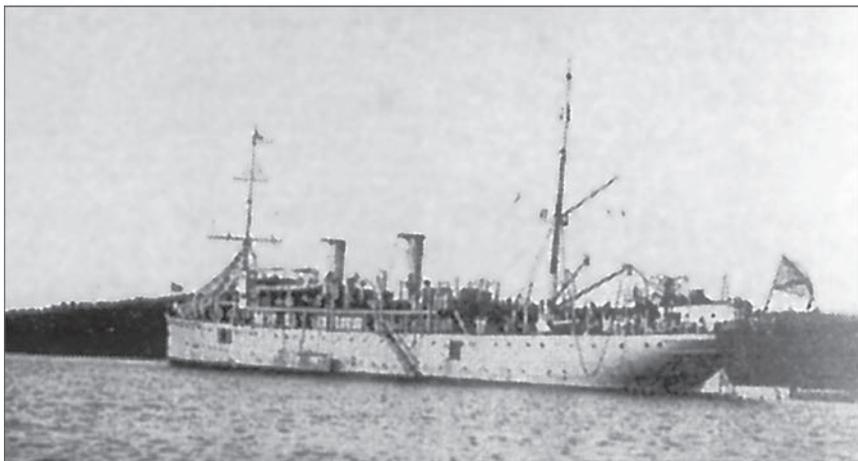


ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ КРЕЙСЕР СИБИРСКОЙ ФЛОТИЛИИ «ОРЕЛ»

Николай Николаевич КРИЦКИЙ,
кандидат исторических наук



Вспомогательный крейсер «Орел» в 1915 г. Фото из архива Д.М. Васильева

Боевые корабли, как и моряки, рождаются, служат и умирают. От большинства остаются только мало что говорящие имя и даты первого и последнего подъема военно-морского флага. Да еще служба Отечеству, которое не всегда о таковой помнит. Немногие корабли удостоиваются нескольких строчек в официальной истории флота. Вспомогательный крейсер «Орел»* служил в составе флота в трудные годы первой мировой, а в гражданскую войну остался под Андреевским флагом на стороне Белого движения, и это предопределило его судьбу. На долгие годы служба корабля выпала из истории ВМФ России.

После русско-японской войны 1904—1905 гг. в составе Сибирской флотилии осталось всего два крейсера — «Аскольд» и «Жемчуг». Мобилизационные планы предполагали в случае войны усилить флотилию за счет вспомогательных крейсеров, переоборудованных из лайнеров Добровольного флота. Одним из этих крейсеров и был «Орел» — товаро-пассажирский пароход Добровольного флота. Построенный в 1909 г. в Германии «Орел» изначально имел перспективу вспомогательного крейсера. При водоизмещении в 3 462 т он имел длину 102,6 м, ширину 13,8 м, осадку 6,9 м. Мощность судовой машины — 4 200 л.с., дальность плавания 2 400 миль. Нормальный запас угля — 497 т. Набор корпуса состоял из 167 шпангоутов, счет которых был произведен строителями с кормы. Транспорт имел таранное отделение с водонепроницаемой переборкой. Корпус был разделен на три главных отсека: носовой — с 158 по 102 шпангоут, средний — с 102 по 53, кормовой — с 53 по 3 шпангоут. Емкость

* Подробнее о ВКР «Орел» см.: Крицкий Н.Н., Буяков А.М. Владивостокские гардемаринны (Обеспечение Сибирской флотилией практики гардемаринных учебных заведений морского ведомства в 1915—1917 гг. Владивостокское Морское училище). Владивосток: ДВГТУ, 2000; Крицкий Н.Н., Козлов Д.Ю. Плавание вспомогательного крейсера «Орел» в 1915—1920 гг. // Моряки в гражданской войне. М.: «Флотомастер», «Белая гвардия», 2000. С. 29—35.

трюмов составляла: первого 15 750, второго 28 470, третьего 14 070, четвертого 4 030 кубических футов¹.

«Орел», войдя в состав Добровольного флота, осуществлял преимущественно дальние перевозки между Владивостоком и заграничными портами. Однако пришел его час поднять Андреевский флаг. В 5 час. 30 мин. 20 июля (по ст. ст.) 1914 г. над флагманом Сибирской флотилии крейсером «Аскольд» взвился флажный сигнал «Германия объявила войну». В этот же день командующий объявил приказом по флотилии: «Согласно телеграмме, полученной мной от начальника Главного Морского штаба от 19 сего июля, объявляю по вверенной мне флотилии, что Германия объявила войну России»². Флотилия срочно приводилась в полную боевую готовность — грузился боезапас до полных норм, были получены боевые зарядные отделения торпед, сдан практический боезапас. Сход с корабля офицерам и команде разрешался только до 20 час. Запрещение на движение судов и плавсредств в ночное время было распространено на рейд Владивостока. Дивизионы миноносцев флотилии вели неоднократный поиск германских кораблей до Корейского пролива. В рамках этих мероприятий буднично прошла мобилизация судов компаний и частных лиц согласно закону Российской империи «О военно-судовой повинности».

