640 получили работу.³

¹ Архангельск. - 1917. - 9 июня.

² ГААО. Ф.298. О.2. Д.16. Л.3

³ Северный луч. - 1918. - 16 марта

Причем оплата труда в порту весной 1918 года была выше, чем за все годы войны, что повлекло за собой повышение цен на предметы первой необходимости, недостаток которых ощущался все острее; это в свою очередь приводило к новым требованиям повышения расценок за труд.

«Рабочий вопрос» был одним из самых болезненных для всех государств, участвовавших в Первой мировой войне. Не обошел он и Россию с ее гигантскими людскими резервами. Высокие цены на труд, которые правительство вынуждено было позволить, опасаясь рабочих волнений, привело к оттоку населения из деревень. В условиях небывало кровопролитной войны, отсрочки от службы, предоставляемые занятым в оборонной промышленности работникам, делали такие рабочие места желанными для очень многих, что приводило к чрезмерно раздутым штатам. При этом постоянно не хватало рабочих рук на трудоемких работах (строительство железных дорог и проч.) В результате при большом, по военным меркам, предложении рабочих рук, их катастрофически не хватало, и государство вынуждено было пойти на привлечение для тыловых работ так называемых «инородцев» по воинской повинности, освобожденных от нее по закону. Это спровоцировало недовольство населения в «инородческих» районах, приведшее в Средней Азии к кровавым событиям. Для тыловых работ использовались военнопленные, и даже воинские части (ополченцы). Это приводило к значительному сосредоточению военных в тыловых районах – для усиленной охраны военнопленных и для выполнения казенных работ.

С июня 1915 г. по 1 сентября 1916 г. на Мурманстройке побывало 40 тысяч военнопленных. 189 человек совершили побеги, из них 134 были отловлены или вернулись сами, заплутавшись в лесах.

Все попытки правительства решить «рабочий вопрос» оказались неудачными: в результате были недовольны все – и рабочие, и крестьяне, и солдаты, которых возмущало большое количество молодых мужчин в тылу, в то время, когда они проливают кровь на фронте. Нерешительность правительства, которое не ввело в самом начале войны трудовую повинность, а обратилось к этой мере слишком поздно, привело к экономическому развалу и социальной напряженности в обществе.

§ 3. Демографические изменения в городе Архангельск под влиянием военных обстоятельств

Перед войной Архангельск был небольшим городом с населением, на 1 января 1914 года, в 43.388 человек. Территория города составляла 5.611 десятин земли, причем заселено был всего 900 десятин. На этой площади, которая с юга была ограничена Смольным буяном, с севера - Соломбальским селением, на востоке только начинающим застраиваться Костромским проспектом (совр. пр. Советских космонавтов), а на западе Северной Двиной (на левом берегу заселен был лишь небольшой участок, на котором располагался вокзал и железнодорожная пристань), было более 2.500 в основном деревянных одно- и двухэтажных домов. Проблемами Архангельска ведал орган самоуправления - городская Дума, с исполнительным органом - городской управой. Население было достаточно стабильным; причины для развития миграционных процессов практически отсутствовали; по мнению английского дипломата Д. Янга, «в Архангельске жили лишь те, кого к этому вынуждала случайность рождения, ссылка или заработок»¹. При этом маргинальные слои в городском населении были выражены слабо; происходила относительная социальная консолидация городского общества.

За годы войны население Архангельска значительно выросло. На 1 января 1917 года в Архангельске проживало 65.572 человека. При чем в этой статистике не учтены военнослужащие, беженцы, а также население пригородов - Маймаксанских поселков, Экономии, Бакарицы, левого берега, Исакогорки и рабочих поселков, расположенных вверх по течению Северной Двины и на островах ее дельты. Эти районы не входили в городскую черту, хотя фактически составляли с городом одно це-

В 1915 г. в Архангельске было 5 ресторанов I класса; 12 буфетов при клубах, кинотеатрах, при цирке и на пристанях; 7 трактиров и столовых; 10 мебелированных комнат «с подачей кушаний и напитков»; 58 чайных, закусочных, кухмистерских; кроме этого - множество пароводных буфетов.

лое. В годы войны в городе происходили значительные миграционные процессы; десятки тысяч людей различных социальных групп и национальностей, принуждаемые самыми разными обстоятельствами, на более или менее длительный срок посещали Архангельск. Такие массы пришлого люда не могли не оказать влияние на развитие и состояние города, на изменение психологического портрета среднего архангелогородца, привыкшего к стабильному образу жизни.

¹Ротшейн Э. Когда Англия вторглась в Советскую Россию... / Пер. с англ. - М., 1982. - С.26

Первой миграционной волной, хотя и кратковременной, было увеличение населения города в период мобилизации. Архангельская губерния входила в состав Санкт-Петербургского (Петроградского) военного округа, относящегося к театру военных действий, и приказ о мобилизации был получен в Архангельске 18 июля 1914 года; тогда же несколько уездов губернии были поставлены на военное положение. Городская дума на своем заседании 21 июля решала вопросы срочного приспособления городских помещений для приема запасных, прежде всего нижних чинов пятнадцати батальонов 198-го пехотного Александро-Невского полка, который укомплектовывался в основном жителями Архангельской губернии. В Архангельске происходило также формирование 13, 14, 15, 16, 17, 18 пеших Архангельских дружин. Они входили в состав III бригады Государственного ополчения, штаб которой находился в Вологде. Комплектовались они из жителей нескольких северо-западных губерний. 22 августа дружины были отправлены на фронт, и только 14-ая дружина в связи с большим объемом работ в порту была оставлена в городе.

В годы Первой мировой войны, которая отличалась длительными и кровопролитными боями, необычайно разрастаются тыловые части, пребывание в которых некоторые исследователи склонны считать скрытым дезертирством.

В 1915 году в Архангельске были расквартированы:¹

- 14-ая пешая Архангельская дружина, состоящая из четырех рот. В состав дружины входили 846 нижних чинов и 87 офицеров и унтер-офицеров. Квартировала дружина в Кузнечихе, в казармах отправленного на фронт 198-ого пехотного Александро-Невского полка.

- Две роты 668-ой Костромской дружины, прибывшие в Архангельск в апреле 1915 года и прикомандированные к 14-й Архангельской дружине. В ее состав входили 469 нижних чинов и 43 офицера и унтер-офицера. Квартировали на Бакарице.

- Рота 348-ой пешей Вологодской дружины, укомплектованная 128 нижними чинами и 24 офицерами. Ополченческие части были расквартированы в Архангельске для охраны грузовых районов порта и для выполнения разгрузочно-погрузочных работ.

В городе находились воинские части, размещавшиеся здесь и до войны: пешая пограничная беломорская сотня, укомплектованная 140 рядовыми и 45 офицерами и унтер-офицерами; Архангельская конвойная команда, расквартированная в Кузнечихе, состоявшая из 107 нижних чинов и 9 офицеров; дисциплинарный флотский полуэкипаж, расположенный во флотских казармах в Соломбале (он был рассчитан на 400

¹ ГААО. Ф.1208. О.1. Д.404. Л.л.19, 50, 22

заклученных, но в августе 1915 года там находилось 142 человека; при них - 188 нижних чина и 19 офицеров и кондукторов).

Во время войны на Бакарице была расположена Архангельская рота 1 Балтийского флотского экипажа. Уже в конце 1914 года, в связи с поставками в Архангельск больших партий автомобилей, здесь была устроена военно-автомобильная школа, в которой состояло 130 человек; предполагалось, что ее слушатели будут обучаться вождению, а затем перегонят автомобили в Петроград. Такой автопробег планировался в 1916 году, но не состоялся. Слушателей школы использовали и для разгрузочных работ в порту.

Вопросами обеспечения частей гарнизона продовольствием занимался Архангельский расходный магазин Петроградского военного округа. В связи с тем, что через Архангельск проходила транспортировка военнопленных для строительства Мурманской железной дороги, в городе располагались отряды Терских казаков, которые охраняли военнопленных. В 1916 году в Архангельске была расквартирована Инородческая (бурятская) дружина. Кроме того, в Архангельске имелись представительства почти от всех военных ведомств - Артиллерийского, Интендантского, Военно-технического управлений, от Управления военно-воздушного флота.

.....
Август 1916 г. Полицей-
мейстер сообщает губерна-
тору:

«За последнее время в
местности «Кузнечиха» где
расположены дома терпимо-
сти «Новый свет» и «Орел»,
замечаются с наступлением
темного времени появления
массами в пьяном виде рат-
ников, матросов с русских и
иностраных пароходов, ко-
торые, появляясь в домах
терпимости, а также на ули-
цах, держат себя крайне не-
прилично и вызываяще, по-
зволяют себе на улице
сквернословную брань, пес-
ни, пристаю к проходящей
публике и женщинам...»
.....

Присутствие военно-морских сил в городе было более представи-
тельным. В Соломбале квартировали матросы с минных тральщиков -
англичане и русские. В 1915 году началось формирование флотилии Се-
верного Ледовитого океана. В начале 1917 года сухопутный и флотский
гарнизоны Архангельска насчитывали более 19.000 человек. Личный со-
став флотилии был 6580 человек, и 2500 ратников морского ополчения¹.

Основная масса этих военных сил, прежде всего армейских, была
обыкновенными тыловыми частями, в военных действиях участия не
принимала. Вместе с тем, дороговизна продовольствия и цен на жилье
привели к тому, что офицерское довольствие в Архангельске было при-
ближено к фронтовому. Посетивший в мае 1916 года Архангельск Мор-
ской министр Григорович распорядился, учитывая тяжелые климатиче-
ские условия, отменить «постные дни» для матросов, а офицерам уве-

¹ Военные моряки в борьбе за власть Советов на Севере. - Л., 1982. - С.4,5

личить отпуска, тем самым также приближая их по льготам к военнослужащим фронтовых частей. Служба в Архангельском гарнизоне, по всей видимости, была для многих военнослужащих предпочтительна, и численность гарнизона постоянно, и при этом необоснованно росла.

При сравнительно невысоких потерях от военных действий, русская армия теряла свою численность в «живой силе», которая перебазировалась в тыловые районы. Поэтому армия постоянно нуждалась во все новых и новых пополнениях. Это оголяло и истощало и без того обезлюдевшую деревню, создавало дополнительное социальное напряжение в обществе. Так, шенкурский крестьянин К. Попов направил в адрес I Всероссийского съезда Советов письмо, в котором сетовал, что «власти мобилизовали белобилетников, чем еще больше опустошили деревню. ... Войска и так много; возьмите вы любой город – полным-полны города шляющимися солдатами. Все они оборваны, голодны, ходят без работы. Отпустите необученных белобилетников, так как солдатским женам не дороги ваши рубли, а дороги рабочие руки, а их нет!»¹

После Февральской революции власти предпринимали усилия для возвращения всех явных и скрытых дезертиров в строй. В августе 1917 года в Архангельске, как и в других местностях, формируется «Ударный батальон». Предполагалось, что это будет не «самостоятельная штатная единица, а партия волонтеров, изъявивших желание пойти на защиту Родины». В состав батальона вошли 200 солдат Архангельского гарнизона, а также те солдаты, которые по той или иной причине покинули свои части, не желали в них возвращаться, предпочитая остаться в «местном» батальоне. Когда новое подразделение отправили из Архангельска на формирование, большинство «волонтеров» разбежалось².

Все больше и больше солдат и офицеров находили благовидные предлоги, чтобы остаться в тылу. Ко дню мобилизации русская армия насчитывала 1.380.000 человек, а на 1 мая 1917 года – 14.375.000. При этом «потери» действующей армии в виде больных и раненых воинов, эвакуированных во внутренние округа и оставшихся там после выздоровления, достигали 4.282.000 человек³.

Вопросом организации санитарной службы в армии активно занимались различные общественные организации. Так, Архангельский Красный крест в самом начале войны направил на фронт свой походный лазарет. В самом Архангельске находилось 19 военных лазаретов, причем значительная их часть содержались различными общественными

¹ Советы крестьянских депутатов и другие крестьянские организации. - Т.1 - Ч.1. - М., 1929. - С.255.

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5161. Л.39

³ Санитарная служба русской армии в войне 1914-1918гг. (Сборник документов). - Куйбышев, 1942.

организациями: Соединенный лазарет им. Цесаревича Алексея в доме губернатора на 116 коек, с отделением в здании винного склада на 100 коек; Епархиальный лазарет при Михаило-Архангельском монастыре на 65 коек; при лечебнице доктора Дмитриевского (для находящихся на излечении офицеров); при приемном покое акушерки Александровой на 20 коек. Союз городов содержал лазареты в здании Коммерческого собрания на 220 коек, в Мореходном училище на 160 коек, и в общине Красного Креста, на 20 коек. Воинский лазарет, существовавший в Архангельске еще до войны, мог принять 50 человек. В мае 1915 года, по призыву «Особой комиссии при Верховном Совете по призрению пострадавших в войне, под председательством великой княгини Ксении Александровны», архангельским купцам было предложено профинансировать устройство на одном из этажей четырехэтажного здания технического училища имени Петра Великого «убежища увечных воинов». Купцы к тому времени уже устали от постоянных призывов к благотворительности, и обязались оборудовать «убежище» на 100 мест при условии получения некоторых льгот от губернской администрации.

В конце 1916 года лазареты были устроены при Управлении строительства Мурманской железной дороги в Соломбале, при Военном порте и при других военных и военизированных организациях.

В основном в далекий от фронта город доставляли легкораненых и выздоравливающих. Первая партия раненых прибыла в Архангельск в начале сентября 1914 года. На железнодорожной пристани, куда они были доставлены с вокзала, была устроена торжественная встреча: множество горожан пришли полюбоваться на героев, которых буквально засыпали цветами экзальтированные дамы и девицы. Архангельское купеческое общество оплатило выездные экипажи, в которых фронтовиков доставили к лазарету. Там их уже встречали барышни, одетые в наряд сестер милосердия. Каждый горожанин стремился как-то принять участие в обустройстве раненых воинов. Девушки устраивались сестрами милосердия; архангельские врачи обязались бесплатно работать в госпиталях; члены Архангельского фотографического общества приняли решение бесплатно снимать всех находящихся на излечении солдат.

