

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ (1914–1918) И ГРАЖДАНСКАЯ (1918–1920) ВОЙНЫ НА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ЗЕМЛЕ

Т.И. Трошина

**Какой ужасный ветер навевал
Тебя, кровавая война?**

В.И. Майков

ОБ АВТОРЕ:

Татьяна Игоревна Трошина,
доцент, д.и.н., профессор кафедры социальной работы и социальной безопасности Северного (Арктического)
федерального университета им. М.В. Ломоносова

В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ

Архангельск после ликвидации Адмиралтейства и Военного порта, а также упразднения Новодвинской крепости в 1860-е г. потерял свое, военное и экономическое значение.

Несмотря на длительную подготовку к Первой мировой войне, в военной доктрине Российской империи и ее союзников по Антанте северным районам Европейской России, а также северным водным путям должного внимания не уделялось. Предполагалось, что у неприятеля не будет веских оснований для захвата северного побережья России, а возможный десант можно будет остановить наличными силами до прибытия основных сил. (Считалось, что в случае войны у неприятеля не будет оснований свершать нападение на порты Белого моря, поскольку там не было объектов оборонного значения. В любом случае, без лоцмана корабли подойти к Архангельску не могли, пришлось бы высаживать десант в нескольких десятках верст от города. Из-за бездорожья продвижение десанта происходило бы очень медленно, и на защиту порта успело бы прибыть из Вологды подкрепление.) Северные порты были отрезаны от центра страны и западных территорий, в районе которых предполагалось разворачивание основных боевых событий огромными бездорожными территориями. Традиционные речные пути находились в запущенном состоянии: реки обмелели, каналы были заброшены. Железнодорожная сеть была наименее развитой в Европейской части России: на каждые 100 тысяч квадратных километров территории приходилось всего 9 метров путей. По территории северных губерний проходили две железные дороги – Московско-Вологодско-Архангельская и Пермь-Котласская. Обе эти дороги имели подходы к Северной Двине и к Архангельскому порту. Порт Александровск, устроенный в незамерзающей части Белого моря, железнодорожных подходов не имел.

Из региона были выведены сухопутные и военно-морские силы; оставались только команды, входившие в состав Вологодской местной бригады (в каждом уездном центре были местные воинские и конвойные команды) и немногочисленные пограничные части (Беломорская пограничная стража). Все вооруженные силы Архангельска состояли из управления воинского начальника, занимавшегося военным призывом и организацией мобилизации на случай войны, и флотского дисциплинарного полуэкипажа. Военизированной организацией была и гидрографическая служба (Дирекция маяков Белого моря), хотя маячными служащими в основном были гражданские лица. Летом из Санкт-Петербурга для патрулирования в Белом море приходило посыльное судно «Бакан».

Однако не прошло и двух недель с начала войны, как начались работы по приспособлению портов, и в первую очередь Архангельского (как единственного,

соединенного с центром страны водным путем и железной дорогой). «Вторыми Дарданеллами» стал Архангельск и другие беломорские порты. Именно через них приходилось получать уголь и боевые припасы для русской армии от стран-союзов. Кроме военных грузов, требовалось принимать сотни тысяч тонн грузов, которые в связи с военными обстоятельствами не могли быть направлены в балтийские порты. Уже в сентябре и октябре 1914 г. в Архангельский порт было доставлено 540 тысяч тонн, в том числе 376 тысяч тонн угля, а также прочие грузы – для армии, оборонной промышленности, а также для нужд потребительского рынка.

Началось срочное переустройство Архангельского порта, приспособленного для экспортных операций, для приема большого количества импорта. Был построен громадный перегрузочный район «Бакарица», где осуществлялась перегрузка из трюмов пароходов в железнодорожные вагоны. Район площадью 180 десятин был оборудован железнодорожными путями, имел 32 причала для океанских судов, складские помещения общей площадью в 48 762 кв. саж. В сутки здесь перегружали 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). Зимний перегрузочный порт «Экономия» с 18-тью причалами и 4800 кв. саженьями пакгаузов был приспособлен для разгрузки ледоколов, доставлявших важнейшие грузы из незамерзающих портов Мурманского побережья, и их дальнейшей транспортировки по специально выстроенной для эксплуатации только в зимнее время 45-верстной узкоколейной железной дороге к основному полотну.

Охрана портовых районов была поставлена недостаточно. В октябре 1916 г. была совершена диверсия в порту Бакарица; взрыв привел к значительным разрушениям портовых сооружений, большим человеческим жертвам (более тысячи пострадавших, до 800 погибших), было разрушено три судна. В январе 1917 г. самовозгорание взрывчатых веществ в порту Экономия привело к взрывам и уничтожению почти всех портовых построек и около 7000 тонн различных военных грузов (в их числе пушки, аэропланы, автомобили, взрывчатые вещества). Погибло вооружение, завезенное для армии Румынии, вступившей в войну на стороне Антанты и получавшей военную помощь от союзников через Архангельский порт. Погибло 70 человек (в основном моряки 11-ти пострадавших судов), 344 было ранено.

ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ В 1914–1917 гг.

Основной проблемой Архангельского порта была его недоступность в зимнее время. Продление навигации во время войны пытались наладить с помощью ледо-

колов. К 1915 г. Архангельский порт был оснащен 17-тью ледоколами и ледокольными плавсредствами, закупленными за границей или приведенными из других российских портов (так, совершавшие в 1913–1914 гг. переход из Владивостока ледокольные пароходы «Вайгач» и «Таймыр» были оставлены в Архангельске для осуществления ледовых операций). Была образована ледокольная служба Архангельского порта (сокращенно «Служба Лед»). Заведующий («Леднач») – командир ледореза «Канада» Н.К. Мукалов. Ледоколы занимались не только проводкой судов в порт и из порта. На грузовых ледоколах (ледокольных пароходах) доставляли срочные казенные грузы из незамерзающих портов Кольского полуострова к Архангельской железной дороге. Только на ледоколах в зимнее время можно было доставлять на строительство Мурманской железной дороги продовольствие для рабочих и необходимые материалы.

С 1916 г. для приема грузов стали активно использоваться незамерзающие или мало замерзающие порты на мурманском побережье Кольского полуострова – Александровск, Сорока, Кемь. В 1916 г. был построен новый город-порт Романов-на-Мурмане (с 1917 г. Мурманск). В 1917 г. импортные операции северных портов возросли по сравнению с предвоенным периодом более чем в 20 раз, втрое превысив объемы ввоза через северные порты в период Великой Отечественной войны.

Всего в порты Русского Севера за годы войны было доставлено из-за границы около 6 млн тонн грузов. Вывоз через северные порты (в первую очередь хлеба, а также леса, льна и проч.) за 1914–1917 г. составил более 4,5 млн тонн грузов. Через Архангельск были вывезены также 35 тысяч солдат Русского Экспедиционного Корпуса, направленных для помощи французской армии в рамках межправительственной договоренности. Через северные порты вывозились вражеские военнопленные, изъявившие желание вступить в армии стран Антанты. Великобритания, которая вела боевые действия на Ближневосточном фронте, использовала транспортную систему Русского Севера для форсированной доставки туда отдельных подразделений.

Важной задачей была транспортировка доставленных морским путем грузов в центр страны.

Транспортировка импортных грузов по реке была осложнена мелководьем, коротким навигационным периодом и недостатком плавсредств. Железная дорога Архангельск – Вологда была узкоколейной, обладала малой пропускной способностью – две пары поездов в сутки, то есть перевозила максимум 65 тысяч пудов грузов. Для Архангельской железной дороги были переданы 250 вагонов и несколько паровозов с Новгородской и Воронежской узкоколеек. Увеличение подвижного парка до 40 паровозов и 900 вагонов и устройство дополнительных

разъездов (вместе с имевшимися 12 их стало 44) позволило увеличить пропускную способность Архангельской дороги до 135 вагонов в сутки, то есть провозить около полутора миллионов пудов грузов.