13 августа 1914 г. командующий Сибирской флотилией назначил комиссию для приема от Добровольного флота парохода «Орел» под председательством капитана 2 ранга П.П. Винокурова. 17 августа на «Орел» были назначены офицеры: командир — капитан 2 ранга П.П. Винокуров, старший офицер — старший лейтенант С.Н. Петров с транспорта «Ксения»; вахтенными начальниками назначались мичман Устимович с транспорта «Ксения», мичман Л.Е. Кованько с миноносца «Твердый», мичман А.М. Булашевич с заградителя «Уссури». Лейтенант Ушаков — штурманским офицером, инженер-механик лейтенант Точиский — старшим механиком. Вместо получившего назначение командира «Орла» капитана 2 ранга П.П. Винокурова обязанности флагманского артиллериста флотилии было приказано временно исполнять лейтенанту В.Д. Гниде, он же исполнял и обязанности старшего артиллериста на «Орле». 20 августа вспомогательный крейсер «Орел» был зачислен в состав Сибирской флотилии как судно 2 ранга. 21 августа в полдень на «Орле» были подняты военный флаг и гюйс, крейсер начал кампанию. К 22 августа на крейсере была установлена артиллерия (2—120-мм, 2—75-мм, 4—47-мм орудия. Боезапас был размещен в трюмах: для 120-мм орудий — 250 снарядов в трюме № 4, для 75-мм орудий — 296 снарядов в трюме № 1), для испытания была назначена комиссия: председатель — капитан 2 ранга Остелецкий, члены — капитан 2 ранга Вилков, лейтенант В.Д. Гнида. Участвующие — капитаны 2 ранга П.П. Винокуров, В.И. Подьяпольский, капитан В.П. Калинин. Табель комплектации крейсера был утвержден начальником Главного Морского штаба и включал в себя 11 офицеров, трех кондукторов, 120 нижних чинов³.

В конце 1914 г. командир «Орла» получил приказ принять на борт группу водолазов с оборудованием и идти в Пенанг для подъема артиллерии крейсера «Жемчуг», потопленного «Эмденом». 4 января «Орел» прибыл в Пенанг, где после проведения водолазной разведки приступили к подъему корабельной артиллерии и всего ценного, что можно было поднять. Однако из-за трудности водолазных работ, осложненных большими приливо-отливными течениями, заиленностью и захламленностью палубы обломками, удалось поднять только одно 120-мм орудие, пулемет, 6 оптических прицелов. Все поднятое было сильно повреждено водой и ценности не представляло.

4 февраля 1915 г. русский консул в Сингапуре срочно телеграммой вызвал крейсер в Сингапур, где восстал 5-й легкий полк сипаев. Водолазные работы на «Жемчуге» были прекращены, и «Орел» пошел в Сингапур. 5 февраля на берег был высажен десантный отряд под командованием старшего офицера крейсера ст. лейтенанта С.Н. Петрова. С ним — мичман Л.Е. Кованько, врач

Н.Н. Кузнецов, 5 унтер-офицеров и 38 матросов при 2 пулеметах. До 15 февраля десант участвовал в поисках и разоружении восставших сипаев, при этом были тяжело ранены два матроса. 8 марта «Орел» пошел во Владивосток, куда прибыл 22 марта. За помощь британцам в подавлении восстания весь десант был награжден. Ст. лейтенант С.Н. Петров — орденом Св. Анны 2-й степени с мечами, Н.Н. Кузнецов — орденом Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом, мичман Л.Е. Кованько — орденом Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом. Все десантники были награждены медалями «За усердие» на Станиславской ленте для ношения на груди⁴.

В отчете за 1915 г. британский вице-адмирал Т. Джером действиям русских моряков посвятил несколько строк: «Капитан 2 ранга П. Винокуров... Высадил десант, который принес значительную пользу, содействуя подавлению мятежа в Сингапуре. «Орел» был также использован как убежище для женщин и детей, которые пользовались сердечным попечением за время пребывания на корабле». Приказом Морского министра этот отзыв был внесен в послужной список П. Винокурова.

С весны 1915 г. ВКР «Орел» обеспечивал практику гардемарин. В системе подготовки командных кадров Российского императорского флота особое место занимала корабельная практика кадетов и гардемарин на кораблях флота. Специально для обеспечения корабельной практики в мирное время был создан Отряд учебных кораблей Балтийского флота, однако с началом первой мировой войны он вошел в боевой состав БФ. Поэтому к весне 1915 г. командованием флота было принято решение провести ее на кораблях Сибирской флотилии. Планировалось прохождение практики выпускной роты Морского корпуса и всех трех рот Отдельных гардемаринских классов.

Перед приездом гардемарин командующий Сибирской флотилией обратился с приказом к личному составу флотилии: «На днях приезжают во Владивосток гардемаринины Морского корпуса и гардемаринины ОГК для плавания на судах флотилии. Правительство, посылая их во Владивосток, тратит большие деньги для того, чтобы дать возможность этим гардемаринам приобрести необходимые им опыт и знания. Я обращаюсь с просьбой ко всем чинам флотилии употребить все усилия, чтобы расходы эти вполне оправдались, чтобы гардемаринины проплавали с наибольшей для них пользой; а также прошу помнить, что впечатления, вынесенные гардемаринами из этого плавания, надолго останутся в их памяти и дадут им возможность судить о том, что собой представляет Сибирская флотилия. Надеюсь, что опять-таки все чины флотилии постараются быть на должной высоте, чтобы эти впечатления были наилучшими»⁵.