Большинство врачей и сестер работали в лазаретах безвозмездно. Романтически настроенные девушки получали знания на краткосрочных сестринских курсах, но многие из них вскоре, не выдержав тяжелой работы, уходили; оставались самые стойкие.

Следует сказать, что в первый год войны в Архангельске открывалось лазаретов больше, чем в действительности требовалось; койки во многих лазаретах пустовали. С 1916 года, когда в городе появилось много воинских частей, напротив, возник недостаток в военных лазаретах.

Пациентами теперь являлись не столько раненые, доставленные с фронта, сколько военнослужащие, получившие увечье или заболевшие в самом городе. Одновременно в Архангельских лазаретах могло находиться не менее 764 человек.¹ Особенно много пациентов появилось в лазаретах после несчастных случаев на Бакарице (октябрь 1916 года) и на Экономии (январь 1917 года).

§ 4. Социокультурные изменения под влиянием военных обстоятельств

В годы войны Архангельск столкнулся с неожиданной для него **проблемой беженцев**. В международном праве статус «беженца» впервые появился в годы Первой мировой войны для обозначения лиц, которые во время военных действий покинули находящиеся под угрозой захвата неприятелем территорий. Уже с начала вступления России в войну, по распоряжению военных и гражданских властей из прифронтовых районов стали принудительно выселять мирное население целых уездов и даже губерний.

Возможность привлечения беженцев в Архангельск обсуждалась еще в начале войны, когда остро встала проблема рабочих рук для предстоящих в городе значительных портостроительных и железнодорожных работ. Тогда впервые заговорили о возможности использования специалистов и чернорабочих из среды мирного населения прифронтовых территорий. Так, в Архангельск были эвакуированы портовые рабочие и специалисты из Риги, таможенные служащие с западной границы, полицейские из Курляндской и Грозненской губерний. Однако летом 1915 года, когда в результате отступления русских армий массовое движение беженцев внутрь страны приобрело стихийные и чуть ли не разрушительные масштабы, направление некоторой части их в Архангельскую губернию стало необходимостью. Взвесив все возможности, местные власти решили, что город в состоянии принять не более тысячи человек.² Всего же в Архангельской губернии было расселено около шести тысяч беженцев. Точную цифру назвать трудно, так как различные комитеты, занимавшиеся вопросами беженцев, фиксировали только тех, которые нуждались в их помощи. «Самостоятельные» же, не нуждавшиеся в общественном призрении люди не стремились получать этот статус.

К концу 1915 года первая, самая массовая волна беженцев рассосалась по России. 36,5% их расселилась в городах, остальные в уездах. Не-

¹ ГААО Ф.1 О.4 Т.5 Д.1483 Л.л. 9, 10

² ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2675. Л.99; Ф.181. О.2. Д.57. Л.10

сколько другая картина была в Архангельской губернии. Первоначально предполагалось, что в самом городе будет устроен распределительный пункт, из которого беженцы будут расселяться по окрестным деревням. Первый опрос показал, что «крестьяне охотно примут к себе беженцев за недорогую плату, а некоторые изъявили желание дать квартиры даже безвозмездно. Всего в 12 волостях Архангельского уезда можно расселить от 7 до 9 тысяч человек, однако крестьяне не имеют топлива, в продуктах первой необходимости также ощущается недостаток».¹ К тому же в деревнях практически невозможно было найти работу. По этим же причинам не удалась попытка расселить часть беженцев по дальним уездам. В результате основная масса беженцев осталась в Архангельске и самых ближайших его пригородах - на Бакарице, Экономии, в Исакогорке. Так, на 1 сентября 1916 года, когда была проведена общая перепись всех обосновавшихся в губернии беженцев, выяснилось, что из 4.862 человек 3.825 проживало в Архангельске и его ближайших пригородах, остальные разместились в уездах (кроме Пинежского и Печорского, куда беженцев не отправляли). По национальному составу, более всего было латышей (1852, а всего по губернии 2010), вторые по численности - русские (947; кстати, они чаще всего обустроивались в уездах - там их проживало 799 человек); далее - поляки (всего в губернии - 683, в Архангельске 636); литовцы (в губернии - 231, в городе 196); евреи - 111 (все проживали в городе); эстонцы - 56 (все устроились в Архангельске и его пригородах); немцев, имеющих статус беженцев, было 24, и все проживали в городе. В этой статистике упоминаются также 1 армянин и два татарина.² Украинцы и белорусы по национальному признаку не выделялись, и записывались как русские.

Беженцы прибывали в Архангельск практически без имущества. У большинства не было теплых вещей, чтобы жить в условиях тяжелого северного климата. Преимущественно это были крестьяне - малограмотные, плохо говорящие или вообще не говорящие по-русски. Их имущество на родине (дома, скот, транспортные средства, продовольствие) было реквизировано военными властями, и теперь они нуждались в юридической помощи, чтобы получить полагающуюся им компенсацию. Все эти вопросы: расселение, трудоустройство, обеспечение на первое время продовольствием и одеждой, а также оказание медицинской и юридической помощи беженцам, - следовало решить местным властям.

С самого начала войны проблемы беженцев были переданы в руки общественных организаций. Так, уже 29 августа 1914 года было образовано «Общество вспомоществования семействам поляков, участвующих

¹ ГААО. Ф.181. О.2. Д.57. Л.17

² ГААО. Ф.1561. Оп.1. Д.12. Л.л.10,11

в войне, и бедствующему польскому населению, пострадавшему от военных действий». Помощь беженцам оказывали различные национальные организации, разрешение на открытие которых было дано правительством, а также «Комитет помощи пострадавшим во время военных действий мирным жителям» под председательством великой княжны Татианы Николаевны (или просто «Татианинский комитет»). Архангельское городское и уездные отделения этого комитета были открыты в мае 1915 года.

В июле 1915 года, когда беженское движение приобрело огромные масштабы и количество обездоленных людей достигало в стране уже нескольких миллионов человек, Союз городов и Земский союз создают орган попечительства беженцев – «Объединенный комитет», и помощь беженцам была объявлена «делом государственным». Встающая все острее проблема беженцев заставила обратить на себя внимание и государственных властей. 30 августа 1915 года было утверждено «Положение по устройству беженцев»; заботы о них возлагались на Министерство внутренних дел, на «главноуполномоченных» по их устройству, на губернаторов, градоначальников, земские и городские самоуправления. Министерство внутренних дел рекомендовало губернаторам главную заботу о беженцах, в том числе решение всех связанных с этим финансовых проблем, возложить на общественные организации.

В августе 1915 года в Архангельске было созвано «губернское совещание по устройству беженцев», которое сформировало из представителей городского управления, купеческого общества, местных национальных организаций, созданных для помощи беженцам-единоверцам, губернский комитет во главе с городским головой В.В. Гувелякеном. Во второй половине 1915 года в Архангельске было уже 8 общественных организаций, занимающихся проблемами беженцев. Кроме упомянутых уже отделений «Общества вспомоществования...полякам», «Татианинского комитета» и губернского комитета, было образовано Архангельское отделение еврейского комитета помощи беженцам-евреям; стало действовать Архангельское отделение «Обывательского комитета Царства Польского»; латыши - архангелогородцы создают «временный комитет для оказания помощи латышским беженцам», а затем - Архангельское латышское общество. В Архангельске было немало разбогатевших выходцев из западных губерний России. Так, во главе обеих латышских организаций стоял Карл Спаде, известный промышленник и судовладелец. Польская (вернее сказать, католическая) и еврейская общины были очень сильны в городе, и могли оказывать помощь своим единоверцам. Возможно, поэтому польских и латышских беженцев прижилось в Архангельске больше, чем представителей других нацио-

нальностей. Сложнее обстояло дело с евреями-беженцами. Уже в октябре 1915 года губернатор, а вслед за ним и Главноначальствующий ходатайствуют о запрещении евреям селиться в Архангельске: «За последнее время сюда стали прибывать в большом количестве беженцы, из них большинство - лица иудейского вероисповедания. Архангельский порт имеет весьма важное значение для обороны страны, крайне нежелательно появление в нем лиц иудейского вероисповедания как элемента подозрительного»¹. В конце концов, распоряжением военных властей евреям не только запрещалось селиться в Архангельске, но приступили даже к их выселению. Только заступничество уважаемых людей из еврейской общины смягчило это распоряжение.

В 1916 году в городе появляется отделение «Литовского общества по оказанию помощи пострадавшим от войны»; до этого литовцы получали помощь от польских организаций, поскольку также были католиками. Организовали свое общество и эстонцы. «Эстонское общественное собрание в Архангельске» преследовало национально-культурные и благотворительные цели.

Важнейшей проблемой общественных организаций, занимавшихся проблемами беженцев, было изыскание для этих целей средств. Первой акцией по сбору пожертвований было проведенное в октябре 1914 года мероприятие под лозунгом «Помощь Польше!». За три дня было собрано 4500 рублей. Регулярно производились сборы пожертвований, давшие только за один месяц более 4280 рублей. Крупные взносы в пользу беженцев делали архангельские предприниматели: Северное пароходное общество передало 1000 рублей, товарищество «Н. Русанов с сыновьями» - 300 рублей.² Активную помощь в сборе средств для прибывающих в Архангельск беженцев оказывало Архангельское женское попечительное общество о бедных. Дамы собирали пожертвования деньгами и вещами, столь нужными беженцам, которые зачастую не имели необходимой в местном холодном климате теплой одежды; устраивали благотворительные базары и другие подобные мероприятия для сбора средств.

Однако потребность в деньгах на устройство беженцев росла, а благополучие населения падало. В этих условиях надеяться на общественную благотворительность не приходилось, и в начале 1916 года «Закон о беженцах» 1915 года был изменен: попечительство над беженцами, а соответственно, и распоряжение выделенными для этих целей государственными субсидиями передавалось из рук местных органов самоуправления губернаторам, то есть под контроль МВД. Общественным

¹ ГААО. Ф.1. О.12. Д.181

² ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2675. Л.3

же организациям, занимавшимся помощью беженцам, рекомендовалось «оказывать помощь лишь на основании обследования, и только тем, кто действительно нуждается». Это условие возникло не случайно. Проводимые в 1916 году ревизии расходуемых национальными организациями в Архангельске «на устройство беженцев» средств, значительная часть которых запрашивалась у казны, показали нецелевое их расходование. Большой обузой для казны были пособия, выдаваемые безработным или неспособным к труду беженцам. Было решено активно заняться обеспечением беженцев работой. Приезжающие в Архангельск обязательно регистрировались, указывая при этом свою профессию, а также трудоспособность.

Хорошо оплачиваемую работу в Архангельске было найти несложно - здесь, даже в большей степени, чем в целом по стране, ощущался недостаток рабочих рук. Нужны были как специалисты, так и чернорабочие, заработок которых в летние месяцы достигал 10 и более рублей в день. Без работы оставались, как правило, пожилые и больные беженцы, а также обладатели «экзотических» для провинциального северного города профессий. Основная же масса трудоспособных беженцев быстро находила себе работу и снималась с учета. В какой-то степени, выходцам из западных губерний, особенно имеющим образование или специальность, было даже легче найти работу, чем местным жителям. Во время войны в Архангельск эвакуировались транспортные и экспедиторские конторы из Прибалтики; многие крупные фирмы открывали здесь свои филиалы и отделения. Сотрудниками в такие конторы стремились брать «своих» - по знакомству, по рекомендациям, просто из сочувствия к попавшим в беду единоверцам. В Архангельске были конторы, почти полностью укомплектованные по национальному признаку. Беженцы из Прибалтики, имеющие морские специальности, легко устраивались на торговые суда.

Однако многих беженцев устраивало их положение - проживание в специальных приютах, пусть на скудном, но казенном содержании. Уже в декабре 1915 года появляется правительственный циркуляр о привлечении беженцев к работам, чтобы «таким образом уменьшить издержки государственного казначейства на их призрение». Для обеспечения работой находящихся в Архангельске беженцев привлекались агенты бюро труда, открытого при Биржевом комитете. Их стремились занять общественно-полезными работами - по «срыванию снега с крыш, чистке площадей, равнению ухабов на дорогах». Для женщин-беженек предполагалось устройство швейных мастерских для изготовления белья в архангельские лазареты. Однако желающих получить такую работу, и при этом лишиться казенного пособия, среди беженцев было мало. Рас-

поряжением архангельского губернатора беженцы, отказавшиеся от общественных работ, лишались казенного пособия; то же рекомендовалось делать и общественным организациям. Отныне каждому беженцу вручалась специальная книжка, в которой отмечалось получение им различных форм материальной помощи от правительственных или общественных организаций, а также от частных лиц. Таким образом боролись с «профессиональным попрошайничеством», которым стали заниматься многие беженцы.

Особое беспокойство у городских властей и общественных организаций вызывала возможность эпидемий при большом наплыве беженцев. В первых же партиях приезжающих было выявлено 25 случаев кори и 7 скарлатины.¹ Для оказания беженцам медицинской помощи в приютах постоянно работали две фельдшера-акушерки. Кроме того, каждая национальная организация приглашала врача для «своих» больных.

Чтобы женщины-беженки могли работать, для их детей были организованы специальные ясли. Дети, оставшиеся без попечения родителей, а также престарелые и нетрудоспособные люди определялись в приюты, которые для своих нуждающихся единоверцев содержали все национальные организации в городе, оказывающие помощь беженцам.