В мае 1915 г. – январе 1916 г. была осуществлена реконструкция железной дороги Вологда – Архангельск. За девять месяцев по тундре было проведено 596 верст новой ширококолейной дороги. Чтобы не останавливать транспортный поток, клали третью рельсу рядом с уже проложенной колеей, чтобы одновременно пропускать вагоны как с широкой, так и с узкой кареткой. Реконструированная железная дорога могла пропускать в сутки 300 груженных вагонов, а при условии использования более мощных паровозов – до 520.

С самого начала войны ставился вопрос об устройстве в незамерзающей части Белого моря аванпорта. Как временный вариант был устроен порт «Экономия», соединенный с основной железной дорогой узкоколейкой. Но зимой этот участок порта часто оставался недоступным, и пароходы разгружались на южной оконечности острова Мудьюг; отсюда грузы доставлялись по узкоколейке через «Сухое море» на дорогу Экономия – Смольный буян, и далее – на ширококолейную железную дорогу. Существовал проект устройства аванпорта у пролива Железные ворота, куда должна быть протянута железная дорога Вологда – Архангельск. Этому проекту не суждено было осуществиться, поскольку решено было закончить железную дорогу до Мурманского побережья.

30 декабря 1914 г. Советом министров было принято решение о срочном ее строительстве, для чего предполагалось продлить начатую строиться накануне войны дорогу Петроград (ст. Званка, совр. Волховстрой) – Петрозаводск до Мурманского побережья, где начались дноуглубительные работы с целью устройства здесь глубоководного порта (конечным пунктом дороги был избран вновь построенный город-порт Романов-на-Мурмане, с 1917 г. – Мурманск). Дорога имела стратегическое значение, поэтому строить ее решено было форсированными методами и за казенный счет; этим занималось созданное строительное управление Мурманской железной дороги («Мурманстройка») во главе с инж. В.В. Горячковским. Дорога протяженностью 1451 км строилась одновременно на трех участках: Петроград – Петрозаводск; Петрозаводск – Сорока; Сорока – Мурманское побережье, и была сдана в эксплуатацию в ноябре 1916 г. Вдоль построенной дороги возникли станции с поселками, в которых жили служащие и рабочие. Пропускная способность дороги составляла всего 60–90 вагонов в сутки. Строилась в значительной степени как временная, только на период войны. Она оставалась стратегически важной и в годы Гражданской войны; в 1920-е г. дорога чудом не оказалась закрытой; ее важность была вновь осознана во время Второй мировой войны.

В первые месяцы войны, когда в Архангельском порту оказалось сконцентрировано много важнейших военных грузов, в первую очередь угля, его вывоз начали осуществлять по водным путям. Начались работы по реконструкции (расширение шлюзов, расчистка каналов) Мариинской водной системы, соединявшей Каспийское море и Волгу с Белым и Балтийским морями. По северо-восточной части этого пути («системе герцога Вюртембергского» длиной в 164 километра, соединяющей бассейны рек Волги с Северной Двиной) были переведены с Волги на Северную Двину буксирные пароходы, которые начали доставлять караваны барж с казенным грузом из Архангельска в Котлас, оттуда железнодорожным транспортом в Вологду, Москву и Петроград (эти пароходы и создали основу Северо-Двинской флотилии в годы Гражданской войны).

Транспортировку грузов по Северной Двине осуществляло 14 пароходных кампаний. В навигацию 1916 г. речной флот Северо-Двинского бассейна составлял 381 пароход и 818 барж с максимальной грузоподъемностью 20 млн пудов. Транспортный коллапс Архангельского «узла» сделал затребованным и гужевой способ доставки грузов. Зимой 1914 г. именно таким способом, конными обозами по 800-верстному пути, были доставлены в Вологду 7,2 млн так называемых «частных» грузов, скопившихся в Архангельском порту, вывоз которых другими видами транспорта был запрещен. Такая транспортировка была дорогостоящей и длительной (обоз до Вологды шел 18–20 дней), и являлась вынужденной для владельцев грузов. В следующие годы в связи с налаживанием транспортного сообщения не применялась.

Гужевой транспорт использовался на Кольском полуострове зимой 1916 г. для доставки грузов из незамерзающих портов через недостроенные участки Мурманской железной дороги. Было мобилизовано оленье поголовье Кольского полуострова (15 тысяч голов); оленные повозки были небольшие, на каждой можно было перевозить до четырех ящиков с военными грузами. Таким образом грузы доставляли к двум железным дорогам, идущим к Петрограду: Петрозаводской, которая была закончена в конце 1915 г., и финской (до станции Реваньеми). По мере строительства новых участков Мурманской железной дороги путь, который грузы провозили на оленях, сокращался. В общей сложности за зиму 1915/1916 г. санным путем было доставлено около 250 000 штук винтовок и патронов к ним, ручные гранаты.

Военные обстоятельства требовали существенного изменения всей экономической географии, поскольку нарушился традиционный товарный и сырьевой обмен, свойственный стабильной внешнеполитической ситуации.

Война воодушевила общественность северных губерний, имевшей основание упрекать центральные власти в недооценке Севера с его выходом на океанские

просторы. В сложившихся обстоятельствах у общественности возникло понимание возможности привлечь внимание правительства к проблемам края и осуществить финансирование проектов, ставших актуальными во время войны и могущих дать толчок для послевоенного развития региона. В первую очередь это касалось дорожного строительства. Огромные пространства края создавали сложности для частной инициативы по освоению его богатств и созданию необходимой транспортной инфраструктуры. Военные обстоятельства сделали затребованными проекты еще петровской эпохи. Актуализировалась идея Беломорско-Балтийского канала, протяженность которого составляла всего 220 верст, и далее, 300 верст до Петрограда по железной дороге, что было значительно ближе, чем тысячеверстный железнодорожный путь между Архангельском и Москвой со слабой пропускной способностью. В Архангельской губернии вновь обсуждался проект сооружения Беломорско-Уральской железной дороги, к идее которой периодически возвращаются по сей день. Превращение Архангельска в крупный международный порт способствовало появлению идей об организации прямого товарообмена через него для Москвы, Петрограда, Варшавы, Вологды, Екатеринославля, Киева, Ревеля, Риги, Саратова, Омска, Харькова с портами Англии и США.

В рамках «борьбы с немецким засильем», а также в ответ на призыв Военно-промышленного комитета включиться местным предпринимателям в дело обеспечения армии в 1917 г. в Архангельске строится водорослевый комбинат по производству агар-агара и йода. Активно обсуждалась возможность использования альтернативных видов энергии (гидро- и торфяные электростанции).

В целом Первая мировая война обеспечила особый путь развития Европейского Севера России на протяжении всего XX века, послужила началом его возрождения, определила дальнейший его подъем, создала предпосылки для социального и экономического развития края в последующие десятилетия. 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 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 социальных преобразований, начатых в результате революции 1917 г.

ОБОРОНА КРАЯ

Охрана Беломорского водного района была связана с обеспечением безопасности мореплавания в северных водах. Весной 1915 г. германский крейсер выставил минные заграждения в узком «горле» Белого моря, на которых подорвалось

14 судов. Для обезвреживания мин были созданы русская и британская «партии траления», организован проход судов по опасным участкам, караванами, за минными тральщиками. В 1916–1918 гг. на североморских транспортных путях активно действовали германские подводные лодки. В 1915 г. для своевременного оповещения о военной опасности торговых судов была учреждена «Служба связи Белого моря», штаб-квартира которой находилась в Архангельске и была соединена прямой телефонной и телеграфной связью с северными портами и Петроградом, а подводным телеграфным кабелем через Александровск с Великобританией. Деятельность Службы охватывала три района: Северный, с центром в г. Александровске, Восточный (центр – на Святом мысу) и Южный (центр в Архангельске), между которыми курсировали шесть посыльных судов, связанных между собой радиотелеграфом. Для целей оповещения были приспособлены радиостанции в Исакогорке и Александровске, все телефоны и телеграфы на побережье, а также устроены три новые береговые радиостанции – на Святом Носе, на о. Моржовец и на Канином носе. На маяках были установлены сигнально-наблюдательные посты. При «Службе связи» происходила подготовка радистов, телеграфистов, сигнальщиков.