Гардемаринины ОГК прибыли во Владивосток 5 июня. Руководитель практики — старший помощник заведующего классами капитан 2 ранга Барков. С ним 49 гардемарин 1-й роты, 104 гардемарина 2-й роты, 3 гардемарина флота⁶. Курс минных и артиллерийских стрельб и постановку минных заграждений гардемаринины проходили на ВКР «Орел» и ММ, на остальных судах флотилии было организовано обучение штурманскому и навигационному делу, морской практике, подрывным работам, стрельбе из ружей и револьверов. С осени 1915 г. началась подготовка ВКР «Орел» к 6-месячному походу с младшей (3-й) ротой ОГК. На время предстоявшего плавания с гардемаринами ОГК ВКР «Орел» был переведен из 2-го в 1-й ранг⁷, объявлено назначение соответствующего числа офицеров. Командиром «Орла» вместо капитана 2 ранга П.П. Винокурова был назначен капитан 1 ранга А.Н. Пелль⁸. Замена командиров вызывалась особым вниманием, которое командование флотилии придавало практике гардемарин. Капитан 1 ранга А.Н. Пелль был одним из лучших офицеров флотилии, имел большой опыт командования кораблями, в том числе в заграничном плавании, был хорошим педагогом. 15 октября прибыли гардемаринины 3-й роты ОГК, заведующий обучением гардемарин капитан 2 ранга А.А. Воробьев, с ним 13 чел.⁹ 8 ноября 1915 г. 3-я рота ОГК (выпуск 1919 г.) на «Орле» вышла в загра-

ничное плавание по маршруту: Владивосток — Пусан — Нагасаки — Гонконг — Хайфон — Камрань — Сайгон — Натранг — Гонконг — Кобе — Владивосток. 30 марта 1916 г. «Орел» вернулся во Владивосток. За время плавания было пройдено 9 810 миль. Плавание дало гардемаринам большой практический опыт. 31 марта 1916 г. была назначена комиссия для приема экзаменов от гардемарин ОГК по окончании ими практических занятий во время заграничного плавания на крейсере «Орел» под председательством капитана 1 ранга барона Остен-Сакена, которая начала принимать экзамены 2 апреля 1916 г.¹⁰

Командующий Сибирской флотилией вице-адмирал М.Ф. Шульц провел смотр корабля, его результаты, включая экзамены, были объявлены приказом по Сибирской флотилии: «То, что я увидел по возвращении крейсера, превзошло все мои ожидания. В день прихода крейсера я произвел ему смотр и нашел крейсер в такой чистоте, исправности и в таком порядке по всем частям, что большего желать не приходится. Теперь, после окончания экзаменов гардемаринам, я убедился, что и учебная часть была поставлена так, что дала блестящие результаты. Приношу мою благодарность от лица службы, а также мою личную благодарность командиру, всем офицерам и всему обучающему составу за столь блестящие результаты, достигнутые в такой короткий срок, как 5 месяцев. Считаю приятным долгом донести его высокопревосходительству Морскому министру о выдающихся результатах этого экзамена»¹¹.

Практика 1915 г. дала хорошие результаты, поэтому в 1916 г. Сибирская флотилия и ВКР «Орел» продолжали обеспечение практики гардемарин ОГК, МКУ, МИУ. 24 мая 1916 г. прибыли для летних и практических занятий и плавания на судах Сибирской флотилии офицеры и гардемарины Морского корпуса. Руководитель практики — генерал-майор Ф.И. Федоров, с ним 166 гардемарин¹². Вместе с ними прибыли офицеры и гардемарины МИУ. Руководитель практики инженер-механик капитан 1 ранга А. Павлов, с ним 50 старших гардемарин¹³. С 25 мая по 25 августа гардемарины МК находились в плавании на ВКР «Орел» и 9 ММ. С 9 по 20 августа ВКР «Орел» с гардемаринами МК совершил плавание в Японию, посетив Кобе и Хакодате¹⁴. 24 августа гардемарины МК убыли в Петроград. За время практики в 92 дня гардемарины провели на ходу — 27 дней в своих водах, 12 — в заграничии, на якоре — 53 дня, что полностью соответствовало заданию практики.

1 сентября 1916 г. «Орел» вновь ушел в поход с гардемаринами ОГК. Повреждение котельных топок на пути следования из Пусана в Цуругу заставило ВКР «Орел» возвратиться во Владивосток. С 8 сентября по ноябрь «Орел» готовился к предстоящему плаванию с гардемаринами 3 роты ОГК. 21 октября 1916 г. прибыли гардемарины ОГК. Заведующий гардемаринами — капитан 2 ранга А.А. Воробьев, с ним 122 гардемарина¹⁵. В воскресенье, 30 октября, гардемарины были приведены к присяге в церкви Сибирского флотского экипажа¹⁶. Выйдя в учебный поход, «Орел» совершил заход в Нагасаки, а 3 ноября — прибыл в Гонконг. Во время стоянки были обнаружены неисправности в котлах. Их устранение задержало ВКР в этом порту до конца года. Вернулся он уже в 1917 г.