Как положительный момент, следует отметить национальную политику, проводимую в отношении беженцев, подавляющее число которых были «инородцы». Государство выделяло значительные субсидии «для удовлетворения религиозных потребностей» вынужденных переселенцев. Для общежития беженцев выписывались газеты на польском и латышском языках. Чтобы их дети могли получить начальное образование на родном языке, в городских училищах были организованы вечерние смены для национальных школ. В Архангельске были две польские, литовская и латышская школы. Эстонцы обучались в местном «немецком» училище, а еврейские дети - в еврейской школе. Дети беженцев-русских могли получать образование в городских учебных заведениях. За счет пожертвований детям беженцев приобретались учебники и учебные пособия. Желавшим получить профессиональное образование, например, в Архангельской фельдшерской школе или в Мореходном училище, выдавались денежные пособия на обучение. Организации беженцев могли создавать собственные национально-просветительские общества. Так, 21 февраля 1916 года состоялось торжественное открытие клуба латышского общества, с рестораном и читальней, в которой желающие могли ознакомиться с прессой и книгами на латышском языке. Поскольку многие латыши служили на пароходах, то клуб вскоре стал «морским». А в нижнем этаже, в «общедоступной столовой», собирались рабочие, эва-

¹ ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2675. Л.259

куированные из Рижского порта. Эстонское общество также имело собственный клуб. Поляки - архангелогородцы и польские беженцы, осевшие в городе, были объединены в национально-просветительское общество «Польский дом»; они устраивали спектакли на родном языке, совместно отмечали национальные и католические праздники - с тем, чтобы помочь оторванным от родины людям, не всегда имеющим в повседневной жизни возможность говорить по-польски, чувствовать себя поляками. Беженцы с Украины, которых причисляли к «русским», после Февральской революции, когда стала популярна национальная идея, объединились в собственное землячество, также преследовавшее культурно-просветительские цели.

Несмотря на возможность трудоустроиться и определенные блага, созданные в Архангельске для беженцев, многие из них стремились покинуть город, что было возможно лишь с разрешения губернатора, который выдавал документы перемещенным лицам на бесплатный проезд. Процедура подготовки документов была достаточно длительной, поскольку необходимо было проверить материальное положение беженца - действительно ли он нуждается в бесплатном проезде или способен сам приобрести билет. Кроме того, следовало получить разрешение из той местности, куда намеревался переехать беженец; им запрещался въезд в прифронтовые и в перенаселенные губернии. Разумеется, желающие поехать именно туда, покупали билеты как обыкновенные граждане, не регистрируясь при этом в канцелярии губернатора. Таким образом, статистика покидающих Архангельск беженцев очень примерная; она фиксировала только те случаи, когда беженец покидал губернию по официально полагающимся ему бесплатным проездным документам. Особенно много выездов было сразу же по водворению сюда больших групп. Так, в сентябре 1915 года документы на выезд получили 45 человек. В зимние месяцы количество желающих выехать из Архангельска увеличивалось, а летом, наоборот, сокращалось. Очевидно, это было вызвано, с одной стороны, тяжелым климатом, а с другой - высокими заработками в городе во время летней навигации.

Тем временем, присутствие большого количества беженцев в городе создавало немало проблем. В городе не хватало жилья; несмотря на все принимаемые меры, цены на квартиры и дрова поднялись в три раза; росли цены и на продовольствие. По мнению губернского комитета, в связи с общей дороговизной казенные пособия для беженцев необходимо было увеличить по крайней мере в два раза. Таким образом, пребывание беженцев в Архангельске становилось для казны и обременительным, и необоснованным. Через город проходило огромное количество грузов оборонного значения и жизненно необходимых для стра-

ны экспортных товаров, и подвоз дополнительного продовольствия был крайне нежелателен. К тому же, по мнению военных властей, присутствие в стратегически важном для страны портовом городе большого количества «подозрительного элемента» содержало в себе опасность. Главноначальствующий Угрюмов активно ходатайствовал о прекращении направления сюда беженцев. 10 сентября Морской министр предлагает местным властям издать «обязательное постановление» о выселении из Архангельска всех неработающих беженцев – «в связи с острыми продовольственным и квартирным вопросами». 24 ноября из города были вывезены все «призреваемые» и неработающие беженцы вместе с семьями, а также добровольно желающие покинуть Архангельскую губернию - всего 258 человек. Оставшиеся нашли свое место в жизни города. Потомки некоторых из них до сих пор проживают в Архангельске. Но большинство покинуло край в 1918-1919 годах. Проблемами возвращения беженцев на родину после заключения сепаратного мира с Германией занималось Архангельское отделение «Центропленбежа».

Кроме собственно беженцев, направляемых с таким статусом в Архангельск по распоряжению военных властей, в городе постоянно находились большие группы **эмигрантов и реэмигрантов**, которые следовали транзитом через Архангельск - единственный открытый порт страны.

Доставкой эмигрантов в Россию занималось Русское Восточно-Азиатское пароходство, которое в первые недели войны эвакуировать сюда из Либавы. Это пароходство являлось русским отделением Акционерного еврейского колонизационного общества, которое занималось организацией эмиграции евреев из России, прежде всего в Америку. Однако услугами Общества пользовались и другие российские подданные, прежде всего из перенаселенных западных губерний, из Прибалтики и Польши, отправлявшиеся на заработки в Америку. Разразившаяся война привела к экономическому кризису, в том числе и в

В 1915 году было установлено регулярное паромное сообщение Архангельск – Лондон. В месяц было 2-3 рейса на комфортабельном пароходе «Вильсон Лайн». Билеты продавались в «Транспортном соединенном товариществе» (Троицкий проспект, 82). Билет с питанием в первом классе стоил около 200 рублей, во втором – 130 рублей.

(Северное Утро. – 1915. - № 153)

Америке. Многие экономические эмигранты из России потеряли работу. Чтобы вернуться на родину, разорившиеся россияне съезжались в Нью-Йорк, из которого осуществлялись регулярные рейсы в русский порт Либаву. Однако в связи с войной рейсы были отменены. После долгих ко-

лебаний и консультаций, пароходы с реэмигрантами были отправлены в единственный не блокированный неприятельским флотом российский порт Архангельск. 13 сентября 1914 года в Архангельск прибыл первый пароход «Царь», доставивший 1.123 реэмигранта. Впоследствии из Америки было вывезено еще более 2.000 человек¹. Для организации приема прибывших и их дальнейшей отправки к месту проживания, правительство выделило городскому управлению 15 тысяч рублей.

В Россию возвращались не только экономические эмигранты. После объявления мобилизации в страну устремились мужчины призывного возраста, находившиеся по той или иной причине за границей; возвращались россияне, застигнутые войной в Европе. Всего в сентябре 1914 года около 4.000 человек из Америки, Италии, Бельгии Голландии и Англии были доставлены в Архангельск на зафрахтованных Министерством иностранных дел пароходах Восточно-Азиатского общества. Плавания были небезопасны. Так, пароход «Руно», большинство пассажиров которого были возвращающиеся на родину русские, подорвался на мине. Спасенные были доставлены в Архангельск, обеспечены здесь жильем, одеждой и продовольствием, бесплатным проездом к месту жительства; больные были определены в городские больницы. Двух маленьких сирот, чьи родители погибли в этой катастрофе, взял в свою семью городской голова В.В. Гувелякен.

В первые же недели войны через Архангельск в Россию вернулись тысячи людей. Горожане встречали их торжественно и гостеприимно. Многим приходилось на несколько дней оставаться в Архангельске, улаживая различные формальности. Те, кто не в состоянии был заплатить за гостиницу, селились в спешно приспособленное под общежитие здание торгово-промышленного училища.

Когда все желающие были доставлены на родину, отделение Русского Восточно-Азиатского пароходства в Архангельске не свернуло свою работу. Экономический кризис в Америке смягчился; работа стала более доступной. С другой стороны, в России все более ощутимыми были тяготы войны, и это особенно почувствовало на себе население западных губерний; миллионы людей там стали беженцами, и многие из них предпочитали навсегда оставить Россию. Надо сказать, что Восточно-Азиатское пароходство еще до войны практиковало продажу билетов для эмигрантов с открытой датой, с тем, чтобы сообщить дополнительно о времени отправки. Война, которая привела к тому, что многие владельцы этих билетов сменили место жительства, заставила их ехать в Архангельск, чтобы на месте разобраться со своим отъездом². Нередко

¹ ГААО. Ф.1. О.4 Т.5. Л.1339. Л.л. 15,35

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5131. Л.л. 307, 309

эти люди были практически без имущества и денег. Приезжие, наводнившие город, ходили по различным учреждениям с просьбой о помощи. Такое большое количество подозрительных людей не могло не беспокоить местные власти. Чтобы не допускать приезжих в город, пароходству был выделен участок земли у станции Исакогорка для строительства здесь «гостиниц», а попросту бараков, в которых эмигранты могли бы дожидаться своей очереди на отправку в Америку. Отсюда их можно было доставлять на Бакарицу, не заезжая в город. Точной цифры этой категории эмигрантов нет, но число их было весьма значительным; правительство Соединенных Штатов вынуждено было даже обратиться к русскому правительству с просьбой ограничить их выезд.

В 1916 году пароходы Русского Восточно-Азиатского пароходства были реквизированы для военных целей. Таким образом власти рассчитывали прекратить, наконец, наплыв эмигрантов. Это создало довольно сложную ситуацию, поскольку владельцы билетов с открытой датой продолжали приезжать в Архангельск. 21 мая 1916 года Угрюмов телеграфирует в Петроград: «Прибыло около 200 эмигрантов, имеющих обязательства “Азиатика” (то есть Восточно-Азиатского пароходства – *Т.Т.*) на перевозку в Америку. Большинство из разоренных губерний. Прошу категорических указаний МВД запретить безусловно дальнейший выезд эмигрантов из Архангельска. Отправка уже прибывших сюда предполагается последней, в виду бедственного положения их»¹.

С другой стороны, через Архангельск продолжали въезжать в страну российские подданные, оказавшиеся во время войны по той или иной причине за границей. Союзники не склонны были оказывать попавшим в беду россиянам длительное гостеприимство, и требовали их вывоза в Россию даже после окончания навигации. В декабре 1916 года Морской министр получает от своего агента в Лондоне телеграмму: «В Англии и Голландии скопилось более 200 наших беженцев из Германии, русско-польские солдаты, бежавшие из германского плена солдаты, эмигранты. Необходима их отправка в Архангельск - до Романована-Мурмане, а там на ледоколах»². После Февральской революции Архангельск буквально захлестнула волна возвращающихся в Россию политических эмигрантов, среди которых было значительное число женщин и детей. Ситуация усугублялась тем, что контрразведка, дезорганизованная в результате революционных событий, не справлялась с проверкой такого большого числа людей. Содержать сотни людей в Архангельске, где были серьезные проблемы не только в жилье, но и в продовольствии, было невозможно.

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.4990. Л.1

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.4992. Л.28

В сентябре 1917 года Временное правительство заключило с Англией договор, по которому русские подданные призывного возраста, постоянно проживающие в Англии, должны отбывать воинскую повинность либо в британской, либо в российской армии. Английское правительство намеревалось отправить в Архангельск до 25 тысяч военнообязанных россиян, отказавшихся вступать в британскую армию. Вместе с мужчинами всеми правдами и неправдами стремились въехать в Россию и их семьи, создавая новые проблемы для властей в Архангельске. Всего в сентябре-октябре была доставлено около 2.000 человек¹. Не имея возможности держать их в городе, пока центральные власти решат их судьбу, Главнач распорядился погрузить мужчин в товарные, а женщин с детьми – в классные вагоны, и отправит их «для выяснения» в столицу. Это происходило в октябре 1917 года, когда власти в стране фактически не было. Людей довели до Вологды, а там «распустили по домам». Совершив свое «хождение по мукам» в условиях гражданской войны, часть их вернулась в конце концов обратно в Англию...

После массовой отправки военнообязанных их вывоз не прекратился. Российский посол в Англии сообщает: «Снова накопилось много военнообязанных, тысяча пленных, 500 политэмигрантов и т.д. По целому ряду причин англичане настаивают на их отправке. ... Необходимо использовать Мурманск, хотя бы для отправки небольшими партиями по 20-30 человек на пароходе»². Несмотря на категорический отказ Главнач использовать для ввоза людей Мурманск («Там ничего не приготовлено, железная дорога не выдержит!»), в течение всей осени и зимы 1917-18 гг. в Мурманск прибывали небольшие партии военнопленных и эмигрантов. Оттуда измученных тяжелой дорогой людей везли на ледоколах в Архангельск и после выполнения всех формальностей выпускали далее, в центр страны.

В обратном направлении, из России в Европу, через Архангельск направлялись граждане союзных и нейтральных государств, а также неприятельские подданные, которые получили право на выезд из страны. Через Архангельск выезжали военнопленные - этнические французы, чехи, поляки, которые были завербованы в армии стран Антанты.

Таким образом, к концу 1917 года в городе скопилось множество самого разнообразного люда. Власти стремились не допускать транзитных пассажиров в город. Пароходы обычно высаживали их на Бакарице, где они сразу же грузились в эшелоны. Следующие в обратном направлении так же перегружались из эшелонов в пароходы. При необходимости людей расселяли на несколько дней в бараках на Бакарице, постро-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5072. Л. 36

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д. 3408. Л. 142

енных для рабочих, но уже с лета пустовавших. Там же были предусмотрены бани для большого количества людей. Досмотр чаще всего производился прямо на пароходах. Прием эмигрантов в Архангельске сводился к следующему: проверка документов и удостоверение личности; выгрузка из пароходов и погрузка в вагоны (а при следовании из России - то же в обратном порядке); выписка проездных документов и снабжение провизией. Действия местных властей были четкими и скоординированными, и при такой постановке дела эмигранты больше нескольких дней в Архангельске не задерживались.

Архангельские власти столкнулись также с проблемой **интернированных подданных неприятельских государств**, оказавшихся здесь после начала военных действий.