Для целей безопасности мореплавания в северных водах происходило формирование военно-морских сил. Летом 1915 г. в Архангельске была организована «Временная база охраны Белого моря», затем преобразованная в Архангельский военный порт; создан «Отряд кораблей особого назначения», переформированный во флотилию Северного Ледовитого океана, которая подчинялась получившему права командующего флотом «Главначу».

К концу 1917 г. во флотилии СЛО числилось 99 боевых и вспомогательных кораблей, в т. ч. 1 линейный, 2 крейсера, 6 миноносцев, подводная лодка, 17 посыльных судов, 44 тральщика, минный заградитель, 5 сторожевых кораблей, 7 гидрографических судов, 3 транспорта, 10 портовых судов и 2 морских ледокола. Потери российских военных кораблей в северных водах были в основном технические. Плавание в северных водах было сложным, суда часто выходили из строя. В связи с недостаточностью собственной ремонтной базы их ремонтировали на иностранных заводах. Так, к моменту выхода России из войны крейсер, два миноносца, шесть посыльных судов и три тральщика, входившие в состав флотилии СЛО, находились на ремонте за границей.

Что касается действий неприятеля, то в основном это было связано с расставкой мин, на которых подрывались торговые суда. В 1916–1918 гг. во время навигации здесь совершали нападения на одиноко идущие торговые суда германские подводные лодки. Остановив судно, немцы проверяли документы; если судно было русским или шло под флагом других стран Антанты, его топили. Такая же

судьба ждала суда под нейтральным флагом, если они везли грузы в Архангельск или союзникам России. Команда высаживалась на плотники, что в тяжелых природно-климатических условиях северных морей было смертельно опасно. Стремясь обезопасить торговое судоходство, военные власти рекомендовали гражданским транспортам ходить группами (караванами), в сопровождении крейсеров. Перед караваном шли боевые тральщики, которые вылавливали мины.

Отправляясь в одиночное плавание, торговые суда ставили на палубу небольшую пушку или вооружали команду ружьями: таким образом удавалось «отбиться» и уйти от преследования слабосильных в то время субмарин.

1917 ГОД

События 1917 года в первую очередь негативно повлияли на систему доставки военных грузов из Архангельского и Мурманского портов в центр страны. Расправ с офицерами, как было на фронте и в некоторых гарнизонах, здесь не было (кроме случаев силового отлучения от должностей, например начальника Архангельского гарнизона и некоторых других должностных лиц; до расправы дело не дошло, они были отправлены в Петроград); но разложение сухопутного гарнизона и особенно частей ополчения, которые фактически были рабочими в порту, достигло высокой степени. Командиры начали демобилизацию еще до ее объявления, стремясь убрать из Архангельска хулиганствующих элементов.

Другая ситуация была на флоте. Команды кораблей действовали в тяжелых природно-климатических условиях и привыкли полностью доверять своим командирам. Это позволило поддерживать на флоте дисциплину. Однако к осени 1917 года разложение началось и во флотских частях. В таких условиях началась массовая демобилизация армии и флота. Солдаты и матросы покидали Архангельскую губернию, а сюда возвращались фронтовики, которые начали силовыми методами захватывать власть на местах, «разгонять» только возникшие в губернии земские органы власти и на их месте создавать органы крестьянского общественного управления – советы крестьянских депутатов (в городах – советы рабочих и солдатских депутатов).

Роль армейских структур в событиях 1917 – первой половины 1918 г. зависела от наличия воинских частей. В большинстве населенных пунктов солдаты либо не создали своих организаций, либо быстро присоединились к рабочим советам. В Архангельске и Мурманске, напротив, военнослужащие играли особую роль в политической жизни.

В условиях первых недель революции военные власти старались лишним раз не раздражать солдат и матросов. В частности, Главномачальствующий приказал командирам судов «не препятствовать 16 апреля (*то есть 1 мая по новому*

стилю. – Т. Т.) подъему красных флагов на стенах вместо Андреевских, буде комитеты то постановят». Военнослужащим разрешалась любая политическая и общественная деятельность. Командование ожидало, когда солдаты и матросы успокоятся.

В начале марта 1917 г. в Архангельском районе создавались многочисленные военные организации – центральный комитет (ЦК) солдат армии Архангельского района (Цесолд), ЦК офицеров армии (Цеофар), Центральный матросский комитет (Цемат), ЦК кондукторов (Цеконд), ЦК офицеров флота (ЦЕОФлот), ЦК Мурманского отряда судов (Центромур). Создание комитетов по классовому принципу закрепило раскол в армии, поэтому в штабе Главнача вынашивали планы слить комитеты офицеров и солдат. В других населенных пунктах военнослужащие также создавали свои солдатские комитеты. В процессе демобилизации многие организации распались сами по себе.

В условиях развала армии солдаты и матросы превращались в неуправляемые банды, терроризировавшие население. Находившиеся на Севере части погрязали в мародерстве и грабежах. В Мурманске и Архангельске остатки флотских частей грабили военные склады и перехватывали частные и правительственные грузы, шедшие на юг по железной дороге. Местные командиры и политические лидеры, не видя другого выхода, добивались скорейшей демобилизации разлагавшихся частей. Из оставшихся наибольшее влияние в политической жизни Архангельска и Мурманска имел ЦК флотилии СЛО (Целедфлот).

Недоверие к власти, надежда на демократические формы решения вопросов привели к тому, что органы, которые должны были заниматься такой ответственной деятельностью, как перевод экономики и всей общественной жизни с военных на мирные рельсы, составлялись из делегатов от различных заинтересованных учреждений и организаций.

В условиях демобилизации происходило расхищение в различных формах казенного имущества. Демобилизующиеся солдаты и матросы стремились, как официально, так и путем воровства, забрать с собой оружие. Спешно организуемые союзы артелей рыбопромышленников и зверобоев требовали передать в свое пользование ледокольный транспорт и тральщики, которые были приобретены для Дивизиона минного траления Флотилии СЛО.

В условиях общего безвластия началась самоорганизация и в целях обеспечения безопасности. В городах создавались «квартильные комитеты», которые, кроме прочего, организовывали дежурства в ночное время с целью не допущения грабежей, а также направляли своих представителей в качестве понятых при проведении обысков. В заводских поселках взамен распущенной полиции создавались отряды красной гвардии. В деревнях – различного рода отряды самозащиты.

ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА И ИНТЕРВЕНЦИЯ

Несмотря на то что Россия вышла из Первой мировой войны в одностороннем порядке, заключив сепаратный мир с Германией, в марте 1918 г. (фактически – в декабре 1917 г., когда было объявлено перемирие), северные порты продолжали находиться в состоянии боевой готовности. Германия объявила «беспощадную подводную войну», и это означало, что все суда под флагом стран Антанты или нейтральным рисковали быть захваченными и затопленными. Так, подводные лодки затопили несколько русских пароходов, занимавшихся перевозкой пассажиров или промысловой деятельностью.

Таким образом, заключение Брестского мира не смогло обезопасить Советскую Россию в условиях продолжающейся Первой мировой войны. В этих условиях директивой Высшего военного совета 5 марта 1918 г. начала создаваться так называемая «завеса» – система оперативных объединений, состоящих из отдельных отрядов Красной армии, предназначенная для обороны демаркационной линии и прикрытия главных направлений, ведущих к центрам страны, от возможных вторжений германских войск. В Архангельском районе самым опасным было побережье, и на основании декрета о переходе флота на добровольческие начала создаются новые вооруженные силы, прежде всего из моряков.

Союзники со времен войны стояли почти во всех портах и военно-морских базах Архангельской губернии. Не случайно эту войну на Западе называют «длинной войной» – Русская Гражданская война для прежних союзников России по Антанте была продолжением войны с Германией.

С лета 1918 г. опасность исходила не только от немцев, но от англичан и их союзников по Антанте. В связи с высадкой английских войск в Архангельске, 4 августа 1918 г. для обороны северо-восточных областей Советской Республики со стороны Белого моря и Урала создается «Северо-восточный участок района завесы». Войска участка были объединены в три района обороны: Архангельский, Котласский и Вятский. Командующим СВУОЗ был М.С. Кедров, начальником штаба – А.А. Самойло.