12 июня 1917 г. прибыли для прохождения практики и плавания на ВКР «Орел» гардемарины Курсов гардемарин флота. Заведующий обучением лейтенант К. Шиллинг, с ним 127 гардемарин¹⁷. При подготовке «Орла» к походу в Японию его посетил выборный командующий Сибирской флотилией старший лейтенант В.Д. Гнида. После посещения он издал приказ: «За время моего пребывания на КР «Орел» я убедился, что весь личный состав его вполне объединился. Во взаимных отношениях нет и тени недоверия между кем бы то ни было, процветают дружеские отношения службы несения при основанной на понимании долга Родине и взаимном уважении дисциплине. На бывшем при мне общем собрании команды крейсера «Орел», где я имел честь присутствовать, я еще раз убедился, как ревностно весь состав поддерживает сплоченность,

развитие, самообразование и искореняет проступки слабых и мало сознательных товарищей и стремится к еще большему прогрессу всех своих, уже и теперь отличных качеств. Я убедился, что в предстоящем заграничном походе «Орел» будет достойным представителем в Японии флота свободной России и высокими качествами своего личного состава разобьет все недоверия к нашей дорогой Отчизне. От лица службы приношу горячую благодарность командиру, комитету и всему личному составу КР «Орел» и убежден, что никогда он не сойдет с той дороги, по которой теперь он идет к поддержанию славы и чести нашей дорогой Родины»¹⁸.

21 октября 1917 г. во Владивосток для плавания на «Орле» прибыла 3-я рота ОГК (214 гардемарин), заведующий обучением — капитан 2 ранга М.А. Китицын¹⁹. Вновь набранным гардемаринам, первый раз оказавшимся на боевом корабле, пришлось тяжело. «Ранняя побудка, чай, гимнастика, подъем флага, занятия по теории, караулы и вахты на морозе, а затем сон в подвесных койках, теснота, суровая дисциплина, крики офицеров, насмешки сотоварищей — вот жизнь молодого гардемарина»²⁰. Корабельные работы выполнялись командой, несмотря на революцию, инцидентов между ней и гардемаринами не было, так как команда хотела пойти в заграничное плавание.

Утром 7 ноября ВКР «Орел» вышел в море на устранение девиации²¹. 10 ноября команды ряда судов потребовали отменить плавание как несвоевременное, но ЦК Сибирской флотилии отклонил требование, заявив, что это дело центральной власти. Отряд пополнил запас угля, воды и продовольствия до полных норм. 12 ноября после напутственного молебна, сопровождаемый оркестром и жителями города, отряд учебных кораблей в составе крейсера «Орел» (командир — с 12 июня 1917 г. старший лейтенант М.М. Афанасьев), миноносцев «Бойкий» (командир — лейтенант Г.Г. Недлер) и «Грозный» (командир — лейтенант Б.В. Якушев) покинул бухту Золотой Рог и вышел в море.

Когда отряд проходил мимо Цусимы, была отслужена панихида по погибшим в бою морякам 2-й Тихоокеанской эскадры. 16 ноября отряд вошел в бухту Нагасаки. Во время стоянки было получено известие о произошедшем в России большевистском перевороте. В первый же день на крейсере собралось общее собрание команды и гардемарин. Команда приветствовала революционные преобразования, офицеры и гардемарины придерживались противоположного мнения. По требованию команды была отправлена делегация во Владивосток узнать, какая там власть, и получить от нее инструкции о дальнейшем плавании. Произошло несколько недоразумений между гардемаринами и командой. Пятеро гардемарин в ресторане запели гимн Российской империи. Проходившие мимо матросы это слышали и потребовали арестовать поющих и отправить их во Владивосток для предания военному трибуналу. Этим гардемаринам пришлось бежать под покровительство японской полиции, но позже они все же вернулись на «Орел». Общие собрания команды становились все возбужденнее, в деятельности большевистской ячейки участвовали и гардемарины. «Среди них были Гуркало, Дажин и Кожанов, влиявшие на матросов в революционном отношении», — писал позже командир отряда русскому послу в Лондоне²². Делегация, прибывшая во Владивосток, доложила Центральному комитету Сибирской флотилии об обстановке в отряде. 16 декабря Коллегия Сибирской флотилии донесла в МГШ: «Обучение и посылка гардемарин за границу не соответствует духу времени. ЦК и общее собрание флотилии постановили «Орел» и миноносцы вернуть из плавания, о чем доносим»²³.

Капитан 1 ранга М.А. Китицын был поставлен в трудное положение. Находясь в самостоятельном плавании, он отвечал за отряд кораблей, чинов отряда и гардемарин. Отвечал перед правительством, которого уже не существовало. Наибольшей опасностью была угроза вооруженного восстания команды и физического уничтожения офицеров и гардемарин. М.А. Китицын через военно-морского агента в Японии контр-адмирала Б.П. Дудорова снесся с рус-

ским послом в Лондоне. Союзники по Антанте англичане обещали помощь, рекомендовав отряду идти в Гонконг.