В представлении многих россиян Архангельск был «немецким городом»: В. Немирович-Данченко, посетивший Русский Север в 1870-х гг., писал, что добрая половина горожан была немцами. Это было не совсем верным, так как «русских немцев», то есть этнических немцев, принявших российское подданство, было не так уж много. Впечатление, что город «немецкий», складывалось потому, что языком внутреннего общения обитателей т.н. «Немецкой слободы» в Архангельске (как назывался аристократический район города, населенный в основном потомками выходцев из западноевропейских государств), был немецкий язык, на котором велись службы в местной кирхе, обучение в «немецком училище». Одним из наиболее престижных клубов в городе было Коммерческое собрание - или Немецкий клуб. «Архангельских немцев», большинство которых представляли собой коммерсанты и предприниматели, нельзя называть представителями иностранного капитала, поскольку они сами, либо их предки, прибывшие когда-то в Россию в надежде на удачу, создали здесь свои капиталы только благодаря собственной предприимчивости. К тому же, полученные здесь прибыли они инвестировали именно в русскую экономику, а также делали щедрые пожертвования на социальные нужды города. То, что немецкий язык продолжал бытовать в их среде, объясняется их стремлением не потерять свою национальную идентичность и сохранить религиозно-культурную автономию.

В городе было немало германских и австрийских подданных: некоторые из них жили здесь всю жизнь, либо родились в России, не меняя при этом подданство - тогда это было довольно распространенным явлением: не являясь подданным страны, можно было избежать, например, воинской повинности. Подданство меняли обычно те, кому это бы-

ло выгодно. Например, в 1880-е годы иностранным подданным стало сложнее заниматься в России коммерцией и предпринимательством.

Среди немцев и австрийцев, проживавших в Архангельске, были и такие, кто прибыл сюда на заработки - инженеры, учителя, бонны и гувернантки, модистки, а также артисты, музыканты, циркачи, наезжавшие сюда во время навигации, когда потребность в развлечениях возрастала. Так, на начало войны в городе находилось несколько десятков подданных вражеских государств. Среди них были крупные коммерсанты и промышленники, такие как Эмилий Ревальд, владелец доходных домов и электротeatра, проживший в Архангельске 24 года из своих 48-ми лет; лесопромышленник Герман Вельке, родившийся в России и в течение 15 лет живший в Архангельске; лесопромышленник Артур Клейст, также родившийся в России; Оскар Бальквиц, 48-летний управляющий целлюлозной фабрикой, проживший здесь 30 лет и имевший в городе несколько домов; владелец меховой торговли Людвиг фон-Вышемирский; управляющий местным отделением фирмы «Проводник» Франц фон-Полесский и другие. Несколько человек являлись специалистами, приглашенными сюда местными предпринимателями. Среди них – Ф. Креовский и И. Отто, нанятые архангелогородцем Вильгельмом Пецем для установки машин на первом в губернии известковом заводе; Р. Ионке и А. Герман – пивовары на заводе А.Ю. Суркова. Были и те, кто оказался в Архангельске случайно – проездом, либо в деловой командировке – как, например, коммерсанты Генрих Эш и Юрий Циммерман¹. Когда началась война, положение всех этих людей оказалось двусмысленным. Совсем недавно они жили бок о бок с другими архангелогородцами, вместе трудились; даже те из них, кто недостаточно владел русским языком, не чувствовали себя в городе дискомфортно – немецкий язык был широко распространен в Архангельске, а в Коммерческом собрании говорили преимущественно на нем. И вдруг эти люди оказались «врагами». Надо сказать, что эту перемену с трудом могли принять и сами архангелогородцы. Буквально в первый же день, когда начались аресты германских и австрийских подданных, те стали обращаться к своим влиятельным знакомым с просьбой дать им рекомендации о «благонадежности». И эти рекомендации им давали - не только их деловые партнеры или хозяева предприятий, на которых они служили; поручителями выступали и официальные лица, такие, как городской голова В.В. Гувелякен, губернатор С.М. Бибилов и даже местный воинский начальник полковник Дитерихс. Однако аресты приказано было проводить, невзирая на высоких покровителей.

¹ ГААО. Ф. 1208. О.1. Д.378

Аресты германских подданных в западных пограничных районах Империи начались еще в ночь на 18 июля по ст. ст., то есть до официального объявления войны. В Архангельск шифрограмма об объявлении мобилизации пришла в ночь на 20 июля, и сразу же было получено распоряжение МВД об аресте судов под неприятельским флагом и задержании всех германских и австрийских подданных. Первыми подверглись репрессиям моряки захваченных германских пароходов. Арестованные моряки и проживавшие в Архангельской губернии подданные неприятельских государств первое время находились в ведении уездного воинского начальника полковника Дитерихса, который распорядился разместить их в здании Духовной семинарии и в Соловецком подворье под охраной воинского караула. Тем подданным Германии и Австро-Венгрии, кто прожил в России по 25 лет, было предложено дать подписку по особой форме, в которой подтверждалась бы их лояльность по отношению к России, обещание не заниматься шпионской деятельностью в пользу своей исторической родины, а имеющим призывной возраст - не вступать в ряды ее армии. Давшие подписку оставались на своих прежних местах проживания, под полицейским и жандармским надзором. А так называемые «гражданские пленные» (то есть германские и австрийские подданные мужского пола, подлежащие по возрасту и состоянию здоровья призыву на воинскую службу) были отправлены в ссылку в Пинежский и Шенкурский уезды. Транспортировка их проходила на пароходах, этапным порядком, в сопровождении чиновника полиции и стражников. Эти же уезды были определены местом ссылки для немцев, австрийцев, а позднее и турок из других губерний России. Всего за первый год войны (до 1 июня 1915 г.) в Архангельской губернии было расселено 783 «гражданских пленных»: среди них 61 было «местных», то есть интернированных на территории Архангельской губернии; 257 человек - моряки, подданные враждебных государств, снятые с судов в Архангельском и других беломорских портах; 268 были немецкими колонистами Киевской, Таврической и других губерний, и 197 человек было выслано из Петрограда¹. 100 человек из числа снятых с пароходов, были отправлены в Вологду, откуда они были препровождены в лагеря для военнопленных. Женщины и дети высылке не подвергались, но при желании, следовать за мужьями им не возбранялось. Так в отдаленных северных селах появились небольшие колонии немцев, австрийцев и даже турок.

В 1915 году те «гражданские пленные», которые достигли 45-летнего возраста и уже не могли быть призванными в армию своего государства, либо были непригодны для военной службы по состоянию

¹ ГААО. Ф.1. О.12. Д.164. Л.3

здоровья, получили возможность выехать из России. Они прибывали в Архангельск на переосвидетельствование и, получив разрешение на выезд, отправлялись партиями, в сопровождении конвоя, через Петроград и Финляндию в нейтральные страны.

По условиям Брест-Литовского мирного договора, подписанного Россией и Германией в марте 1918 года, закон об ущемлении гражданских прав германский и австрийских подданных был отменен. Они получили разрешение выехать на родину. Большинство этим правом воспользовалось, но отдельные люди остались жить на Севере.

Каково же было положение жителей губернии - этнических немцев, получивших российское подданство и поэтому не попадавших в разряд «гражданских пленных»?

Надо сказать, что события войны и сопровождавшая их антинемецкая пропаганда тяжело ударила по привычному бытовому устройству города, с его исторически сложившимся совместным проживанием русских и **«архангельских немцев»**. В самом начале войны, когда из Петрограда приходили циркуляры с требованием проверки «подозрительных лиц», к коим прежде всего причислялись этнические немцы, пострадали многие уважаемые в городе люди. Так, Эрнст Шмидт, владелец крупной экспортной фирмы в Архангельске, был обвинен в государственной измене. В день объявления войны, когда местные власти еще не получили распоряжения об аресте германских пароходов, находящихся в порту, несколько таких судов покинули Архангельск. Подозрение пало на Э.Г. Шмидта; по полученным агентурным сведениям именно он «накануне войны предупредил капитанов германских пароходов о предполагаемом объявлении войны, и те ушли из порта, избежав реквизиций. Ему было известно, где находится германский беспроволочный телеграф, шифрованные телеграммы которого перехватывались нашим радиотелеграфом на Бакарице»¹. Однако подтверждения его враждебных действий найдено не было. В 1915 году Шмидт был арестован и выслан в г. Енисейск под надзор полиции до конца войны. Известный предприниматель и благотворитель Альберт Сурков, прибалтийский немец по происхождению, подвергался унижительным обыскам в квартире и в конторе, на предмет обнаружения «беспроволочного телеграфа»². В конце концов, его вынудили продать свои заводы казне, а сам он уехал из Архангельска.

В июне 1915 года были арестованы по подозрению в шпионаже и препровождены под конвоем в Петроград И.И. Вульфсберг и Г.А. Пец, которые обвинялись неким служащим в намерении затопить в р. Май-

¹ ГААО. Ф.1. О.12. Д.174. Л.42

² ГААО. Ф.1323. О.3. Д.122; Ф.1323. О.6. Д.59. Л.2

максе шаланду с углем и заказанного специально с этой целью в Голландии парохода, «с целью преградить проход в Архангельский порт пароходов с военными грузами». Нелепость обвинения вызвала протест прокурора, и задержанных освободили. Были допрошены участники экспедиции Г.Я. Седова насчет известного полярного исследователя, этнического немца В.Ю. Визе, по поводу того, что он, якобы, недоброжелательно отзывался о русских¹.

Во время войны многим архангелогородцам, имевшим нерусские фамилии, но российское подданство, приходилось доказывать свое этническое происхождение. Сохранившаяся в Архангельске еще с допетровских времен привычка величать всех выходцев из Европы «немцами» понималась чиновниками в буквальном смысле - как принадлежность к немецкой национальности. Например, когда девушка из семьи Шергольдов, выходцев из Англии, стала устраиваться на государственную службу (переводчицей в таможню), завязалась обширная переписка по поводу истинных корней ее предков, «которые (как говорилось в официальном запросе – Т.Т.), по слухам, перешли в английское подданство во время русско-японской войны, чтобы избежать призыва; раньше же были русско-подданными немцами»².

Следует отметить, что антигерманских погромов, как это случилось в других городах империи, в Архангельске не было, за исключением манифестаций у здания германского консульства в первые дни после объявления о вступлении России в войну. Впрочем, летом 1915 года поступали сведения о готовящемся погроме в Немецкой слободе.

В годы Первой мировой войны, как известно, разразилась самая настоящая информационная война. Газеты раздували антинемецкие настроения, описывая ужасы немецкого плена, жестокость немецких армий по отношению к мирному населению на оккупированных территориях; в каждом немце или австрийце, а также в евреях, финнах, шведах предлагалось видеть потенциального шпиона или диверсанта. Так, инициатором несостоявшегося в Архангельске «немецкого» погрома власти видели газетчика Сергеева, публиковавшего непроверенные сведения о враждебной деятельности якобы немецкой фирмы «Гергард и Гей», которая имела свое отделение в Архангельске³.

Весной 1916 года в Архангельске, как и по всей стране, начались массовые **акции по борьбе «с немецким влиянием»**. Этому предшествовала серия публикаций в центральной и местной прессе о том, что в Архангельске очень сильно влияние обрусевших немцев, что немецкий

¹ ГААО. Ф. 66. О. 3. Д. 2271, л.л. 36, 78; Ф.1. О.4. Т.5. Д.1382. л. 83

² ГААО. Ф.1. О.4. Т.5. Д.1379 л. 132; Ф. 1323. О. 3 Д. 122; Д. 59. л. 2

³ ГААО. Ф.1. О.4. Т.5. Д.1379. л.132; ГААО. Ф.1323. О.3. Д.122; Д.59. л.2

язык продолжает широко использоваться в общении, что даже сохранены «немецкие» названия городских улиц.

Эти акции санкционировались военными властями, опасавшимися возможных диверсий и шпионажа в стратегически важном порту, каким являлся Архангельск. 5 апреля 1916 года состоялось «Особое совещание по вопросу о немецком влиянии в Архангельской губернии». В основном докладе вице-губернатора Турбина отмечалась деятельность немецкой кирхи в Архангельске, где «наряду с обсуждением приходских дел вырабатывается и обсуждается все то, что ведет немцев к их всем известной сплоченности и организованности... Нельзя не указать на вред, приносимый немецкими школами в том виде, в каком они существуют в настоящее время. Воспитание ведется в духе немецкого сепаратизма. ... Желательно недопущение участия в государственном и общественном управлении лиц немецкого происхождения, принявших русское подданство после 1880 года. ... Местная городская дума, имеющая в своем составе пять немцев по происхождению, несмотря на вполне ясные и определенные требования о переименовании улиц с немецкими названиями в третьей части города, под различными предлогами откладывала разрешение этого вопроса. ... Желательно воспреещение, по крайней мере на время войны, браков русских подданных с подданными воюющих с нами держав...»¹. Решением этого совещания в городе было закрыто немецкое училище; в кирхе запретили читать проповеди на немецком языке, и при всех службах должен был обязательно находиться проверяющий. Вся документация в кирхе должна была вестись только на русском языке.

Осенью 1916 года начались гонения и на Немецкий клуб. До войны членство в Архангельском Немецком клубе считалось весьма престижным. Однако с самого начала войны из него стали выходить те его члены, которые хотели сразу же дистанцироваться от этнических немцев, немецкого капитала, немецкой культуры. Совет старшин клуба, опасаясь антинемецких погромов, и не дожидаясь, пока клуб прикроют по распоряжению властей, решил добровольно передать здание для устройства военного лазарета на 350 мест. Сам клуб стал снимать для своих собраний частную квартиру. Во время войны членами клуба состояли 78 человек, из них 15 человек - русские. Пристав Полищук докладывал полицеймейстеру: «до войны ... местные купцы членами этого клуба игнорировались, и только в виде особой милости, по немецкой рекомендации, некоторым из них разрешалось вступать в члены клуба. В настоящее время этими русскими членами они очень дорожат, так как они являются ширмой, прикрывающей немецкое гнездо. ... Я не имею сведений,

¹ ГААО. Ф.1. О.12. Д.174. Л. 20,21

чтобы после объявления войны хоть один член клуба из русских купцов посещал его»¹.