Приказом РВСР от 11 сентября 1918 г. все участки Завесы были расформированы, вместо них были образованы фронты, и началась полномасштабная война. На Европейском Севере она более имела признаки войны с внешним вторжением, чем Гражданской. Считается, что здесь не было острых социальных и политических конфликтов, которые могли бы привести к поляризации общества.

Однако политика большевиков вызывала большие недовольства населения. Губернский исполком пытался организовать местную мобилизацию, опасаясь возможных эксцессов (антибольшевистских восстаний) и прихода поддерживающих «контрреволюцию» союзников. Так, в Мурманск (так был переименован в

1917 г. город-порт Романов-на-Мурмане) по договоренности с местным советом вошли британские военные корабли. Население и местные власти были заинтересованы в них, поскольку союзники обещали продовольственную помощь (Мурманская железная дорога, по которой доставлялось продовольствие для тысяч военнослужащих, рабочих и военнопленных, находящихся на Мурмане, подвергалась нападению финнов). Также была опасность вооруженного захвата Мурманского архангельского уезда финнами, союзниками Германии, тем более что Совнарком сохранял открытым вопрос о принадлежности западного Мурманского архангельского уезда, на который претендовала получившая независимость Финляндия. Страны Антанты в условиях продолжавшейся войны опасались, что над северным незамерзающим портом может утвердиться контроль неприятеля, и готовы были на многое, чтобы этого не допустить.

После высадки в Мурманске войска интервентов начали продвигаться к Архангельску. Их легитимность поддерживали «представители общественности», просившие оказать продовольственную, а также военную и политическую помощь. При поддержке интервентов начинают совершаться перевороты; например, в Кеми местными вооруженными отрядами были арестованы члены исполкома, и некоторые из них по решению общего собрания жителей расстреляны.

Губисполком обращается за помощью к центральной власти; из Москвы и Петрограда в Архангельск направляются офицеры для организации обороны города, а также добровольческие части, многие из которых были собраны из всякого сброда. Местные командиры не могли с ними справиться; в результате в городе начался хаос. Происходили постоянные перестрелки между отдельными вооруженными группами, и их жертвами нередко становились гражданские лица.

Попытка заменить пришедшие воинские части местными мобилизованными не удалась. Почти повсеместно объявленная Губисполкомом мобилизация была сорвана. Население не понимало, почему надо воевать с бывшими союзниками, с которыми совсем недавно воевали против австрийцев и немцев. В некоторых уездах начались восстания мобилизованных, организация которых осуществлялась из определенного центра (предположительно из столичного правозероковского Союза мобилизованных). Самым крупным по масштабам было восстание в Шенкурском уезде, на подавление которого выехал отряд под командованием члена Губисполкома П.Ф. Виноградова. В то же время верные советской власти латышские части уехали под командованием М.С. Кедрова из Архангельска в Вологду для подавления вспыхнувшего там на почве недостаточного продовольственного обеспечения восстания местного гарнизона, а также для того, чтобы вывезти из Архангельска заложников – членов городской думы и губернского земства, арестованных с объявлением, что в случае возникновения в городе восстания с целью свержения власти они будут расстреляны.

В условиях отсутствия верных власти вооруженных сил в Архангельске был совершен белогвардейский переворот. Готовил его эмиссар Союза спасения родины и революции капитан Чаплин, который занимался вербовкой офицеров и направлением их под видом рабочих в Архангельск. Сам Чаплин прибыл в Архангельск по дипломатическому английскому паспорту.

Ситуация в губернии вообще была беспокойная. В Архангельск стремились прибыть иностранные посольства, выехавшие из Петрограда, когда стала очевидной опасность захвата города немцами. Послы объясняли свое желание намерением покинуть Россию. Однако им было запрещено ехать дальше Вологды. Освобожденные из плена австрийские военнопленные, этнические чехи и словаки, при поддержке дипломатов Британии и Франции намеревались также покинуть Россию через Архангельск, чтобы принять участие в войне на стороне Антанты. Им также было запрещено ехать к беломорским портам; они были перенаправлены на Дальний Восток, и по пути туда подняли мятеж.

Возможно, правы те историки, которые считают, что попытка и дипломатов, и чехов приехать в Архангельск была связана с ожидаемым переворотом и официальным приглашением союзников, с тем, чтобы Россия вновь, верная своему союзническому долгу, продолжала воевать на Восточном фронте.

До сих пор не ясно, почему Архангельск был сдан практически без боя. Было ли это предательство направленных Ставкой сюда для организации обороны офицеров или причина в полной неуправляемости вооруженных отрядов, находившихся в Архангельске. Как бы то ни было, но 1 августа 1918 г. был совершен переворот; повстанцы отличали друг друга по зеленым ленточкам, прикрепленным к одежде. Переодетых офицеров поддерживали крестьяне окрестных деревень, которые направили на все выезды из города свои вооруженные отряды.

М.С. Кедров пытался вернуться в Архангельск по железной дороге, но в районе Исакогорки пути были разобраны помогавшим повстанцам железнодорожным чиновником (он был арестован и расстрелян по приказу Кедрова). Эта остановка оказалась критической. Вероятно, в верные большевикам части были направлены агитаторы или просто диверсанты, распространявшие слухи. Без видимой причины солдаты впали в панику, захватили вагоны, приказали машинистам переставить паровозы в хвост эшелонов (в сторону Вологды), и, не слушая своих командиров и комиссаров, поехали обратно.

Батареи, установленные на Мудьюге с целью остановить вражескую эскадру, были брошены своими офицерами. Дезориентированные матросы-артиллеристы не смогли грамотно вести огонь и не причинили вреда подошедшим кораблям. В ответ, с палуб британских кораблей взлетали гидропланы и бомбили остров, не задев позиций артиллеристов. Затопленный в русле Северной Двины ледокол

должен был преградить путь эскадре, но союзники смогли быстро поднять судно и обезопасить проход.

Город был взят практически врасплох. Спешно организованные добровольческие белые отряды направились вслед за отступающими красными. Была реальная опасность захвата Котласа, откуда открывался уже путь на Москву и Петроград. Однако П.Ф. Виноградов, находившийся в Шенкурском уезде, смог остановить паническое бегство красноармейцев и советских работников, дать отпор неприятелю и создать «фронт» по Северной Двине. Буксирные пароходы были усилены артиллерийскими орудиями, укреплены различными способами (например, на палубах и вокруг рубки делали поленницы), превратив их в канонерки. В Архангельске буксирных пароходов почти не осталось, но англичане привели с собой несколько канонерок. В период навигации боестолкновения на Северной Двине были достаточно активными. Но на зимнее время они затихали, и отряды снимались с судов и переводились на другие участки, которые были зависимы от снабжения боеприпасами, продовольствием, пополнениями живой силы именно по железной дороге.

Фактически «постоянно действующим» был только фронт вдоль железнодорожного полотна. Таким же образом – дополнительными поленницами, железными листами – укреплялись вагоны поездов, превращенных в «бронепоезда».

Главной задачей, которая заставила обе противоборствующие армии упорно воевать в этом, казалось бы, не имеющем важного оборонного значения районе России, было стремление белых и интервентов выйти на соединение с армиями Колчака, чтобы поставлять этим боеспособным частям военную помощь Антанты, получаемую через Архангельский порт. Красные же стремились любыми способами этого не допустить. Этими соображениями, в частности, были вызваны события на Печорском участке фронта. Не сумев взять Котлас, белые пытались вступить в контакт с сибирскими военными здесь. Стыковка была найдена, но огромные бездорожные тундры не позволили полноценно пользоваться этим путем.

Со своей стороны, РККА стремилась закрыть возможную брешь и не допустить объединения сил Севера и Сибири. Осенью 1918 г. в Вятке был сформирован лыжный стрелковый батальон, позднее переименованный в Особый Северный Экспедиционный отряд и усилен коммунистами. Командир – С.В. Мрачковский. Задачей отряда было идти на северо-запад Пермского края, устанавливать повсеместно советскую власть и тем самым не допускать оказания любой помощи белым частям, стремившимся объединиться в районе Чердыни.