Не дожидаясь возвращения делегации из Владивостока, 4 декабря отряд вышел в море, но вернулся из-за жестокого шторма. 7 декабря снова вышел в море и направился в ближайшую английскую колонию Гонконг. С 11 по 25 декабря отряд стоял на рейде Гонконга, отношения с командой грозили перерасти в вооруженное столкновение.

Вот что вспоминал М. Юнаков: «Друзья наши из команды все время доносили, что в команде большое недовольство офицерами и некоторыми гардемаринами, и вполне возможно, что дойдет до самосуда, если корабли выйдут в море. Мы — гардемарины психологически не были готовы к такой борьбе, и каждому из нас казалась чудовищной мысль, что кто-то из нас должен быть брошен за борт русскими матросами»²⁴. Желая предупредить выступление команды, капитан 1 ранга М.А. Кителин совместно с командиром «Орла» старшим лейтенантом М.М. Афанасьевым и русским генеральным консулом в Гонконге обратился к англичанам за помощью. 25 января рядом с «Орлом» встал на якорь английский вспомогательный крейсер «City of London», а миноносцам было приказано подойти к «Орлу». На следующий день к отряду русских кораблей подошел катер, который нес флаг русского консула. Прибывшего на борт представителя МИДа России встречал караул из гардемарин. Консул зачитал приказ о восстановлении старой власти, команда бросилась к оружию, но везде стояли вооруженные гардемарины. Кителин сумел избежать кровопролития, предложив всем, кто хочет вернуться в Россию, перейти на английский вспомогательный крейсер «City of London» для отправки во Владивосток. Ушли 4 офицера, около 40 гардемарин и вся команда (в числе списавшихся был и гардемарин И. Кожанов). «Ушедшие в Россию были за малым исключением революционно настроенная молодежь, и оставшиеся их не жалели»²⁵.

Аккредитив, выданный Временным правительством, был закрыт. Капитан 1 ранга М.А. Кителин решил не возвращаться в Россию. Для продолжения плавания «Орел» разоружили (орудия были сданы французам) и он стал учебным транспортом. Оставшиеся гардемарины были распределены по постам вместо матросов. Первоначально предполагалось менять гардемарин на постах так, чтобы каждый прошел через все специальности, однако обучать каждого было некогда. Еще до первого похода «Орла» как транспорта разногласия между М.А. Кителиным и М.М. Афанасьевым заставили первого перевести гардемарин в подчинение командиру учебного отряда старшему лейтенанту М. Афанасьеву и убыть в Японию. Формально 20 февраля он ушел в отпуск. Роль гардемарин в качестве матросов не решала задач образования, они начали высказывать недовольство. Поэтому в конце июня 1918 г. гардемарины и часть офицеров были переведены сначала в морскую казарму в Сайгоне, а потом — в казармы около местечка «Cap St. Jacques». Здесь были организованы классные занятия для оставшихся гардемарин (около 100 чел.). Остальные (61 чел.) и несколько офицеров отправились самостоятельно домой, чтобы бороться на стороне Белого движения.

Старший лейтенант М.М. Афанасьев, вступив в соглашение с французскими колониальными властями, занялся коммерческими перевозками между портами Индокитая под торговым флагом. В течение 1918—1919 гг. крейсер перевозил рис и другие товары, а также пассажиров в водах Индийского и Тихого океанов. Доходами от перевозок распорядился сам М.М. Афанасьев, мотивируя это необходимостью содержания гардемарин. Правительство адмирала А.В. Колчака не располагало сведениями о крейсере и действиях его командира ст. лейтенанта М.М. Афанасьева, безосновательно полагая, что тот чуть ли не большевик. Уже в октябре 1918 г. командующий Сибирской флотилией приказал: «Для производства следствия по делу о ст. лейтенанте Афанасьеве назначить комиссию в составе капитана 2 ранга Дудкина при участии военно-морского

следователя в качестве делопроизводителя. Комиссии предлагаю следствие произвести срочно»²⁶.

21 декабря 1918 г. управляющий Морским министерством Временного российского правительства контр-адмирал М. И. Смирнов обратился к управляющему Министерством иностранных дел Ю. В. Ключникову с отношением о необходимости возвращения вспомогательного крейсера «Орел» во Владивосток. «Бывший пароход Добровольного флота «Орел» был реквизирован морским ведомством во время войны для учебного плавания гардемаринов на Дальнем Востоке и обращен во вспомогательный крейсер. Будучи в плавании в водах Южного Китая во время большевистского переворота, командир крейсера старший лейтенант Афанасьев, признавший большевистский режим, был выбран командой на должность командира. Отправив часть офицеров, не согласившихся признать этот режим, и гардемаринов во Владивосток, старший лейтенант Афанасьев вошел в соглашение с французскими колониальными властями в Сайгоне и занялся морской перевозкой грузов между портами Индокитая. После свержения советской власти командующий Сибирской военной флотилией неоднократно посылал запросы старшему лейтенанту Афанасьеву о его деятельности, на которые последний ответа не давал. Такие же запросы посылал и морской агент в Японии контр-адмирал Дудоров, но также безрезультатно.