Председателем совета старшин был известный архангельский фабрикант Э.Я. Клафтон, а одним из старшин был избран высланный из города по подозрению в пособничестве неприятелю Эрнст Шмидт. Такой поступок членов архангельского «Немецкого клуба» был воспринят как демарш, направленный против общественного мнения, и, по мнению местного пристава, «заккрытие клуба будет нравственным удовлетворением для людей, истинно преданных царю и родине». В вину членам Немецкого клуба ставились и обычные для подобных заведений развлечения - карточная игра и дружеские встречи с обязательным застольем и выпивкой. Конечно, в условиях войны, когда в государстве проводилась политика, направленная против пьянства и праздных развлечений, прежде всего картежных, членам «Немецкого клуба» следовало вести себя более скромно. К тому же в нем продолжали говорить по-немецки, что было запрещено «обязательным распоряжением» губернатора. Впрочем, полагающийся за это нарушение штраф в 100 рублей не был достаточным наказанием для весьма состоятельных членов клуба. В конце концов, в феврале 1917 года «Немецкий клуб» был закрыт распоряжением губернатора.

Возможно, причина массовой пропаганды против деятельности «Немецкого клуба» имела сугубо практическую подоплеку - в городе не хватало помещений, и дом Мейера, в котором собирался клуб, «приглядел» для своего управления новый Главноначальствующий адмирал Л.К. Корвин. Сам он был из обрусевших немцев, однако именно при нем началось настоящее гонение на все немецкое в Архангельске. Возможно, таким образом он хотел показать свою лояльность к России. Впрочем, такое объяснение было бы неуважительным по отношению к известному флотоводцу; может быть, он действительно хотел решить проблему расселения многочисленных военных учреждений в городе за счет «уплотнения» архангельских немцев, которые и в самом деле владели самыми лучшими особняками в центре Архангельска.

В годы войны небывало активизировалась **общественная жизнь** в губернии, и прежде всего в Архангельске. Начало войны с Германией здесь, как и по всей России, было встречено с воодушевлением. В течение нескольких дней в центре города проходили манифестации с обязательными криками «ура» и пением национального гимна, приветственными речами у зданий английского и бельгийского консульств и воинственными - у германского. По вечерам устраивались гуляния в Летнем

¹ ГААО. Ф. 1. О.12. Д.174. Л. 38

саду и у батальонных казарм, где разместились призывники – будущие защитники Отечества. 20 июля Архангельский, Холмогорский и Онежский уезды были объявлены на военном положении. На чтение царского манифеста о войне с Германией люди толпами сходились к храмам; после чтения манифеста были устроены крестные ходы и отслужены молебны. Представители других концессий, проживающие в губернии, также проявили свое патриотическое воодушевление.

Надо полагать, что правительство предпочло бы, чтобы общественная активность ограничилась только таким патриотическим подъемом. Однако ситуация вынудила власти обратиться к деятельной помощи отечественной буржуазии и либеральной интеллигенции.

Архангельские общественные деятели смогли проявить свои способности и в первые периоды войны, когда активно развернулась деятельность различных общественных организаций, и в 1917 году, когда фактически власть оказалась в их руках, и в период существования собственного Северного правительства (1918-1920 гг.). Оторванные до этого от государственной деятельности, не имея опыта подобной работы, общественные деятели рьяно взялись за новое дело. Правительственных и военных чиновников это раздражало, вызывало в них впечатление суеты. И действительно, опыт участия в решении важных государственных задач российской либеральной буржуазии и интеллигенции оказался не слишком плодотворным, как в государственном масштабе, так и в масштабах губернского города Архангельска. Их деятельность началась весьма активно, однако время показало, что общественники оказались неспособными решать действительно важные проблемы.

Особой активностью на первых порах отличалась Архангельская городская дума, во главе которой стоял деятельный Вильгельм Гувелякен. По поручению Союза городов Архангельское городское самоуправление составило списки тех предприятий и кустарных ремесленников, которые могли бы выполнять какие-то работы для армии и военной промышленности; принимало деятельное участие в организации в городе лазаретов для раненых и больных солдат. Городские власти суетливо пытались любыми способами заявить об Архангельске. Однако обстоятельства сложились таким образом, что Архангельск сам по себе стал «за-требован» для нужд армии и оборонной промышленности как единственный внешний порт в Европейской России, и городские власти решили воспользоваться создавшейся ситуацией в интересах Архангельска: «Ковать железо должно тогда, когда оно горячо, а теперь время такое, которое, может быть, никогда человечеством переживаться не будет, и для Архангельска не повторится!»¹ Городская дума действительно смог-

¹ Северное утро. - 1915. - 6 января.

ла воспользоваться «военными обстоятельствами» для решения многих насущных для города проблем - в частности, решить вопрос устройства в Архангельске электротехнических сооружений и, по крайней мере, попытаться улучшить **санитарное состояние** города.

Город и до войны считался неблагополучным в санитарном отношении. Водопровод имелся лишь в центральных кварталах, да и он не давал достаточно качественной очистки воды. Основная масса населения, особенно в пригородах, получала воду непосредственно из Северной Двины, которая, являясь судоходной, была крайне загрязнена. В городе не было канализации. Ежегодно около 16 пудов отходов с каждого жителя города вывозилось на свалку, которая располагалась в непосредственной близости от жилых кварталов, что создавало опасность инфекционных заболеваний. Отсутствовали дренажные приспособления; вкупе с болотистой местностью это создавало большие сложности, особенно весной, когда поднимались грунтовые воды. Как констатировалось в докладе о санитарном состоянии города, сделанном в городской думе 1 декабря 1914 года, «выгребные клозетные ямы, служащие в то же время местом спуска сточных вод, за редким исключением совершенно открыты, не цементированы. ... К этому еще прибавляются отработанные воды из городского водопровода, которые десятками миллионов ведер также всасываются в поверхность почвы. Стоит только летом копнуть поверхность земли, чтобы вызвать страшное зловоние, так хорошо знакомое каждому обывателю. И если при таких антисанитарных условиях в Архангельске констатируют только превышение смертности над рождаемостью, но не наблюдают постоянных опустошительных эпидемий, то это только благодаря продолжительной, холодной и многоснежной зиме»¹.

Чрезмерно быстрый рост населения города во время войны, присутствие десятков тысяч сезонных рабочих и военнослужащих вызывало беспокойство у властей, занимавшихся санитарным состоянием города. Не имея собственных средств для форсированных санитарных мероприятий и рассуждая так, что значительную часть этих проблем должны взять на себя центральные органы, городская дума решила просить «экстренной помощи».

Городская дума ходатайствовала о предоставлении городу ссуды для проведения необходимых работ по осушке города, для организации централизованного санитарного надзора в таких густонаселенных пригородах, как Бакарица, Биржевая ветка и в поселках при лесозаводах. Резкое увеличение населения привело к увеличению и количества отходов, что поставило на повестку дня вопрос об устройстве новой свалки,

¹ ГААО. Ф. 50. О. 4 Д. 1479. Л. 2об.

причем на значительном удалении от города. Городская дума получила на увеличение ассенизационного обоза 8.000 рублей. За счет казны, воспользовавшись особым положением города как важнейшего порта страны, городская дума пыталась решить также проблемы очистки Обводного канала и осушки ближайших городских окрестностей. Впрочем, от очистки Обводного канала городские власти отказались сами, рассчитывая, что город начнет расти в сторону «мхов», и вскоре потребуется устройство новой дренажной канавы.

Особой проблемой для города был жилищный вопрос для сезонных рабочих. Состояние различных ночлежных и артельных домов, в которых они обычно устраивались на жительство, не соответствовало предъявляемым требованиям, и по идее эти заведения необходимо было закрыть. Однако местные власти опасались, что в этом случае пришедшие рабочие окажутся вообще без жилья. На совместном совещании членов Санитарного совета и владельцев городских «ночлежных, коечных и артельных помещений» было принято компромиссное постановление, разрешающее устройство подобных заведений с выполнением минимальных санитарных норм. На будущее городские власти решили взять на себя вопрос обеспечения рабочих временным жильем, для чего получили пособие у Всероссийского Союза Городов. На средства Земгора, в связи с большим наплывом рабочих и необходимостью принять предупредительные меры на случай инфекционных заболеваний, в Архангельске были построены и оборудованы инфекционные бараки, дезинфекционные камеры, бани, прачечные.

Архангельск был небольшим городом, и полтора-два десятка активистов представляли здесь и «российскую буржуазию», и «российскую либеральную интеллигенцию». Одни и те же люди были гласными городской думы, членами купеческого и биржевого обществ, военно-промышленного комитета, различных культурных и благотворительных организаций. И все же в процессе общественной деятельности они разделились, став защитниками либо «государственных», либо «либеральных» идеалов. Наиболее яркие фигуры в сложившейся ситуации проявляли себя порой противоречиво, как Вильгельм Гувелякен или Исаак Данишевский - будучи одновременно и крупными предпринимателями, и значительными общественными деятелями, они ратовали за интересы города и государства, не забывая при этом «нагреть руки» на выгодных казенных заказах и воспользоваться военными обстоятельствами в своих личных интересах.

Весьма противоречивой фигурой в этот период истории города выступает **Петр Герардович Минейко**. Архангелогородец, он был инжене-

ром и занимал пост Производителя работ по улучшению Архангельского порта. В годы войны он сделал карьеру, прежде всего, благодаря своей энергии. Ему помогло и то обстоятельство, что в 1915 году начальник Архангельского торгового порта был обвинен в злоупотреблениях и отстранен от должности. Минейко начал выполнять и эти обязанности, заняв таким образом «номенклатурную» государственную должность, которую при других условиях ему вряд ли бы удалось получить. В 1916 году Минейко назначается Главным инженером Беломорских портов. Являясь местным жителем, он имел здесь и собственный бизнес. Как предпринимателя, его отличало то, что он не стремился идти традиционным путем, предпочитая начинать совершенно новые дела. Так, еще перед войной он начал торфоразработки, рассчитывая таким образом решить вопрос обеспечения будущей городской электростанции топливом. В годы войны он устроил в быстро растущей Бакарице собственный кирпичный заводик. Царское правительство не приветствовало у чиновников подобного предпринимательства. Государственные служащие на «хлебных» должностях долго на одном месте не засиживались - их постоянно переводили с места на место, чтобы они не «обросли» собственными делами. Однако Минейко был необходим Архангельскому порту, и это осознавали все заинтересованные лица. Ему прощались и тяжелый характер, и грубость по отношению как к подчиненным, так и к вышестоящему начальству. На многочисленные жалобы как «сверху», так и «снизу» адмирал Угрюмов отвечал: «В Архангельске всех приезжих особенно поражают те колоссальные сооружения, которые сделаны портостроительством в такое короткое время, при таких затруднениях, которые существуют в Архангельске по причине его сурового климата, его отдаленности от центра государства и при отсутствии местных достаточных средств. Все это сделано и делается благодаря необыкновенной энергии и знанию местных условий одного только человека - инженера Минейко, и это большое счастье для Родины, что такой человек нашелся в нужный момент и в нужном месте»¹. В своей деятельности Минейко постоянно приходилось искать компромисс между государственными интересами, которые он представлял, интересами города, жителем которого он являлся, и своими личными интересами как частного предпринимателя. Надо сказать, что ему это удавалось - среди многочисленных претензий в его адрес не было обвинений в лоббировании чьих-то, а также и своих собственных интересов.

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д. 5185. Л.89 (Письмо адм. Угрюмова Керберу (Корвину). Август 1916 г.)

Но если между Минейко - инженером и Минейко - горожанином конфликта не было, то подобной гармонии не возникло между городской общественностью и военными властями. Последние относились к горожанам с недоверием, подозревая их в защите своих местных интересов и равнодушию к общегосударственному делу. Это было обычным делом: между военным гарнизоном и обитателями населенного пункта, в котором он расквартирован, редко встречается взаимопонимание. В этих условиях в весьма щекотливом положении оказался **Архангельский гражданский губернатор С.Д. Бибиков**. Являясь представителем центральной власти, он вместе с тем нес ответственность за благополучие жителей губернии. Мнение руководства о Бибикове было противоречивым. В сентябре 1914 года представитель Морского министерства, заинтересованного во введении военного единоначалия в регионе, так его характеризует: «Сергей Дмитриевич человек нервный и с большим самолюбием. Оказавшись по случаю военного положения лишенным полноты власти, каковая у него была до войны, он стал болезненно раздражительным и тем вызвал неприязненное к себе отношение со стороны представителей всех ведомств»¹. Трудно было не стать раздражительным в тех условиях, в которых пришлось работать Бибикову в начальный, самый тяжелый период войны. Ему надо было примирить интересы казны и населения, что было весьма сложно. Зимой 1915/16 гг. у него возник конфликт с Главначем по поводу ледоколов: Главнач стремился использовать их только для перевозки важных военных грузов, а у губернатора «болела голова» о завозке продовольствия и медикаментов для десятков тысяч военнопленных и рабочих, трудившихся на строительстве Мурманской железной дороги. Эти постоянные конфликты, в которых Бибиков твердо стремился защищать интересы населения, привели к тому, что в конце 1916 года губернатора отправили в «почетную отставку» - он был назначен сенатором. Теперь в интересах Морского министра было отстоять Бибикова, и он дает ему совершенно другую характеристику: «Им (Бибиковым) выказаны недюжинные административные способности в деле согласования интересов перевозки военных грузов с интересами края. ... Смена Бибикова является крайне нежелательной»².