Вооруженные силы Северной Области получали поддержку вооружением, продовольствием, а также живой силой от союзников. Недостаток мобилизационных резервов региона заставил заниматься вербовкой военнослужащих,

прежде всего офицеров, как в России, так и в Европе (в лагерях русских военнопленных).

Первоначально военной силой был находившийся на полном обеспечении англичан Славяно-британский легион; русские солдаты и офицеры были обмундированы в английскую форму. Затем стали формироваться русские части.

Несмотря на протесты эсеровского по преимуществу правительства Северной Области, командование вооруженными силами СО после неудачи создания добровольческих частей приступило к мобилизации. Эти части, в которые зачислялись также и пленные красноармейцы, были ненадежными, часты были случаи перехода под влиянием большевистской агитации на сторону красных. Поскольку события на севере России были эпизодом продолжающейся Первой мировой войны, здесь применялось самое совершенное, апробированное в той войне оружие. Обе противоборствующие стороны применяли автоматическое оружие, авиацию, как для разведки, так и для бомбежек позиций противника. Это был первый случай применения таких видов оружия в условиях зимней кампании. Химическое оружие применялось на Пинежском направлении. Не имея средств личной защиты, красноармейцы сильно пострадали от этих атак. На завершающей части кампании англичане привезли танки, два танка передали в Белую армию Северной области. Против красных канонерок англичане использовали новое оружие – магнитные мины.

Обе стороны применяли и диковинку для северной губернии – боевую кавалерию. Против нее использовали шипы, сделанные из колючей проволоки.

(Что касается Красной армии, то их важным оружием была агитация, и, надо сказать, она очень часто приносила положительные результаты.)

Большую поддержку армии оказывали добровольческие формирования из местных жителей (так называемые партизаны). Они входили в состав как Белой, так и Красной армий. Командиры были довольны партизанами, но те категорически отказывались покидать свои территории в случае передвижения фронта. Особенно отличились следующие «белые партизанские формирования»: Тарасовский партизанский отряд (Холмогорский уезд), Верхне-Пинежский партизанский отряд (состоявший из отступивших из верхних волостей Пинежского уезда под давлением наступавших красных сил зажиточных и недовольных советской властью крестьян, которые особенно активно воевали за освобождение от красных своих селений). Руководил повстанческим движением учитель из Шенкурского уезда, офицер военного времени Максим Ракитин. Сам из крестьян, он организовал восстание мобилизованных в Шенкурском уезде в июле 1918 г., затем добровольно поступил на службу в Белую армию, где и получил задание организовать «повстанческую армию» и устраивать рейды по красным тылам. Ракитин был поистине ле-

гendarной фигурой. За него была объявлена высокая награда, и неоднократно крестьяне его выдавали. Но «штыком и гранатой» ему удавалось отбиться. Во время одной из командировок Ракитин тяжело раненным попал в плен, отправлен в Вологду. С ним проводили большую идеологическую работу; поскольку Ракитин был по убеждениям эсер, его в конце концов удалось перевербовать. Он обратился к уважающим его белым партизанам с призывом прекратить сопротивление. После окончания гражданской войны на Севере данное ему слово (сохранить жизнь) было нарушено, и Ракитин был расстрелян.

Что касается «красных партизан», то их движение организовывалось М.С. Кедровым, который 6 августа 1918 г. со станции Обозерская (которую в то время еще контролировали красные части) обратился к населению Архангельской, Вологодской и Олонецкой губерний с призывом создавать партизанские отряды против интервентов, «сжигать мосты, портить железнодорожные пути и дороги». В основном Красные партизанские отряды состояли из активистов советской власти, которые занимались учетом и реквизицией продовольствия и товаров широкого потребления. Опасаясь мести односельчан, такие активисты уходили в леса, старались перейти на территорию, находящуюся под контролем советской власти. Из них и формировались Красные партизанские отряды, которые позднее были переформированы в боевые единицы 18 и 54 стрелковых дивизий 6-й армии.

Красные силы находились в составе 6-й армии. Боевые действия здесь осуществляла Шестая армия Северного фронта (сформирована приказом РВС Республики 11 сентября 1918 г. из войск бывшей «завесы»); с февраля 1919 г. – Шестая отдельная армия (расформирована в апреле 1920 г., после установления контроля над всей территорией Европейского Севера России; отдельные полки, прежде всего, сформированные из жителей Архангельской губернии, направлены на Польский фронт). Штаб армии находился в Вологде, после освобождения Архангельска от белых передислоцирован туда (находился до апреля). Командующие армии – Гиттис В.М. и Самойло А.А. Комиссарами (членами РВС) Кузьмин Н.Н. и Ветошкин М.С.

Основные боевые операции 6-й армии:

В январе 1919 г. Шенкурская операция, город Шенкурск был сдан американскими войсками практически без боя. В результате операции красные войска продвинулись на север и к Северной Двине.

Апрель–ноябрь 1919 г. – бои на железнодорожном направлении и по рекам.

После ухода войск интервентов (в сентябре 1919 г.) красные части какое-то время терпели поражение, поскольку РККА не могла оказывать необходимой помощи, ведя основные боевые действия в Сибири. Поздней осенью 1919 г. нача-

лось полномасштабное наступление по всем направлениям. 21 февраля был взят Архангельск (без боя, поскольку вооруженные силы и правительство эвакуировались, оставив в городе только специалистов, задачей которых была «цивилизованная» передача города); 26 февраля – г. Онега, 29 февраля – Пинега, 13 марта Мурманск. Практически везде обходилось без столкновений. Изолированные от моря гарнизоны сдавались добровольно, под гарантии сохранения жизни и свободы. К Мурманску отступали более организованные части, стремившиеся уйти за границу – через сухопутную границу или морем. Не все это удалось. Во избежание кровопролития перерезавшие отступающим дорогу красные части получили полномочия давать обещание офицерам сохранить жизнь и даже свободу.

Были случаи самосудов над захваченными офицерами со стороны солдат. Но чаще всего офицеров и оставшихся верными им рядовых направляли в фильтрационные лагеря, после чего предоставляли свободу или предлагали вступить в ряды Красной армии для участия не в Гражданской войне, а с внешним врагом – Польшей и Финляндией (6-я армия после взятия Мурманска охраняла советско-финляндскую границу). Некоторые офицеры направлялись для дальнейшего следствия в Москву; приговаривались к различным срокам заключения и к смертной казни.

На территории Архангельска и ближайших окрестностей находилось несколько фильтрационных лагерей, где находились «до выяснения всех обстоятельств» или «до окончания Гражданской войны» офицеры и гражданские «контрреволюционеры», высланные из других районов страны, прежде всего с Юга России. Известны трагические обстоятельства проводимых там массовых внесудебных расстрелов офицеров, что было связано с опасностью повторения событий 1918 г., когда интервенты вошли в Архангельск при поддержке офицерского восстания. Губисполком по согласованию с Губкомом партии решили провести «акцию» по нейтрализации потенциальной опасности, которую видели в большом скоплении в лагерях боевых офицеров.



Этой в Архангельске палач,
МИЛЛЕР ждал в борьбе удачу.
 Шла с «детского» издания
 На Москву прямой дорогой:
 «Рад Да! Рад Да!»
 Вспышкой на Москву!

Сильнее была мигрень гоним,
 Им, изуродован — Огонь свернул!
 Не попал в Москву мигрень!
 Получил от нас он перцу!
 Его ждал убитый!