По показаниям офицеров, прибывших с «Орла», старший лейтенант Афанасьев расходует деньги, получаемые за перевозку грузов, совершенно бесконтрольно. Вследствие крайних затруднений, испытываемых российским правительством в настоящее время в получении тоннажа для перевозки из Японии локомотивов и железнодорожного груза во Владивосток, надобность в «Орле» особенно остро ощущается. Принимая во внимание вышеизложенное, прошу не отказать войти в сношение с французским верховным комиссаром г. Реньо о возвращении пх «Орел» в состав Сибирской флотилии и одновременно возбудить тот же вопрос через российского посла в Париже. Вместе с тем, имея весьма серьезные данные не доверять старшему лейтенанту Афанасьеву, я предполагаю в случае согласия французского правительства на возвращение «Орла» назначить нового командира на пароход, которому отбыть в г. Сайгон, принять его от старшего лейтенанта Афанасьева и привести во Владивосток. После возвращения «Орла» я предполагаю передать его Добровольному флоту. Прошу вас принять уверения в совершенном уважении и преданности»²⁷. В течение 1918—1919 гг. шла активная переписка по крейсеру между морским министром, министром иностранных дел правительства А. В. Колчака, российскими агентами в Японии и Франции, руководством Добровольного флота, представителями французского правительства в Сайгоне. В июне 1919 г. по приказанию морского министра назначается под председательством капитана 1 ранга Крашенинникова комиссия для предварительной разборки действий возвратившихся с КР «Орел» офицеров²⁸.

Заручившись поддержкой французов, в Сайгон посылают группу офицеров. В их числе капитан 2 ранга Ломан, ст. лейтенант Мардарьев, мичман Хейскайнен, инженер-механик ст. лейтенант Попов, врач Стадницкий для приемки и возвращения во Владивосток злополучного крейсера. 28 июля они отправляются в Шанхай на пароходе Добровольного флота²⁹.

В декабре 1919 г. «Орел» возвратился во Владивосток³⁰, ведя на буксире ЭМ «Бойкий». Бывший командир «Орла» старший лейтенант М. М. Афанасьев, не желая выяснять отношения с командованием Сибирской флотилии, уехал к атаману Семенову, который не подчинялся владивостокским властям.

Ко времени возвращения «Орла» власть правительства адмирала А. В. Колчака доживала последние дни. Правительственные войска переходили на сторону большевиков, с сопок спускались партизаны. В этих условиях старый владелец — Добровольный флот — не спешил забирать крейсер в транспорты. Осмотревшая «Орел» комиссия предъявила претензии по возврату снятых

в 1914 г. кожаных диванов, предметов интерьера и так далее. Ввиду отсутствия команды некому было даже охранять выгруженный на пирс боезапас, который расхищался, тут было не до диванов. Приведший во Владивосток «Орел» капитан 2 ранга Ломан болел, офицеры получили назначения на другие корабли. И опять судьба связала вспомогательный крейсер с Морским училищем и гардемаринами. Морское училище осталось последней боеспособной частью, верной режиму адмирала А.В. Колчака. Возникла реальная угроза училищу и жизни гардемарин. Надеяться на пощаду после подавления недавних восстаний не приходилось. Командующий морскими силами на Дальнем Востоке контр-адмирал М.А. Беренс приказом № 127 от 28 января 1920 г. обязал начальника Морского училища капитана 1 ранга М.А. Кितिцына сформировать отряд судов особого назначения из всех способных двигаться кораблей Сибирской флотилии. М.А. Кितिцыну удалось захватить только «Орел», «Якут» (командир капитан 2 ранга Е.П. Винокуров) и ледокол «Байкал».

Перед погрузкой начальник Морского училища М.А. Кितिцын издал приказ: «Во Владивостоке назрел очередной переворот. Некоторым военным частям приходилось принимать участие в борьбе с группами, к которым сейчас переходит власть. Честно и верно исполняя свой долг и сохраняя воинскую дисциплину, они вызвали против себя озлобление этих групп. Примеры, бывшие до сих пор, показали, что таким частям в первое острое время грозит разрушение, истребление, политическая месть. Поэтому для их спокойствия сформирован отряд особого назначения, который готов в последнюю минуту принять боевые части и выйти в море, чтобы за пределами крепости предоставить всем, принятым в отряд, полную свободу дальнейших действий. Считаю долгом высказать свой взгляд и думаю, что его разделит большинство на отряде. Я не мыслю существования своего ни в составе части, ни как отдельной личности вне России, под властью каких бы партий она ни находилась. Если будет Божья воля и историческая судьба на то, чтобы это были те партии, против которых мы до сих пор честно боролись, борьба кончена и бесполезна, наш долг повелевает нам все-таки и с ними продолжать нашу работу по воссозданию русского флота. Поэтому я рассматриваю наш уход как временное удаление для обеспечения права на существование нашим частям или хотя бы личностям, входящим в их состав»³¹.