С.Д. Бибиков покинул Архангельскую губернию в январе 1917 года. Он стал одной из жертв «губернаторской чехарды», которая происходила в России в годы войны и выражавшейся в том, что император, под давлением «общественности», снимал с должности то одного, то другого губернатора, пренебрегая народной мудростью, что «коней на пере-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.382. Л. 3

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д. 5172. Л. 9

праве – тем более во время такой войны! – не меняют». Новый губернатор – А.Ф. Шидловский – до губернского города так и не доехал. В результате Февральской революции эта должность была ликвидирована; губернским комиссаром Временного правительства в Архангельской губернии был назначен В. Гувелякен.

Среди множества проблем, которые приходилось решать совместными усилиями общественности, городских и губернских чиновников, особенно тяжелыми были продовольственный и топливный вопросы. Небывалый наплыв в город пришлого населения породил **квартирный кризис** в Архангельске.

Сдача жилья в наем никогда не была особо прибыльным делом в Архангельске. Так называемых «доходных домов» в городе почти не было. Приезжие снимали квартиры у горожан, которые стремились иметь не по одному дому, как бы вкладывая деньги в недвижимость, с тем, чтобы потом эти дома можно было передать подросшим детям или, в случае нужды, продать. Чтобы дома не пустовали, а приносили хоть какой-то доход, их сдавали в наем. Приезжих в городе было немного. Для назначенных сюда на службу чиновников существовали казенные квартиры. Квартиросъемщиками в основном были административно-ссылные, рабочие, мелкие предприниматели.

В годы войны ситуация резко изменилась. Количество приезжих, нуждающихся в жилье, резко возросло. Проблема помещений обострялась большим количеством различных фирм, контор, учреждений, открывшихся во время войны в Архангельске и предлагавших домохозяевам большие деньги за наем помещений.

С одной стороны, горожане имели возможность хорошо заработать, сдавая квартиры в наем. Но с другой стороны, вызванный высокой конкуренцией рост цен на жилье спровоцировал конфликт домохозяев с местными властями, в чьи обязанности входила также защита интересов приезжих съемщиков жилья – офицеров, эвакуированных специалистов, командированных чиновников, беженцев.

Городская дума находилась в постоянной переписке с различными ведомствами, требовавшими помещений. Кажется, уже все свободные здания были розданы: под приют для беженцев приспособили здание рыбопромышленного музея; в недостроенном Народном доме и в пустующем здании Соловецкого подворья в Соломбале были размещены воинские части. Но требовались все новые и новые помещения, а у города их не было. Так, командированные осенью 1915 года в Архангельск таможенные служащие жили по несколько семей в одной комнате прямо в своих служебных помещениях. Управляющий таможней жа-

луется губернатору: «Домовладельцы отказываются пускать на квартиры жильцов с детьми... Просят по 15 и более рублей за комнату без отопления, а жалование таможенного досмотрщика 23-30 рублей в месяц»¹. Брать на себя вопрос расселения прибывших в город полицейских с семьями городская дума просто отказалась, сославшись на то, что они присланы для организации охраны порта, то есть казенной территории, и поэтому их обустройством должны заниматься представители государственной власти.

Городская дума видела причины повышения цен на жилье в «несоответствии между усиленным спросом со стороны предприятий, вновь открывающих здесь свои отделения и конторы и дающие какие угодно цены, и ограниченностью предложений подходящих помещений», а также в «повышении налогов, дороговизне содержания домов и в наплыве служащих». В центре города уже в первые месяцы войны цена за наем помещения под контору увеличилась в полтора-два раза, а за жилье на 20-25%. Распоряжением губернатора было запрещено поднимать цены на квартиры; в сентябре 1915 года были введены таксы на наем жилья.

Даже несмотря на вызванную военными обстоятельствами проблему жилья, в отдаленных районах - в Соломбале, Кузнечихе особого спроса на него не было, и цены не повышались. Городская дума вновь воспользовалась этим; поскольку жилищная проблема более всего волновала представителей правительства, которые стремились обеспечить жильем многочисленных командированных в Архангельск лиц, им и предлагалось ходатайствовать о предоставлении городу новых ссуд - для устройства трамвая, чтобы сделать городские окраины более пригодными для жилья; для осушки болот, чтобы город мог разрастаться на восток.

Тем временем проблема жилья становилась все острее. Под гостиницы для офицеров приспособлялись суда, а под жилища для рабочих - трюмы промысловых судов и барж, железнодорожные вагоны-теплушки. Все это только обостряло транспортную проблему, но вопрос жилья на тот момент казался более насущным. Военные власти были готовы заняться реквизицией жилых помещений. Вновь назначенный Главноначальствующий Корвин сообщает в Петроград: «В городе есть дома, но хозяева не желают уступать добровольно. Все офицеры бедствуют в приискании себе помещений. Для них намерен потребовать от города помещений или расквартирования по горожанам»².

¹ ГААО. Ф.7. О.1. Д.1552. Л.189

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5131. Л.117

В 1917 году подобные «уплотнения» действительно практиковались. На жилье в Архангельске «спрос был огромен, а предложения никакого. В одной комнате бывает по одной-две семьи». Для решения этих проблем применялись «реквизиции» квартир и «уплотнение» домохозяев. В 1917-1918 годах местные органы самоуправления всерьез подумывали об устройстве собственных «доходных домов», то есть о муниципальном жилье. При городской думе обсуждался также вопрос о строительстве домов на кооперативных началах¹. Не дожидаясь решения властей, горожане сами стали объединяться в стихийные «жилищные кооперативы».

На протяжении войны все более понижался **уровень жизни** населения. Дороговизна продовольствия, услуг, жилья приводила к повышению заработной платы, что в свою очередь вновь провоцировало подъем цен. Определенное равновесие в обществе было нарушено. Если до войны с требованием повышения заработной платы в основном выступали рабочие, то теперь эти вопросы поднимались служащими государственных и муниципальных учреждений, полицейскими, военнослужащими.

Бедствовали и офицеры расквартированных в городе частей. По мнению одного из них, в Архангельске существовала такая дороговизна, что он не мог идти ни в какое сравнение ни с одним другим приморским городом. В частном письме офицер пишет товарищу: «При всей своей громадной работе я в материальном отношении прямо совершенно не обставлен. Ты сам знаешь, что стоит теперь жизнь, а здесь, в Архангельске, не жизнь, а какая-то грабировка. Жить приходится в паршивой гостинице, где самая

В годы войны в Архангельске существовала торговля «роскошных французских автомобилей Делазэ». На улицах города появилось небывалое количество машин, а водители «шалили» - ездили по улицам с такой скоростью, что у пешеходов появился реальный шанс попасть под колеса.

скромная жизнь обходится в 300 рублей в месяц, а остальные все расходы берут еще не меньше 100 рублей; например, стирка воротничка дошла до 30 копеек. Но ведь у меня есть еще семья, которой я при современных ценах тоже не могу дать меньше трехсот рублей. Получаю я уже третий месяц 143 рубля жалования по чину. ...У меня уже не хватает моих сбережений, в гостинице долги, и домой надо послать...»².

¹ Кошкин К.А. Жилищная нужда и ближайшие способы ее устранения. / Доклад, прочитанный в Думском заседании от 20 ноября 1917г. - Архангельск, 1918; Товарищеское дело. - 1918. - №3.

² РГА ВМФ. Ф. 418. О.1. Д.1422. Л.л.153, 98,

Максимальное жалование полицеймейстера в Архангельске составляло летом 1916 года 201 рубль в месяц, городской получал 35 рублей; и это при том, что обычный заработок грузчика в порту был тогда не менее 300-360 рублей в месяц. Современники отмечали, что многие мелкие чиновники, таможенные досмотрщики и даже полицейские чины брали краткосрочные отпуска, чтобы поработать в порту, поскольку их месячное жалование соответствовало двух-, трехдневному заработку портового рабочего.

11 мая 1916 года Совет министров принял постановление о процентной добавке к жалованию государственных служащих на период войны, в связи с вызванной войной дороговизной. Причем повышение зависело от жалования - чем ниже жалование, тем выше была процентная добавка. Таким же принципом руководствовались и городские власти, повышая в 1915 году заработную плату служащим городских учреждений. Так, получавшим до 700 рублей в год дали прибавку в 20%, тем, у кого жалование было в пределах 1200 рублей - 10%, служащим с высоким заработком повышения не было¹. Семейства муниципальных служащих, призванных на войну, выплачивалось 70% их жалования.

В годы войны очень развита была общественная **благотворительность**. Еще до войны это было одной из позволенных форм общественной деятельности. Война создала сразу массу людей, которые нуждались в общественном благодеянии - семьи солдат, лишившихся кормильцев; раненые и больные воины в госпиталях; позднее к ним прибавились беженцы.

В связи с большим количеством раненых, доставляемых в Архангельск для выздоровления, местная общественность решила устроить для них санаторий. Было выделено 6 десятин земли у дер. Белая гора Уемской волости.

Сбор средств на благотворительность проводился специальными фондами, организованными под патронажем женщин из Императорской семьи, а также общественными организациями и органами местного самоуправления.

В Архангельске сбор средств начался сразу же после начала войны. Как и любое «общественное начинание», он находился под патронажем властей: 1 августа был создан специальный «Комитет по сбору пожертвований на нужды больных и раненых воинов, а также их семьям» под председательством губернатора. В Комитет вошли «первые дамы» Архангельска. В частности, супруга губернатора, жена и дочь вице-губернатора, жены купца А.Ю. Суркова, купеческого старосты Манакова и депутата Государственной думы от Архангельской губернии, врача

¹ ГААО. Ф.7. О.1. Д.1492. Л.234

Кривоногова. При городских церквях были созданы приходские попечительства для помощи семьям ушедших на фронт прихожан; священники занимались сбором средств для раненых воинов в школах. Активно устраивались различные сборы денег и вещей, благотворительные концерты и спектакли. «Архангельский кружок для помощи воинам действующей армии» направил на фронт два транспорта с бельем, которое шили дамы в мастерских, устроенных при Техническом училище и в Клубе приказчиков и конторщиков. Был устроен «День табака», который позволил собрать для солдат 307 пудов махорки. Материальная помощь в различных формах оказывалась прибывающим из-за границы эмигрантам, а с осени 1915 года и многочисленным беженцам.

Начавшаяся европейская война вселила надежду у местной общественности на осуществление давнишней мечты - организовать поблизости от Архангельска курорт. Этому способствовало, во-первых, то, что из-за войны желающие ездить «на воды» не могли посещать заграничные курорты, и готовы были ездить на свои, отечественные. А во-вторых, под благовидным предлогом, что на этих курортах будут поправлять свое здоровье раненые воины, местные предприимчивые деятели желали получить казенные субсидии. Санаторий решено было устроить у деревни Белая гора (Жаровиха). Этим делом заинтересовалась супруга губернатора Е.В. Бибикова; остальные члены «оргкомитета» надеялись, что губернатор благодаря своему авторитету сможет получить необходимую сумму из казны. После отъезда Бибиковых из Архангельска в начале 1917 года эта надежда исчезла, и оргкомитет сам собой распался, так как желающих вкладывать собственные деньги в это мероприятие не нашлось.

Вообще, люди все меньше стремились решать какие-то вопросы самостоятельно, предпочитая получать казенное финансирование. Постепенно и ручеек благотворительных пожертвований начал истощаться; все больше людей нуждались в общественной помощи, все меньше возможностей оказывать ее было у остальных, поскольку уровень жизни стал заметно понижаться. В Архангельске даже те благотворительные учреждения, которые с довоенных времен существовали на благотворительные пожертвования, стали остро нуждаться. На грани закрытия были молочные кухни общества по борьбе с детской смертностью «Капля молока»; в 1917 году детские приюты и богадельни для инвалидов и престарелых оказались в совершенно плачевном состоянии.

Правительство предпринимало различные меры, чтобы хотя бы часть средств, необходимых для помощи пострадавшим от войны, получать с населения. С ноября 1915 года были введены благотворительные сборы с каждого проданного билета на все увеселительные мероприятия. В связи с этим устроители увеселений представляли полицеймейстеру полный отчет о проведенном мероприятии¹. Эти отчеты показывают, как с развитием кровопролитных военных действий на фронтах и общем понижении уровня жизни количество «увеселений» увеличивалось, и они становились все более и более «увеселительными». В городе открывались различные цирки, в которых можно было увидеть все, вплоть до «дамского бокса». Волна развлечений захлестнула город. Сюда устремились содержатели различных сомнительных зрелищных учреждений, типа «паноптикума» с анатомическим театром восковых фигур, в котором, например, устраивались сеансы «только для дам». Все это было рассчитано на многочисленных приезжих, которые имели в Архангельске высокие заработки и стремились развлечься. Сначала приезжие дельцы посещали традиционные местные мероприятия с обязательными «благотворительными базарами». Военные заказы принесли им сверхприбыли, и они с удовольствием часть этих денег, полученных в основном из казны, тратили на благотворительные цели, поражая горожан своей щедростью. Вскоре деньги нуворишей стали попадать в кассы держателей «зрелищных учреждений». Чтобы заставить этих гос-

«...Все старое пошло на-
смарку. Невиданные дотоле
громadne океанские парохо-
ды вошли в широкую Двину и
вышли из них на берег невидан-
ные люди. Замелькали
черные, страшные лица нег-
ров, желтые китайцы, появи-
лись суровые, самоуверенные,
бритые англичане, обходи-
тельные французы.