Военный *Впередъ.*
Заемъ. *за Родину!*

**3.23. ПЛАКАТ. КОГО МЫ БИЛИ?
 (ЛИЦО ВРАГА). МИЛЛЕР**
 1937 г.
 Кукрыниксы, Д. Бедный
 Бумага, печать
 АОКМ

**3.34. ПЛАКАТ «ВОЕННЫЙ ЗАЕМ»
 «ВПЕРЕД ЗА РОДИНУ»**
 Художник А.Ф. Максимов. Петроград
 1916 г.
 Бумага, краска типографская, литография
 цветная
 АОКМ



**3.3. МОДЕЛЬ ЛЕДОКОЛЬНОГО БУКСИРА
«ЛЕБЕДИН»**
1967 г.
Автор Г.Г. Симаков
Дерево, металл, нити
Первый ледокол Архангельского порта
АОКМ



3.4. МОДЕЛЬ «ЛЕДОКОЛ № 8»
1973 г.
Автор Г.Г. Симаков
Дерево, металл, нити
АОКМ



**3.18. ПРОТИВОГАЗ
ТРОФЕЙНЫЙ ПЕРИОДА
ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ**
Металл, резина, ткань
АОКМ

**3.19. ПРОТИВОГАЗ
КОНСКИЙ**
Ткань, брезент, металл
АОКМ

**3.1. МАКЕТ БУКСИРНОГО
ПАРОХОДА/
КАНОНЕРСКОЙ ЛОДКИ
«ПАВЛИН ВИНОГРАДОВ»**
АОКМ

3.39. OFFICERS CENTRAL MESS

Вывеска офицерской центральной столовой на английском языке
1918–1919 гг.
Дерево, краска; вверху по центру металлическая петля для подвески
АОКМ



3.40. ОБЪЯВЛЕНИЕ НА ТРЕХ ЯЗЫКАХ: «ЗАПРЕЩЕНО СОЛДАТАМ»

1918–1919 гг.
Дерево, краска, металл
АОКМ



3.28. ТАБЛИЧКА С АНГЛИЙСКОЙ КАНОНЕРСКОЙ ЛОДКИ № 571

1918 г.
BUILT & ENGINED BY THE LYTHAM SHIPBUILDING & ENGINEERING COMPY. Ltd, LYTHAM, ENGLAND
Желтый металл, штамповка, механическая обработка
АОКМ



Марш северных стрелков.

Вспомни ширь неба и просторы
Открыты ряды твои,
И ты боюшки доблестно
Твои, Северный Ручей, немая.

Теперь же грозный час борьбы настал, немая!
Коварный враг на нас завладевает, немая!
И валам, кто Ручей сине, кто Ручей сине,
На год из красных дней кто сине, кто Ручей сине,
Вперед, вперед, ребята!
С нами наши караулы
И лет на юг мы поведем.

Итак, не отступим... до последней капли
Буем, как и встарь и вечно!

Мы охотимся охотимся,
Убьем и тех, кто в паре,
И никто нас не спасет.

Привет! Теперь же грозный час борьбы...
С нами же Северный Ручей,
Мы воевать будем охотимся,
Богатыми за злато своей родины
Бережливой и чистой.

Привет! Теперь же грозный час борьбы...
Буем, как и встарь и вечно!
Вперед, вперед, ребята!
С нами наши караулы
И лет на юг мы поведем.

Привет! Теперь же грозный час борьбы...

ВОЗЗВАНИЕ

к офицерам и солдатам, находящимся еще в рядах
красной армии.

Офицеры и солдаты, почему Вы еще колебаетесь?
Почему Вы остаетесь еще в рядах красной большевистской армии?

Почему Вы против своих же принципов сражаетесь за людей чужих? Вам по духу и по убеждениям? Одумайтесь и переходите к нам. У нас вы найдете и пищу и одежду. Те, кто не совершил преступлений, могут быть уверены, что не будут преданы суду. Многие из честных офицеров и солдат, любивших свое Отечество и желавших его благу, в наших рядах. Такие офицеры и солдаты будут приняты нами, как друзья.

Мы приглашаем Россию не ради личных целей, а ради ее спасения. Не вступайте большевистского лагерь.

Не колебаетесь больше и не бойтесь нас, честных и влиятельных друзей России, и наших честных русских друзей.

Генерал-майор Александр Александрович Савин
и Северная Россия

Генерал-майор Александрович Савин

1918 г.

ВОИНЫ СЪВЕРНОЙ АРМИИ

Вот уже второй год войска Севернй Области на фронтѣ героически отбиваютъ всѣ атаки красныхъ.

Съ оружіемъ въ рукахъ, хрестомъ на оградѣ, солдаты Севера отстаиваютъ право на счастливую жизнь русскаго народа и Севернй Области.

Суровые морозы, лютая зима, потожъ свинца и громъ тяжелыхъ орудій - ничто не могло заставить хоть на пядь отступить нашихъ героевъ.

Стальной полосой опоясала, Северная армія свою землю и золотыми буквами гораъ въ этой полосѣ слова: „Мы боремся за Учредительное Собраніе“.

Мы знаемъ, что наваядъ еднй вѣлыа. Только подл прикрытіемъ нашихъ братьевъ на фронтѣ могутъ къ намъ иностранцы ввозить продукты, которыхъ у насъ нѣтъ.

(См. на обор.)

3.30. МАРШ СЕВЕРНЫХ СТРЕЛКОВ

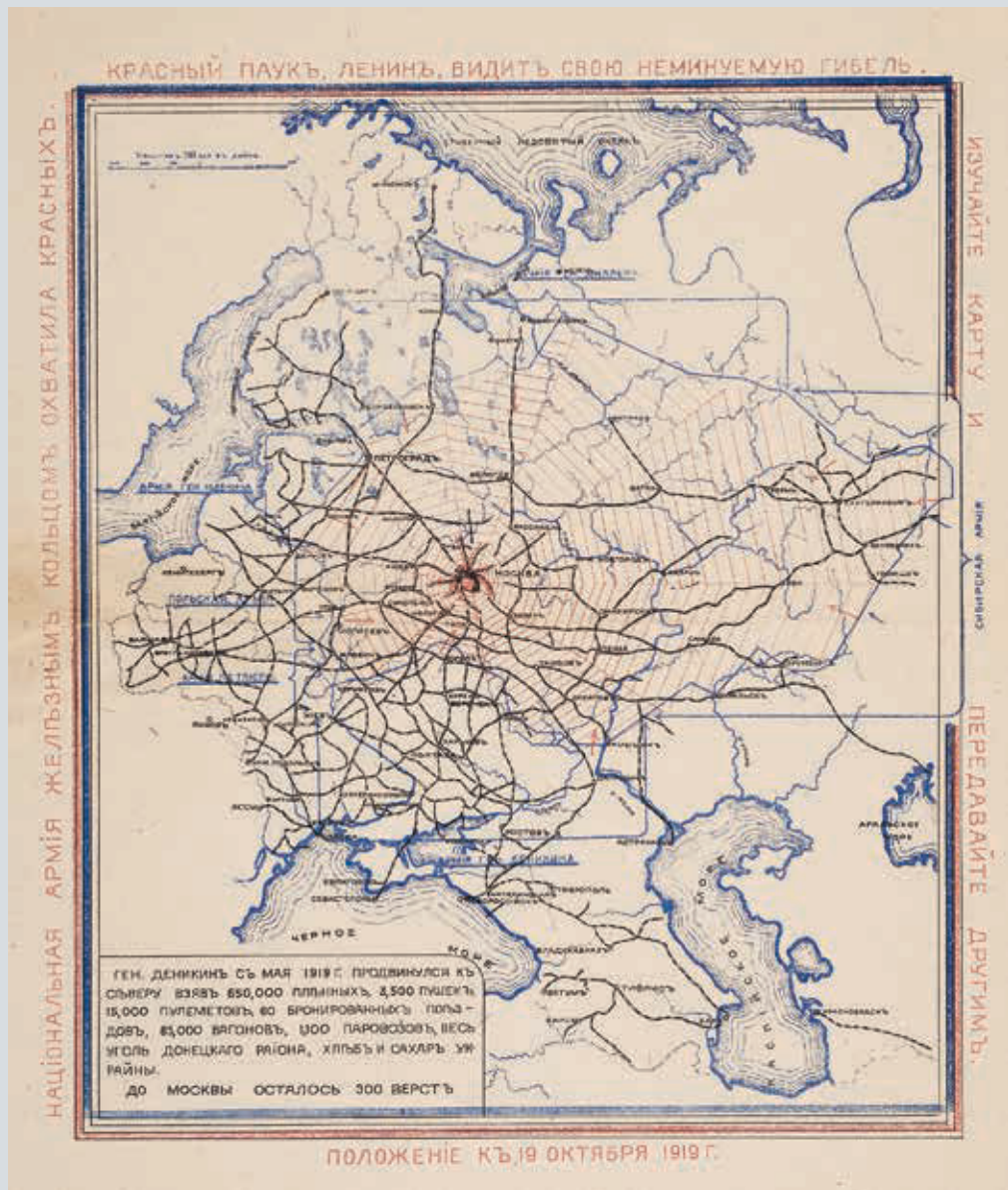
Листовка со словами песни
Бумага, типографская печать
АОКМ

3.29. ВОЗЗВАНИЕ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВСЕМИ СЕВЕРНЫМИ ВООРУЖЕННЫМИ СИЛАМИ НА СЕВЕРЕ РОССИИ ГЕНЕРАЛ-МАЙОРА АЙРОНСАЙДА К ОФИЦЕРАМ И СОЛДАТАМ, НАХОДЯЩИМСЯ ЕЩЕ В РЯДАХ КРАСНОЙ АРМИИ

Бумага, типографская печать
АОКМ

3.31. ВОИНЫ СЕВЕРНОЙ АРМИИ!