В ночь с 30 на 31 января контр-адмирал М.А. Беренс прибыл на «Орел» и отдал приказ об эвакуации. На портовый ледокол, капитан которого отказался очистить выход от льда, был высажен караул. После того как лед был взломан, в 5 часов утра 31 января отряд вышел в море. Позже в эмиграции один из гардемарин описал это стихами:

Сливаются море и небо,
Вдали чуть видны корабли,
«Орел» и «Якут» торопливо
Спешат от Российской земли.

Но вот колыхнулись льдины,
Обрублен конец за кормой,
«Байкал» оттянул нас от стенки,
И винт заработал струей.
И молча по темному «Рогу»
Отряд наш невидимый шел,
Так с Богом пустились в дорогу
«Якут» и все тот же «Орел».
Так гарды покинули город,
Стремясь в океанскую ширь,
Оставив товарищам в память
Забытую мертвую «Свирь».

«Орел» и «Якут» направились в Японию, имея нормальный запас угля и продовольствия, а в кассе — остатки расходных сумм училища, которые удалось обменять перед уходом на валюту. Японские офицеры с «Микасы» преподнесли училищу личный подарок — 10 000 иен. После трудного перехода корабли пришли в Цуругу, где контр-адмирал М.А. Беренс, эвакуированные офицеры и их семьи съехали на берег, некоторые офицеры училища списались вместе с беженцами. Капитан 1 ранга М.А. Кителин принял командование «Орлом», заменив списавшегося командира. После месяца стоянки корабли перешли в порт Модзи. Кителин решил не возвращаться во Владивосток, а перейти из Японии в Севастополь. Экипаж отряда состоял из 40 офицеров и 250 гардемарин. Суда из Модзи пошли в Гонконг и Сингапур, где смогли встать в док (с 6 апреля по 5 мая). В Сингапуре 1-я рота закончила сдавать экзамены, начатые в походе. Начальник Морского училища не имел права присвоить старшим гардемаринам звания мичманов, поэтому присвоил им звания корабельных гардемарин. 11 апреля 1920 г. были произведены в корабельные гардемарины сначала 104 чел., потом дополнительно еще 15. Отряд, перевоза попутный груз через Калькутту, Андаманские острова, Аден, достиг Порт-Саида. Время перехода использовалось для теоретического и практического обучения, шлюпочных учений. На Андаманских островах было проведено учение по высадке десанта. Так об этом переходе позже вспоминал гардемарин М. Юнаков: «В плавании нам было трудно, приходилось стоять вахты строевые и по специальности, но все шло гладко, без нарушений дисциплины. Стол, в общем, был однообразный, но мы не голодали».

В Порт-Саиде представитель правления Добровольного флота при поддержке русского консула и английских властей попытался вернуть «Орел» Добровольному флоту, а всех чинов отряда отправить в Севастополь без указания средств передвижения и предоставления такой возможности. Капитан 1 ранга М.А. Кителин отказался. Положение отряда стало катастрофическим: кончились уголь, вода и провизия. Английский командир порта запретил выход кораблей. Находясь в безвыходном положении, М.А. Кителин поставил ультиматум английскому комиссару в Египте: если через 36 часов ему не будут даны уголь, вода, продовольствие и официальное разрешение выйти в море, то он выведет корабли и затопит их поперек Суэцкого канала. Через 24 часа англичане предоставили судам отряда все необходимое.

12 августа 1920 г. «Орел» и «Якут» пришли в югославский порт Дубровник, отсюда начальник училища связался с Севастополем. Штаб флота приказал вернуть мобилизованный в начале войны «Орел» Добровольному флоту. «Якут» получил предписание идти в Севастополь, взяв по дороге в Константинополе груз военного снаряжения. Прибывший контр-адмирал К.В. Шевелев просил гардемарин идти в Крым, но все отказались, видя бессмысленность дальнейшей борьбы. 28 августа 1920 г. генерал Врангель прислал телеграмму посланнику в Константинополе и военно-морскому агенту в Югославии: «Капитана 1 ранга Кителина сменить, арестовав. «Орел» и «Якут» направить в Севастополь». Почти месяц шли трудные переговоры между представителями Добровольного флота, штаба Черноморского флота, М. Кителиным и югославскими властями. Основной трудностью при возврате «Орла» Добровольному флоту были денежные долги крейсера. Необходимо было рассчитать наемных кочегаров и обслуживающий персонал — китайцев и индусов, снабдить хотя бы небольшими суммами списанный с крейсера экипаж и гардемарин. Денег не было. В конце концов компромисс был найден. 29 сентября 1920 г. командир вспомогательного крейсера «Орел» капитан 1 ранга М.А. Кителин сдал корабль представителю Добровольного флота А.С. Леонтовичу и новому капитану транспорта капитану дальнего плавания Н.А. Титову.