А потом и в городе все
пошло по-новому: загорелось
на улицах и в домах электри-
чество, превращая глухую
ночь в день. Забегал трамвай.
Тяжело заворачивались по бере-
гам, у новых причалов, паро-
вые краны и лебедки, зады-
мились заводы вдоль извили-
стой Маймаксы; на неведомой
доселе никому Бакарице и на
Быку выстроились целые го-
рода, а в Соломбале появи-
лись одетые в худые шинели и
бескозырки пленные враги –
германцы и австрияки. Поя-
вились орды косоглазых,
бронзовых, добродушных бу-
рят, приехавших Бог весть
откуда строить новые дороги;
понаехало столько всякого
нового народу, что жить стало
негде, и начали селиться люди
даже в Кег-острове, в богатых
и чистых крестьянских домах.

Наконец, подобралась и
дороговизна; ополоумели
женки с молоком, лотошницы
с рыбой и прочие торговцы;
словно наехало что и на из-
возчиков; ни к чему не стало
приступа. И такие всюду на-
чались заработки, что стали
зарабатывать в один день
больше, чем в прежние вре-
мена в месяц...

(Северное утро. - 1917 - № 11)

¹ ГААО. Ф.39. О.1. Д.923

под «поделиться», правительство вводит различные налоги - например, «военный», который обязаны были платить лица призывного возраста, получившие отсрочку от армии. Введенный в 1916 году подоходный налог предполагал льготу тем, кто делал большие благотворительные пожертвования. Это стимулировало различные фирмы вкладывать деньги в народное образование, культуру, социальные программы¹.

Наплыв приезжих отрицательно сказалось на **психологическом климате в городе**. К началу века Архангельск был достаточно благополучным городом. Удалось ликвидировать такую проблему, как нищенство. Однако в годы войны она вновь проявилась. К удивлению общественности, благотворительные акты только способствовали этому. Многие приезжие, прежде всего беженцы и эмигранты, даже не пытались найти работу, ходили по учреждениям и зажиточным людям, выпрашивая подаяния.

В городе, даже в центральных кварталах, обычным явлением стало хулиганство. Женщины даже днем стали опасаться прогуливаться одни.

Показателем этого разгула стало весьма жестокое наказание, примененное к группе матросов, которые 9 ноября 1915 года «вооруженные палками, напали на публичный дом “Новый свет” по Псковскому проспекту, выломали окна, набросились на девиц, некоторых избили, ограбили». Вероятно, чтобы другим было неповадно, матросы были приговорены к смертной казни. Впрочем, потом наказание было заменено каторгой².

Все это не могло не ужасать добропорядочных горожан. В первые месяцы войны они принимали решение на своих приходских собраниях о закрытии винных лавок, публичных домов и даже зрелищных заведений, если они находились вблизи храмов. Теперь же все эти заведения перебрались с окраин в центральные районы города. Процветало и пьянство, несмотря на все принимаемые меры.

Под влиянием военных обстоятельств создаются предпосылки для женского движения. В Архангельске женское население было более образованным и культурным, что отмечали многие приезжие, но все-таки находилось под гнетом определенных условностей. Война привела к тому, что женщин все больше привлекают к различным видам работы, в том числе и в государственных учреждениях. Женщинам стали доступны закрытые прежде развлечения. Дамские юбки стали более короткими, вышли из моды жесткие корсеты и нижние юбки, одежда стала более удобной. Женщины постепенно освобождаются от сковывавших их условностей и вливаются в общественную жизнь. В эпоху революций ис-

¹ ГААО. Ф.713. О.4. Д.д.28, 211

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5131. Л.214; ГААО. Ф.66. О.3. Д.2302

тория Архангельска знает немало примеров женской активности, в частности, Женский патриотический союз.

Общественное мнение все более попадало под влияние новой системы ценностей. Еще недавно все общество было едино в своем патриотическом подъеме; теперь то, что когда-то казалось священным, вызывало раздражение и издевательство. Городские газеты стали публиковать все более разнузданную рекламу и все более двусмысленные объявления. По рукам ходили гнусного содержания листовки со сплетнями о царской семье и с местной информацией - например, о том, что все власти в Архангельске являются немецкими шпионами. Полиция ничего не могла сделать с этими проявлениями нелояльности, прежде всего потому, что само общество становилось нелояльным. Добропорядочному горожанину казалось, что вокруг него все рушится. И это было действительно так. Всего за три с половиной года войны российское общество успело небывало консолидироваться, окончательно развалиться, и к концу 1917 года стояло на грани общей катастрофы: полный развал экономики и транспорта; неразрешимая проблема продовольствия и топлива для городского населения; безработица - при отсутствии рабочих рук для поддержания элементарной жизнедеятельности; крайний антагонизм между всеми слоями общества, без всякой надежды на компромисс; глубокий нравственный кризис, усугубленный общей подавленностью.

За три года войны Архангельск претерпел значительные изменения. Город буквально захлестнули волны пришлого населения - рабочих, беженцев, военнослужащих. При этом нарушилась традиционная социальная структура города. По национальному признаку или в силу общих антинемецких настроений подвергались гонениям и просто подозрительному отношению многие уважаемые горожане.

Нарушилось хрупкое равновесие, сформировавшееся в обществе в начале XX века. Накопление экономических, социальных, психологических проблем и неспособность властей их преодолеть сформировало в северянах недоверие к местным и центральным, как властным, так и общественным структурам. Общество оказалось расколотым; его охватила апатия, неуверенность в завтрашнем дне. На этом фоне горожане в целом индеферентно отнеслись к последующим социальным и политическим событиям.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Первая мировая война - величайшее историческое событие; для Архангельска она сыграла огромную, не до конца еще осознанную роль, определившую его социальное и экономическое развитие на протяжении всего XX века. Во время Первой мировой войны стремительно развивался Архангельский порт, который приобрел исключительное значение не только для края, но и для России и ее союзников, ввозивших через него вооружение для Восточного фронта, оборудование и сырье для российской оборонной промышленности, и вывозивших продовольствие, транспортировавших рабочих для французской оборонной промышленности и российские военные формирования для поддержки союзников на Западном фронте. Начавшаяся война показала, насколько недальновидной была правительственная политика игнорирования Русского Севера и Архангельского порта. Несмотря на многочисленные предупреждения специалистов, что в случае возможной европейской войны только северные порты будут открытыми для внешних сношений, ничего не было сделано по усилению их как в военном, так и в экономическом отношении, и лишь Архангельск оказался связан регулярным сообщением с центральными губерниями. Поэтому именно на него были устремлены все надежды Петрограда в связи со сложившейся ситуацией. Правительство было заинтересовано в расширении и улучшении Архангельского порта, в его безопасности в военном отношении. В кратчайшие сроки и за казенный счет третьеразрядная гавань, имевшая глубоко экспортную специализацию, была перестроена в крупный мировой порт с соответствующей инфраструктурой. Был возрожден ликвидированный еще в сер. XIX века военный порт, сформирована военная флотилия и создана четкая система охраны всего прилегающего водного района. После войны военная доктрина Советской республики уже трактовала Европейский Север России как важнейший стратегический район: «Значение для РСФСР Северного морского театра определяется всеми теми преимуществами, какие дает государству свободный выход в океан». Обсуждался даже вопрос о сосредоточении в этом районе главных военно-морских сил республики¹.

Во время войны происходили события, кардинально изменившие дальнейшую судьбу Архангельска и Русского Севера. К этим событиям следует отнести, кроме значительных портостроительных работ, развития железнодорожного и речного транспортного сообщения, появление также и новых видов промышленности в крае. Вторая пол. XIX и нач.

¹ Объяснительная записка к декрету о воссоздании морской силы РСФСР. 15.02.1921г. / Публикация. // Отечественная история. - 1994. - №2. - С.171

XX века было временем поиска новых путей экономического развития Русского Севера, когда возникали многочисленные проекты по развитию региона. Экстремальная ситуация, сложившаяся с началом Первой мировой войны и придавшая особый статус Архангельскому порту, сделала разрабатываемые проекты затребованными и заставила принять срочные меры по их реализации в рамках всероссийской «борьбы с германским засилием»; некоторые из них были осуществлены в годы войны или в последующие десятилетия.

Это грандиозное переустройство Севера проводилось в кратчайшие сроки, в сложной ситуации, без строгого плана и анализа последствий. Для его проведения требовалось кардинальное изменение социальной системы: происходила масштабная централизация всех властных структур; проводились реквизиции, прежде всего транспорта и крупных промышленных предприятий, а также принудительная реквизиция труда; привлекались массы рабочих из различных районов страны, в том числе и занятых в сельскохозяйственном производстве. Тем самым фактически был создан базис для проведения в дальнейшем социальных преобразований, начатых в результате Октябрьской революции.

Вместе с тем, происходили большие изменения в общественной жизни. Правительство вынуждено было обратиться за помощью и советом к местным торгово-промышленным кругам и либеральной интеллигенции. На примере Архангельска можно видеть, как буржуазия упустила свой шанс. Не имея опыта либеральной экономики, российская, и в частности архангельская буржуазия не смогла воспользоваться предоставленной возможностью взять в свои руки политическую власть и разумно воспользоваться ею. Думая только о своих сиюминутных интересах, а не о перспективах своего класса и всей России, национальная буржуазия создала у правительства и у народных масс впечатление, что она готова работать только ради личной наживы. Тем самым еще более обострились социальные противоречия и раскол в обществе.

Справедливости ради следует сказать, что многие новшества в Архангельске в первый период войны предлагались именно местной буржуазией, и даже осуществлялись ею. Местные активисты горячо выступали в защиту частной инициативы и предприимчивости. Однако правительственные структуры «реквизировали» одно за другим эти новшества, давая при этом буржуазии хорошие «отступные» - деньгами или льготами, создав у нее тем самым желание находиться под постоянной опекой государства. Выполнение государственных заказов давало предпринимателям очень большие деньги. Со стороны именно частных предпринимателей слышалось требование жесткой регламентации и централизации власти в условиях войны. Безусловно, в создавшейся си-

туации это было необходимо, но тем самым буржуазия лишала себя возможности проявления инициативы, о которой сама же и ратовала. В силу социально-политических условий Россия не знала экономического либерализма, можно сказать, что ни промышленность, ни торговля, ни банковское дело никогда не развивались самостоятельно. В условиях же Мировой войны, когда и в других европейских странах вся экономическая жизнь оказалась подчинена строгой регламентации и планированию, в России же эта насущная необходимость вылилась в чрезмерное подчинение всей промышленности и торговли государственной опеке. Как бы то ни было, политика централизации и контроля дала на первых порах положительные результаты: пример - строительство в кратчайшие сроки Архангельского порта. Однако значительно усложнившаяся в годы войны бюрократическая система была причиной начавшихся сбоев. Кроме того, контроль за действиями властей со стороны т.н. «общественных организаций» - ВПК, Земгора и т.д., кроме положительного, давал и обратный эффект: большое количество различных «представителей» и «уполномоченных» создавали дополнительную неразбериху, вследствие чего исполнительная власть не в состоянии была справиться с выполнением многочисленных обрушивавшихся на нее решений, и становилась объектом в целом справедливой, но разрушительной критики. С другой стороны, общественные структуры не могли справиться с проблемами обеспечения населения продовольствием и предметами первой необходимости; несмотря на все властные полномочия, переданные органам общественного самоуправления, и поддержку со стороны гражданского губернатора, выпускавшего соответствующие «обязательные постановления», город в течение всей войны лихорадило от недостатка продуктов питания, топлива, позднее к этому добавился жилищный кризис и сопутствующие ему «уплотнения». Все это послужило негативным фактором для накопления социального недовольства, ощущения бытовой неустроенности, нервозности у населения, и в конце концов привело к психологическому срыву, когда обыватели пребывали в состоянии апатии в течение всего периода социальных катаклизмов.

Начатое в экстремальных условиях Мировой войны экономическое переустройство края нашло свое продолжение в период индустриализации и коллективизации, когда в Архангельске и на всем Европейском Севере России шло активное строительство новых промышленных предприятий, о многих из которых местная общественность говорила еще в годы войны, а проблема обеспечения новых строителей рабочими руками решалась за счет использования принудительного труда, как это в годы войны и практиковалось. Это экономическое переустрой-

ство особенно усилилось в связи с требованиями обороны страны, накануне и во время Второй мировой войны, когда Архангельск, наряду с Мурманском, вновь использовался для торговых связей с союзниками и поэтому требовал особенно тщательных усилий для защиты с моря, с воздуха и с суши; - и продолжалось в период «холодной войны». Все это придало экономике Архангельского Севера однобокое и, как выяснилось к концу XX века, нежизнеспособное в рыночных условиях направление. Нарушение традиционных хозяйственных форм привело ко многим кризисным явлениям, прежде всего социальным и экологическим. «Сегодня становится очевидным: избыточная заселенность Севера, его чрезмерное хозяйственное освоение привели к деградации природы»¹.

События Первой мировой войны не прошли бесследно и для городской культуры Архангельска. В начале XX века она находилась на той стадии своего формирования, когда на смену сословности приходила единая, более консолидированная городская культура. Однако в результате миграционных явлений, происходивших здесь в период войны, под напором пришлого населения она начала разрушаться. Как и в других российских городах, в Архангельске этот процесс усугубился в начале 1920-х годов, когда на смену прежней городской «элиты» пришли чужаки, не умевшие и не желавшие ценить местные традиции, когда в результате реквизиций и уплотнений нарушился городской микроклимат. Но начало этому разрушению было положено в годы войны.

Тогда же сложилось определенное потребительское положение города, который, как, впрочем, и весь край, уже не мог жить без донорских вливаний из центра. Пользуясь особым положением города в годы войны, местные власти отказались от претворения в жизнь проектов рационального энергообеспечения края путем получения энергии для городских электротехнических сооружений из местных источников, предпочитая получать «казенное» топливо - импортный каменный уголь. Последствия этого шага Архангельск испытывает в начале XXI века, когда город оказался заложником своей зависимости от привозного топлива. И таких примеров можно привести еще немало.