Листовка
Бумага,
типографская
печать
АОКМ



3.32. КАРТА ПОЛОЖЕНИЯ НА ФРОНТАХ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ К 19 ОКТЯБРЯ 1919 г.

Бумага, типографская печать
АОКМ

Т. И. Трошина
ПЕРВАЯ МИРОВАЯ (1914–1918) И ГРАЖДАНСКАЯ
(1918–1920) ВОЙНЫ НА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ЗЕМЛЕ



**3.24. ТРЕТЬЯКОВ К.И. ХАДЖИ-МУРАТ
НА СЕВЕРНОМ НАПРАВЛЕНИИ.
1918 ГОД**
1972 г.
Ткань х/б, масло
АОКМ

**3.25. ТРЕТЬЯКОВ К.И. ПЕРЕД ПОХОДОМ
НА ШЕНКУРСК**
1980 г.
Фанера, масло
АОКМ



3.20. ЗНАМЯ ДАЙЕРОВСКОГО БАТАЛЬОНА

1919 г.

Архангельск

Шерсть, золотное шитье, канитель, шелковая нить, галун, бахрома, металл желтый

АОКМ

3.21. ФЛАГ 154-го СРЕЛКОВОГО ПОЛКА

1920 г.

Архангельск

Бархат, х/б нить, атлас, бахрома фабричная, вышивка ручная, шитье ручное и машинное

АОКМ

Т. И. Трошина

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ (1914–1918) И ГРАЖДАНСКАЯ (1918–1920) ВОЙНЫ НА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ЗЕМЛЕ

РАЗДЕЛ ТРЕТИЙ

СОЮЗНИКИ И ИНТЕРВЕНТЫ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

- 3.1. МАКЕТ БУКСИРНОГО ПАРОХОДА/КАНОНЕРСКОЙ ЛОДКИ «ПАВЛИН ВИНОГРАДОВ»**
64 x 19,5
АОКМ КП-13766
- 3.2. НАБОР ОТКРЫТОК «ГЕРОИ БОРЬБЫ ЗА СОВЕТСКУЮ ВЛАСТЬ НА СЕВЕРЕ»**
1917–1920 гг.
15 штук
9,7 x 14
АОКМ КП-13768/2
- 3.3. МОДЕЛЬ ЛЕДОКОЛЬНОГО БУКСИРА «ЛЕБЕДИН»**
1967 г.
Автор Г.Г. Симаков
Дерево, металл, нити
25 x 53 x 10
Первый ледокол Архангельского порта
АОКМ КП-11942
- 3.4. МОДЕЛЬ «ЛЕДОКОЛ № 8»**
1973 г.
Автор Г.Г. Симаков
Дерево, металл, нити
90 x 19 x 54
АОКМ КП-17905
- 3.5. МОДЕЛЬ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «ТАЙМЫР»**
1956 г.
Автор Г.Г. Симаков
Дерево, металл, нити
142 x 35 x 105
АОКМ КП-8167/2
- 3.6. ФРАГМЕНТ БОРТА СУДНА С НАДПИСЬЮ «ТАЙМЫР»**
Железо
117 x 55 x 18
АОКМ КП-8167/2
- 3.7. КОЛОКОЛ МЕДНЫЙ СУДОВОЙ С НАДПИСЬЮ «MASCARA»**
XIX в.
Западная Европа
42 x 38,5
АОКМ КП-36943
- 3.8. МОДЕЛЬ ЛЕДОРЕЗА «КАНАДА» («ЛИТКЕ»)**
Автор А.С. Сахаров
Дерево, металл, нити
155 x 31,5 x 83,5
АОКМ КП-3368
- 3.9. ЛАГ ЗАБОРТНЫЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ «T. WALKER'S»**
Начало XX в.
Великобритания
Металл желтый, литье, штамповка
АОКМ КП-10350/1
- 3.10. МИКРОФОТОАППАРАТ «ТІСКА»**
1905–1914 гг.
Лондон, Великобритания
Металл, стекло
5,5 x 2,6
До рабочего комплекта не хватает объектива
АОКМ КП-36751
- 3.11. ХРОНОМЕТР С ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «ГЕОРГИЙ СЕДОВ» В ДЕРЕВЯННОМ ФУТЛЯРЕ**
Начало XX в.
Ливерпуль, Великобритания
Производитель «D. McGregor & Co.»
Металл, дерево, стекло
17 x 17 x 17,3
АОКМ КП-12017
- 3.12. КРЕНОМЕТР С ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «ГЕОРГИЙ СЕДОВ»**
1930-е гг.
Ленинград
Металл, дерево, стекло
20 x 27 x 3,7
АОКМ КП-12021
- 3.13. СЕКСТАН В ДЕРЕВЯННОМ ФУТЛЯРЕ. ИМЕННОЙ ПОДАРОК П.И. БАШМАКОВУ**
Начало XX в.
Петроград
Металл, дерево, стекло
АОКМ КП-10760/1
- 3.14. СЕКСТАН, ПРИНАДЛЕЖАВШИЙ А.К. БУРКЕ В ФУТЛЯРЕ**
Начало XX в.
«Ponthus & Therrode», Париж, Франция
Металл, дерево, стекло
27 x 30 x 9,5
АОКМ КП-17472
- 3.15. ПРИЦЕЛ АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ**
1906 г.
«W. Ottway & Co. Ltd», Лондон, Илинг
Металл, стекло, промышленное производство
59 x 9
АОКМ КП-24191