Капитан 1 ранга М.А. Кителин принял решение идти в Севастополь, командуя ПС «Якут». Вместе с ним на «Якуте» пошли в Севастополь 49 корабель-

ных гардемарин, 47 гардемарин 2-й роты и 15 гардемарин 3-й роты. 1 ноября 1920 г. военно-морской агент в Югославии пишет в частном письме: «Конечно, в общем, самое правильное, если молодые едут в Крым, ибо там все-таки дело есть по специальности, да и от России человек не отрывается и если и несет тягости, то не в униженной роли беженца у богатых родственников или нищего эмигранта, а в роли бойца за свою родину, свой народ и их свободу. Это все-таки в конце концов единственное светлое, что каждому из нас дано».

Шесть лет первой мировой и гражданской войн вспомогательный крейсер «Орел» входил в состав военно-морского флота. За эти годы на нем прошли обучение более тысячи гардемарин (в их числе адмирал флота Советского Союза И. Исаков, флагман флота 2 ранга И. Коржанов, Ф.Ф. Раскольников и др.). Но войны заканчиваются, пришло время сменить Андреевский флаг на коммерческий. К сожалению, после передачи «Орла» в Югославии представителям Добровольного флота он был переведен в Александрию, где продан представителям английской компании. По данным В.П. Бянкина, продажа произошла в январе 1921 г. В дальнейшем «Орел» бороздил воды Индокитая под британским флагом.

Хочется верить, что вспомогательный крейсер «Орел» и его необычная судьба останутся в истории флота и памяти потомков.

¹ ГАРФ. Ф. Р-5862, оп. 1, д. 15, л. 34 об.

² ГАПК. НСБ. Приказы командующего Сибирской флотилией № 723 от 20.07.1914 г.

³ Там же. Приказ командующего Сибирской флотилией № 849 от 13.8.1914 г., № 859 от 17.8.1914 г., № 860 от 17.8.1914 г., № 870 от 20.8.1914; ТЛГ ГМШ № 995/1914 г., № 871 от 21.8.1914 г., № 880 от 22.8.1914 г., № 872 от 21.8.1914 г.; ТЛГ ГМШ № 3140/1914.

⁴ Кузнецов Л.А. Русские моряки в Сингапуре // Гангут. № 15. 1998. С. 69—77.

⁵ ГАПК. НСБ. Приказ командующего Сиб. флотилии № 387 от 18.05.1915 г.

⁶ Там же. Приказ командующего Сиб. флотилии № 422 от 05.07.1915 г.

⁷ Там же. Выписка из журнала адмиралтейств совета от 24 сентября 1915 г. № 5009, Приказ командующего Сиб. флотилии № 761 от 20.10.1915 г.

⁸ Там же. № 751 от 18.10.1915 г.

⁹ Там же. № 750 от 18.10.1915 г.

¹⁰ Там же. № 294 от 31.04.1916 г.

¹¹ Там же. № 342 от 15.04.1916 г.

¹² ГАПК. НСБ. Приказ командующего Сиб. флотилии № 506 от 29.5.1916 г.

¹³ Там же. Приказ командующего Сиб. флотилии № 507 от 29.5.1916 г.

¹⁴ Там же. Ф. 432, оп. 1, д. 8031, л. 2.

¹⁵ ГАПК. НСБ. Приказ командующего Сиб. флотилии № 983 от 21.10.1916 г.

¹⁶ Там же. № 977 от 23.10.1916 г.

¹⁷ Там же. № 465 от 12.6.1917 г.

¹⁸ Там же. № 616 от 22.7.1917 г.

¹⁹ Там же. № 920 от 19.10.1917 г.

²⁰ Личный архив А.М. Буякова; Рахманинов А.А. Краткая история выпуска 1920 года из Морского училища (рукопись не позднее 1931 г.). С. 8.

²¹ Колыбель флота. Париж: Изд. Всезарубеж. объединяния мор. организаций, 1951. С. 259.

²² Варгин Н.Ф. Флагман флота Кожанов. М.: Воениздат, 1980. С. 4.

²³ РГА ВМФ. Ф. Р-5, оп. 1, д. 46, л. 1.

²⁴ Там же. С. 29.

²⁵ Рахманинов А.А. Краткая история выпуска 1920 года... С. 10.

²⁶ ГАПК. НСБ. Приказ командующего Сиб. флотилии № 337 от 28.10.1918 г.

²⁷ Военные моряки в борьбе за власть советов на Дальнем Востоке. 1917—1922: док. и материалы / под ред. А.И. Крушанова. Владивосток: ДВГУ, 1989. С. 174—175; РГА ВМФ. Ф. Р-1722, оп. 1, д. 62, л. 4.

²⁸ ГАПК. НСБ. Приказ командующего Сиб. флотилии № 1094 от 26.6.1919 г.

²⁹ Там же. № 1336 и № 1346 от 28.7.1919 г.

³⁰ Приамур. жизнь. Благовещенск, 1919. 4 дек.

³¹ Колыбель флота... С. 19.

SUMMARY: “An Auxiliary Cruiser in Siberial Flotilla — “Oryol” — such is the title of the article written by Candidate of Historical Sciences N. Kritsky. The author in detail describes the history of the ship, tells about her seamen and their fate.