Первая мировая война имела поворотное значение для судеб всего мира, России, а вместе с ними и Архангельска. Вступив в войну небольшим портовым городом, занимавшимся почти исключительно распиловкой и экспортом древесины, Архангельск в первые же месяцы «Великой войны» превратился в гигантский, мирового уровня порт - фактически единственный порт России. Особое положение города привлекло к нему внимание властей: именно тогда Русский Север превратился в

¹ Коротяев В.И. Русский Север в конце XIX - первой трети XX вв.: Проблемы модернизации и социальной экологии. - Архангельск: Изд-во ПГУ, 1998. - С.185

район сосредоточения крупных вооруженных сил. Задумываясь о дальнейшем развитии края, местные предприниматели поднимали вопросы об устройстве здесь новых видов производства. Война заставила проявиться многих талантливых организаторов - как архангелогородцев, так и командированных сюда специалистов. Именно во время войны готовились предпосылки будущих демократических преобразований, во время войны они мучительно развивались, и порожденные этой войной трудности в конце концов помогли эти преобразования заглушить. Во время войны завязался узел сложнейших противоречий, попытки разрубить который привели к тяжелейшим катаклизмам - революции и кровавой гражданской войне. Та роль, которую играл Архангельск в стратегии войны, привела к нежеланию стран Антанты терять в результате одностороннего выхода России из войны сложившуюся инфраструктуру, что в конце концов создало предпосылки для военной интервенции союзников на Север России.

Дав толчок для развития всех сторон жизни небольшого северного портового города, война обеспечила ему особый путь развития на протяжении всего XX века. Война послужила началом возрождения Севера, определила дальнейший его подъем, создала предпосылки для социального и экономического развития Архангельского порта и всего края в последующие десятилетия. Была создана необходимая база для дальнейшего экономического освоения Севера и северных морей, развития традиционных и новых видов промышленности. Однако направление этого развития заведомо было определено неверно. В условиях переживаемого в конце XX века системного кризиса экономика края оказалась нежизнеспособной. Это касается не только производства; вся социальная жизнь, ментальность населения были подстроены под определенные условия существования, и при нынешней ситуации подвергаются мучительной ломке. Экологический тупик, в котором оказался сегодня Архангельский Север, также имеет своей первопричиной грандиозные преобразования, начавшиеся в крае в эпоху Великой войны.

Использованные сокращения:

ГАО - Государственный архив Архангельской области
РГА ВМФ - Российский государственный архив Военно-морского флота
Известия АОИРС – Известия Архангельского общества изучения Русского Севера

Использованная литература:

Опубликованные документы:

1. АРХАНГЕЛЬСКИЙ торговый порт: Докл. Моск. торгово-промышл. о-ву. – М., 1914.
2. БЛИНОВ В. На Мурмане. - Пг., 1918
3. БОГДАНОВ И. Продовольственно-промышленные железные дороги Севера. - Тотьма, 1918.
4. Визе В. Всемирная война в Архангельском крае. – Изв. АОИРС. – 1918. - № 3-4.
5. ВСЕРОССИЙСКАЯ сельскохозяйственная и поземельная перепись 1917 года по Архангельской губернии. - Вып. I,II. - Архангельск, 1919.
6. ГОРОД Котлас и его роль в развитии народного хозяйства Северного Края: Материалы социал.-эконом. обследований. - Л., 1929.
7. Давыдов В. Гибель «Оремсби»: Драма во льдах Полярного моря: (Эпизод из Великой Мировой войны). - Пг, 1919.
8. Данишевский И.И. Экономическое положение нашего Севера, его внешняя торговля в связи с переживаемыми событиями. - Архангельск, 1918
9. Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. - Архангельск 1919
10. Данишевский И.И. Экономические перспективы в связи с железнодорожным строительством на Севере. - Архангельск, 1917
11. Данишевский И.И. Экономическое положение нашего Севера, его внешняя торговля в связи с переживаемыми событиями. // Известия АОИРС - 1918.- №1-2;
12. ДОКЛАДНАЯ записка Архангельского губернатора С.Д. Бибикова в Совет Министров по вопросу о планомерном проведении мероприятий, необходимых для широкого экономического развития Северного края/ Для служеб. пользования. - Пг., 1916.
13. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ строительство на Севере России с точки зрения интересов лесной промышленности: Проекты ж.д. стр-ва и их

сравн. значение для рус. государства и народного хозяйства. - Усть-сысольск, 1917

14. ИЗЫСКАНИЯ в устьях р. Северной Двины, произведенные в 1915-1916 года для составления аванпорта у гор. Архангельска / Сост. В.Е. Ляхницкий // Тр. отд. торг. портов М-ва торговли и пром-сти. - Пг, 1916. -Вып. XLIX
15. ИНСТРУКЦИЯ городским Архангельской городской полиции. - Архангельск, 1916.
16. Кандиба Б.Н. Русское портостроительство в период войны 1914-1917гг. - Л., 1924.
17. КИРПИЧНИКОВ С.В. Пояснительная записка к проекту улучшения Архангельского порта. - Архангельск, 1908.
18. КОММЕРЧЕСКАЯ справочная книжка Архангельской губернии на 1915 год. / Арханг. о-во взаимного кредита. - Архангельск, 1915
19. КОШКИН К.А. Жилищная нужда и ближайшие способы ее устранения: Докл., прочит. в Дум. заседании от 20 нояб. 1917г. - Архангельск, 1918
20. ЛЕВИТСКИЙ С.А. Путь к океану. - Петрозаводск, 1915.
21. Любавин Д. Север России и удлинение навигации в Белом море // Известия АОИРС - 1909. - №15.
22. МАТЕРИАЛЫ к ходатайству Архангельского городского общественного управления о разрешении выпуска 3-процентного облигационного займа на сумму 3 миллиона рублей нарицательных. - Архангельск, 1913
23. МУРМАНСКАЯ железная дорога: Крат. очерк постройки ж.д. на Мурман с описанием ея района. - Пг: Изд-во Упр. по постройке Мурман. ж.д., 1916
24. ОБЗОР Архангельской губернии за 1913 год. - Архангельск. 1914
25. ОБЗОР Архангельской губернии за 1914 год. - Архангельск. 1915
26. ОБЗОР Архангельской губернии за 1915 год. - Архангельск. 1916.
27. ОТЧЕТ о состоянии и деятельности Архангельского торгового порта и портовых учреждений за 1922/23 операционный год.- Архангельск, 1925
28. ПАМЯТНАЯ книжка по Архангельской губернии за 1913 год. - Архангельск, 1913
29. ПАМЯТНАЯ книжка по Архангельской губернии за 1914 год. - Архангельск, 1914
30. ПАМЯТНАЯ книжка по Архангельской губернии за 1915 год. - Архангельск, 1915
31. ПАМЯТНАЯ книжка по Архангельской губернии за 1916 год. - Архангельск, 1916

32. ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ записка к проекту подходов от Вологдо-Архангельской линии железной дороги к г. Архангельску и линии от последнего к аванпорту в Сухом море. - Пг., 1915
33. РОМАНОВ А. К вопросу об устройстве казенного, или субсидируемого казной, вполне оборудованного лечебного места (курорта) на побережье Белого моря, в районе Унской губы // Памятная книжка Архангельской губернии на 1915 год. - Архангельск, 1915
34. СБОРНИК материалов по колонизационным обследованиям Севера. - Пг, 1919
35. СПРАВОЧНАЯ книжка по Архангельскому Городскому Общественному управлению, 1870-1910гг. - Архангельск, 1910
36. СВЕДЕНИЯ санитарно-статистического бюро Архангельской городской управы. - Архангельск, 1914.
37. СТАТИСТИЧЕСКИЙ ежегодник Архангельской губернии. 1916г. - Архангельск, 1916
38. СТАТИСТИЧЕСКИЙ сборник по Архангельской губернии. 1917-1924 гг. -Архангельск, 1925.
39. Сункуев А.С. Из воспоминаний «реквизированного» // Бурятоведение. - 1929. - № 1-2

Научные монографии и статьи:

1. Балах Ю. Флотилия Северного ледовитого океана. // Мор. сб. - 1987. - № 11.
2. Быков П.Д. Военные действия на Северном русском морском театре в мировую войну: 1914-1918. – Л., 1939.
3. Давыдов Р.А. «Считать немецкую подводную лодку безусловно потопленной...» // Слово о людях и земле Поморской. – Архангельск, 1995
4. Залесский Н.А. Флот русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн //Летопись Севера. - 1972 - Вып. VI
5. Козлов Д. Подводная опасность и русское судоходство, 1914-1917гг. // Мор. сб. - 1996. - № 8
6. Марков С. Корабли, взлетевшие на воздух // Год двадцать второй: Альманах. – М., 1939.
7. Никулина Т.В. Пролетариат Европейского Севера России в годы империалистической войны // Вопросы истории Европейского севера: Межвуз. сб. - Петрозаводск, 1984
8. Поморская энциклопедия: Том «История Архангельского Севера» - Архангельск, 2001. (статьи: «Архангельская губерния в Великой войне», «Бибилов С.Д.», «Взрывы в Архангельском порту в 1916-

1917 гг.», «Главкомандующий г. Архангельском и водным районом Белого моря», «Железнодорожная ветка Смольный буян – Экономия – Мудьюг. 1916 г.», «Ивановский В.Я.», «Минейко П.Г.», «Немецкие военнопленные в Архангельской губернии», «Подводная лодка», «Трамвай в Архангельске. 1916 г.», «Управление работ по улучшению Архангельского торгового порта», «Февральская революция в Архангельской губернии», «Флотилия Северного Ледовитого океана», «ЧКОРАП», «ЭПРОН» и др.)

9. Санакина Т.А. Материалы к мартирологу архангелогородцев, погибших в Первой мировой войне. // Защитники Отечества: Мат-лы региональных общественно-научных чтений. – Архангельск, 2003.
10. Столяренко М.А. Флотилия Северного Ледовитого океана, 1915 – февр. 1918г.: (Боевые действия флотилии в первую мировую войну и участие североморцев в борьбе за победу Октябрьской революции): Автореф. дис. на соискание учен. степени канд. ист. наук). - Л., 1961
11. Столяренко М.А. Англо-русские соглашения о северных портах России в годы первой мировой войны. // Вестник ЛГУ: Сер. истории, яз. и литер Вып.2.- 1961. - №8.
12. Столяренко М.А. Значение русских северных морских сообщений и портов в годы первой мировой войны. // Зап. центр. воен.-мор. музея. - 1960. - т.2
13. Смирнов А.Б. Развитие портов на Европейском Севере в годы первой мировой войны // С.Ф. Огородников и история российского флота: Сб. тез. конф. - Архангельск. 1996.
14. Смирнов А.Б. Обеспечение безопасности судоходства и морских портов на Европейском Севере России в годы первой мировой войны. // Поморье в Баренц-регионе: экология, экономика, социальные проблемы, культура: Сб. тез. III междунар. конф.. - Архангельск.1997
15. Смирнов А.Б. Первая мировая война и осуществление зимних навигаций на Русском Севере // Экология северной территории России: Т. 2 – Архангельск, 2002.
16. Сидоров А.Л. Экономическое положение России во время первой мировой войны. - М., 1973
17. Сидоров А.Л. Финансовое положение России в годы первой мировой войны, 1914-1917гг. - М.-Л., 1960
18. Сидоров А.Л. Миссия в Англию и во Францию по вопросу снабжения России в годы первой мировой войны. // Исторический архив. - Т.IV - 1949
19. Федоров В.Г. В поисках оружия. - М, 1964

20. Фруменков Г.Г. Взрывы в порту // Архангельск: 1584-1984: Фрагменты истории. – Архангельск, 1984.
21. Трофимов П.М. Очерки экономического развития Европейского Севера России. - М., 1961
22. Трошина Т.И. Организация зимней навигации Архангельского порта в годы Первой мировой войны // С.Ф. Огородников и история российского флота: Сб. тез. междунар. научн. конф. – Архангельск, 1996
23. Трошина Т.И. Утраченные иллюзии: 1917 год в Архангельске. // Полярная звезда. – 1997. - № 1
24. Трошина Т.И. Оборона Архангельска во время Первой мировой войны // Защитники Отечества: Материалы общественных чтений по военно-исторической тематике. – Архангельск, 1997
25. Трошина Т.И. Продовольственный вопрос в Архангельске в годы Первой мировой войны в связи с нарушением традиционного торгового баланса // Архангельск и Северные страны. К. XIX – нач. XX вв.: избранные доклады международной научной конференции. – Архангельск, 1999
26. Трошина Т.И. Положение немцев в Архангельске в годы Первой мировой войны. // Немцы и Русский Север: Сборник статей. – Москва, 2000
27. Трошина Т.И. История социальной работы на Архангельском Севере. – Архангельск, 2007.
28. Трошина Т.И. Архангельская инородческая дружина, 1916-1917 гг.: опыт анализа документов фонда 1233 ГААО. // Массовые источники истории и культуры России XVI-XX вв. – Архангельск, 2001
29. Хрушкая Л.Н. Главноначальствующий г. Архангельска и Беломорского водного района // Защитники Отечества: Мат-лы региональных общественно-научных чтений. – Архангельск, 2003
30. Шумилов Н.А. Неизвестная война: К 90-летию вступления России в Первую мировую войну // Памятные даты Архангельской области, 2004. – Архангельск, 2004

Т.И. Трошина

ВЕЛИКАЯ ВОЙНА... ЗАБЫТАЯ ВОЙНА...
Архангельск в годы Первой мировой войны
(1914-1918 гг.)

Книга для учителей

Издание осуществляется в авторской редакции

Подписано в печать 02.06.2008. Формат 60х84 1/16.
Бумага офисная. Печ. л. 10,6. Тираж 550 экз. Заказ № 168.

Издательство «КИРА»
163061, г. Архангельск, ул. Поморская, 34, тел. 650-670.

Типография ООО «КИРА»
163061, г. Архангельск, ул. Поморская, 34, тел. 65-47-11.