- 3.16. БУЙ ДЕРЕВЯННЫЙ С ШЕСТОМ**
буй 62 x 25, шест 158 x 4,5
АОКМ КП-4223
- 3.17. РУЛЕВАЯ КОЛОНКА С ПЛАВДОКА ИМ. В.ВОРОВСКОГО**
Начало XX в.
Великобритания
Металл, дерево, промышленное производство
126 x 110 x 50
АОКМ КП-49652
- 3.18. ПРОТИВОГАЗ ТРОФЕЙНЫЙ ПЕРИОДА ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ**
Металл, резина, ткань
23 x 15 x 12
АОКМ КП-8527
- 3.19. ПРОТИВОГАЗ КОНСКИЙ**
Ткань, брезент, металл
50 x 30 x 7
АОКМ КП-17612/1
- 3.20. ЗНАМЯ ДАЙЕРОВСКОГО БАТАЛЬОНА 1919 г.**
Архангельск
Шерсть, золотное шитье, канитель, шелковая нить, галун, бахромы, металл желтый
Полотнище 85,4; кассета 131,5; лента 2,0 м
АОКМ КП-3390
- 3.21. ФЛАГ 154-го СТРЕЛКОВОГО ПОЛКА 1920 г.**
Архангельск
Бархат, х/б нить, атлас, бахромы фабричная, вышивка ручная, шитье ручное и машинное
114 x 177
АОКМ КП-3391
- 3.22. ЗНАМЯ ВЕРХНЕСУЛАНДСКОГО ПАРТИЗАНСКОГО ОТРЯДА 1918–1920 (?) гг.**
Архангельская губерния
Кумач, лен, бахромы золотная, аппликация, шитье, окраска
124 x 145; древко 221
АОКМ КП-3415
- 3.23. ПЛАКАТ. КОГО МЫ БИЛИ? (ЛИЦО ВРАГА). МИЛЛЕР 1937 г.**
Кукрыниксы, Д. Бедный
Бумага, печать
31,8 x 21,0
АОКМ КП-32839/10
- 3.24. ТРЕТЬЯКОВ К. И. ХАДЖИ-МУРАТ НА СЕВЕРНОМ НАПРАВЛЕНИИ. 1918 ГОД 1972 г.**
Ткань х/б, масло
42 x 62; 44 x 64 (с рамой)
АОКМ КП-28590
- 3.25. ТРЕТЬЯКОВ К.И. ПЕРЕД ПОХОДОМ НА ШЕНКУРСК 1980 г.**
Фанера, масло
45 x 52,5
АОКМ КП-28591
- 3.26. ТРЕТЬЯКОВ К.И. ГРОЗНЫЕ ТУЧИ НАД БЛАГОВЕЩЕНСКОМ. 1918 ГОД 1979 г.**
ДВП, масло
34 x 61
АОКМ КП-28592
- 3.27. АНШЛАГ СУДОВОЙ С КОЛЕСНОГО ПАРОХОДА СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА им. М.Ф. ЯКОВЛЕВА В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ № 69 1902 г.**
Металл, литье, остатки слоев белой краски разных оттенков
АОКМ КП-10660
- 3.28. ТАБЛИЧКА С АНГЛИЙСКОЙ КАНОНЕРСКОЙ ЛОДКИ № 571 1918 г.**
BUILT&ENGINED BY THE LYTHAM SHIPBUILDING & ENGINEERING COMPY. Ltd, LYTHAM, ENGLAND
Желтый металл, штамповка, механическая обработка
34 x 26 x 1,4
АОКМ КП-15962
- 3.29. ВОЗЗВАНИЕ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВСЕМИ СЕВЕРНЫМИ ВООРУЖЕННЫМИ СИЛАМИ НА СЕВЕРЕ РОССИИ ГЕНЕРАЛ-МАЙОРА АЙРОЙСАЙДА К ОФИЦЕРАМ И СОЛДАТАМ, НАХОДЯЩИМСЯ ЕЩЕ В РЯДАХ КРАСНОЙ АРМИИ**
Бумага, типографская печать
21,7 x 18
АОКМ КП-13924
- 3.30. МАРШ СЕВЕРНЫХ СТРЕЛКОВ**
Листовка со словами песни
Бумага, типографская печать
21,4 x 17,1
АОКМ КП-13877
- 3.31. ВОИНЫ СЕВЕРНОЙ АРМИИ!**
Листовка
Бумага, типографская печать
15 x 14,1
АОКМ КП-13931
- 3.32. КАРТА ПОЛОЖЕНИЯ НА ФРОНТАХ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ К 19 ОКТЯБРЯ 1919 г.**
Бумага, типографская печать
37 x 31,6
АОКМ КП-13857
- 3.33. ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ, ПОДАЮЩИХ ЗАЯВЛЕНИЕ НА ЭВАКУАЦИЮ 10 августа 1919 г.**
Разведывательный отдел Главного штаба Архангельск
Бумага, типографская печать
50 x 35
АОКМ КП-13853
- 3.34. ПЛАКАТ «ВОЕННЫЙ ЗАЕМ» «ВПЕРЕД ЗА РОДИНУ»**
Художник А.Ф. Максимов. Петроград. 1916 г.

- Бумага, краска типографская, литография
цветная
96 x 67
АОКМ КП-5689/15
- 3.35. ПЛАКАТ 5 ½ % ВОЕННЫЙ ЗАЕМ**
Художник И. Владимиров. Петроград. 1916 г.
Бумага, краска типографская,
литография цветная
98 x 67
АОКМ КП-5689/5
- 3.36. ПЛАКАТ «ПОМОГАЕТЕ ЛИ ВЫ
ДОБЛЕСТНОЙ АРМИИ СРАЖАТЬСЯ
С ВРАГОМ»**
Художник С. Видберг. Петроград. 1916 г.
Бумага, краска типографская,
литография цветная
92,5 x 64
АОКМ КП-5689/7
- 3.37. ПЛАКАТ «ВОЕННЫЙ 5 ½ % ЗАЕМ»**
Петроград. 1916 г.
Бумага, краска типографская,
литография цветная
73,3 x 51
АОКМ КП-5689/14
- 3.38. ПЛАКАТ «ВОЕННЫЙ ЗАЕМ»**
Петроград. 1916 г.
Бумага, краска типографская,
литография цветная
99 x 65,5
АОКМ КП-5689/16
- 3.39. OFFICERS CENTRAL MESS**
Вывеска офицерской столовой на
английском языке
Дерево, краска;
вверху по центру металлическая петля
для подвески
61 x 46
АОКМ КП-4914
- 3.40. ОБЪЯВЛЕНИЕ НА ТРЕХ ЯЗЫКАХ:
«ЗАПРЕЩЕНО СОЛДАТАМ»**
Дерево, краска
45,5 x 41
АОКМ КП-4145
- 3.41. ПЕЧАТЬ ЗИМНЕГОРСКОГО МАЯКА.**
Начало XX в.
Металл
10,5 x 3,0 x 3,2
АОКМ КП-31912
- 3.42. 3-ЛИНЕЙНАЯ (7,62 мм) ВИНТОВКА
МОСИНА ОБРАЗЦА 1891 ГОДА**
Конец XIX – начало XX в.
Россия
Металл, дерево
Длина 120,6 см
АОКМ КП-3261
- 3.43. ВИНТОВКА МОСИНА ПРОИЗВОДСТВА
ВЕСТИНГАУЗ (САСШ)**
1917 г.
Металл, дерево
Длина 130,2 см
№ хранения 12854
АОКМ КП-12854
- 3.44. 6,5-мм ВИНТОВКА АРИСАКА МОД. 38.**
1915 г.
Япония
Металл, дерево, кожа
Длина 100,5 см
Поставлялась в Россию в годы
Первой мировой войны
АОКМ КП-11781
- 3.45. ВИНТОВКА ВИНЧЕСТЕР МОДЕЛЬ М95
ПОД РУССКИЙ ПАТРОН 7,62 X 54 мм R.**
Начало XX в.
САСШ
Металл, дерево
Длина 117,2 см
АОКМ КП-3227
- 3.46. 4,2 ЛИНЕЙНАЯ ВИНТОВКА БЕРДАНА № 2**
2-я половина XIX в.
Россия
Металл, дерево
Длина 134,2 см
АОКМ КП-3244
- 3.47. ВИНТОВКА LEE-ENFIELD № 1 МК.
3, КАЛИБРА. 308. ОБРАЗЦА 1895 г.**
Англия
Металл, дерево
Длина 103,5 см
АОКМ КП-3228
- 3.48. 8-мм ВИНТОВКА ЛЕБЕЛЯ ОБРАЗЦА
1886 г. M93 FUSIL MLE.**
Франция
Металл, дерево
Длина 129,6 см
АОКМ КП-3225
- 3.49. 8-мм ПЕХОТНАЯ ВИНТОВКА STEYER
MANNLICHER M1895**
Австро-Венгрия
Металл, дерево, кожа
Длина 127,2 см
АОКМ КП-49464
- 3.50. 10,4-мм ВИНТОВКА ВЕТТЕРЛИ
ОБРАЗЦА 1870–1877 гг.**
Италия
Металл, дерево
Длина 123,3 см
АОКМ КП-47238
- 3.51. АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРАНШЕЙНАЯ 37-мм
ПУШКА МАК-ЛЕНА ОБРАЗЦА 1916 г.
НА КОЛЕСНОМ ЛАФЕТЕ**
1917 г.
Производство Poole Engineering Company
в Балтиморе (штат Мэриленд, США)
Заводской номер 197
Металл
377 x 147 x 129
Изобретатель американец Samuel Neal
McLean запатентовал конструкцию пушки
в 1902 г. В США пушка не была принята на
вооружение, однако в 1916–1917 гг. Россия
заказала в США изготовление 300 орудий.
Изготавливались на колесном и тумбовом
лафетах
АОКМ КП-3317