

БРАТЯ ХОДАКОВСКИЕ

РУССКИЙ ИСХОД

КЕРЧЬ. 1920 ГОД



УДК 94 (47)
ББК 63.3 (2)
Х-69

С окончанием гражданской войны на юге России, Керчь стала последним городом, где был спущен русский национальный флаг. Отсюда ушли последние корабли Русского Исхода, уносившие на чужбину тысячи участников антибольшевистского сопротивления и гражданских лиц.

Как показали дальнейшие события, проведённая Петром Николаевичем Врангелем и командованием флота масштабная морская эвакуация спасла изгнанников от неминуемой гибели в горниле Красного террора, который захлестнул Крым с приходом советской власти.

В работе братьев Ходаковских «Русский Исход. Керчь. 1920» подробно описывается ход керченского эпизода эвакуации частей Русской армии из Крыма в Константинополь в холодные ноябрьские дни 1920 года.

Особое внимание уделено воспоминаниям непосредственных участников трагических событий.

Ходаковские, К. Н. и В. Н.

Х-69 Русский Исход. Керчь. 1920 год. — Н. Новгород: Чёрная Сотня, 2014. — 144 с.

ISBN 978-5-00028-060-7

УДК 94 (47)
ББК 63.3 (2)

БРАТЬЯ ХОДАКОВСКИЕ

РУССКИЙ ИСХОД КЕРЧЬ. 1920 ГОД

Чёрная Сотня
Нижний Новгород
2014



© Ходаковские К.Н. и В.Н., текст, 2014
© «Спутник и Погром», дизайн переплёта, 2014
© Издательство «Чёрная Сотня», 2014

ISBN 978-5-00028-060-7

ПРЕДИСЛОВИЕ

*«Блаженны изгнанные за правду,
ибо их есть Царство Небесное»
(Мф. 5: 10)*

Перед вами фрагмент книги «Русский Исход»: предисловие и первые две главы.

Блестящая работа братьев Ходаковских, издаваемая впервые. В книге подробно описывается ход керченского эпизода эвакуации частей Русской армии из Крыма в Константинополь в холодные ноябрьские дни 1920 года. Особое внимание уделено воспоминаниям непосредственных участников трагических событий.

В полной версии книги 140 страниц, около 60 фотографий и карт, болле сотни ссылок на источники.

Приобрести книгу можно на сайте издательства:

www.chernaya100.com

В 1774 году Керчь первой из крымских городов вошла в состав Российской Империи, и уже через 9 лет естественным следствием этого было присоединение всего Крыма. Полтора века спустя, с окончанием гражданской войны на юге России, Керчь стала последним городом, где был спущен русский национальный флаг, вновь ставший здесь государственным лишь в 2014 году с возвращением Крыма в состав Российской державы.

В отличие от других крымских городов Керчь была оставлена белой армией единожды — в ноябре 1920 года, когда отсюда ушли последние корабли Русского Исхода, унося на чужбину тысячи гражданских лиц и участников антибольшевистского сопротивления, отчаянно пытавшихся спасти родину от ужасающих последствий революции.

Как показали дальнейшие события, проведённая Петром Николаевичем Врангелем и командованием флота масштабная морская эвакуация спасла изгнанников от неминуемой гибели в горниле Красного террора, который захлестнул Крым с приходом советской власти.

Русский Исход связывают преимущественно с Севастополем — столицей белого Крыма и главным из пяти портов эвакуации. Но не менее значимые события, которые исследователи часто обходят вниманием, происходили тогда на восточной оконечности полуострова — в Керчи.

Город стал не только последним пунктом эвакуации, но и вторым по масштабности: отсюда отплыло на чужбину около 40 тысяч наших соотечественников. На долю керченской флотилии выпали самые суровые условия морского перехода.

Если корабли из других портов преодолели путь в Константинополь при достаточно благоприятной погоде и без лишних задержек, то судам из Керчи в силу обстоятельств пришлось несколько дней находиться у берегов Крыма для перегрузки топлива и людей и отплыть в условиях шквального норд-оста. Для некоторых переход до Царьграда длился около 10 дней. Всё это дополнялось крайним недостатком воды и съестных припасов. Единственной крупной потерей во время Русского Исхода стал миноносец «Живой» с несколькими сотнями людей на борту, который отчалил в свой последний путь тоже от берегов Керчи.

Работа имеет целью подробно осветить события керченского эпизода эвакуации Русской армии из Крыма в холодные ноябрьские дни 1920 года. Помимо документальных сведений особое внимание уделено воспоминаниям непосредственных участников тех трагических событий. По возможности они приводятся в виде цитат, что позволяет лучше понять атмосферу и чувства изгнанников, до конца прошедших с армией её героический и скорбный путь.

Все даты указаны по новому стилю, а воспоминания цитируются в дореформенной орфографии, которая была родной для авторов мемуаров.



СОСТОЯНИЕ ФЛОТА ПЕРЕД ЭВАКУАЦИЕЙ

После провала «Московской директивы», отданной Антоном Ивановичем Деникиным, и последующего отступления дезорганизованных Вооружённых сил Юга России (ВСЮР) на Кубань с эвакуацией в Крым, получившей впоследствии название Новороссийской катастрофы, белые армии оказались, по сути, разгромленными. С участием союзного флота в Крым было перевезено около 25 тысяч бойцов Добровольческой армии и 10 тысяч казаков без артиллерии и лошадей. Войска были в полном расстройстве и потеряли доверие к командующим фронтами и армиями, особенно были деморализованы казаки. На корабли в первую очередь принимались добровольческие соединения, а затем — сохранившие воинскую дисциплину казачьи части.

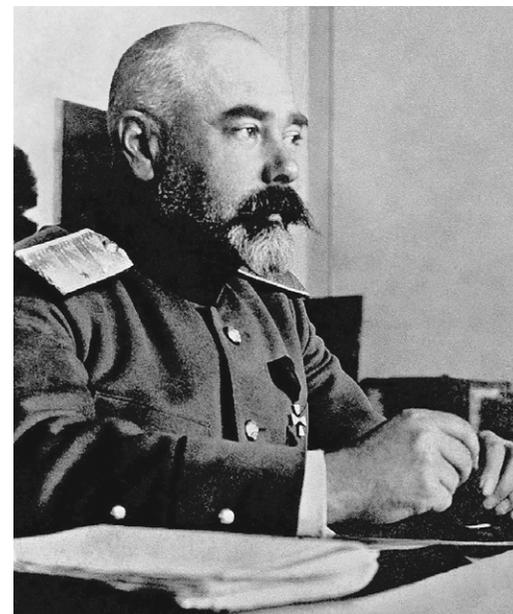


Эвакуация белой армии из Новороссийска в Крым

В это время защита полуострова обеспечивалась частями Крымского корпуса численностью около 5 тысяч человек под командованием генерала Якова Александровича Слащёва.

Для противодействия возможному десанту с таманского берега Керченский район оборонялся отрядом в 1,5 тысячи человек, состоящим из Кубанской и Алексеевской сводных бригад и Корниловской юнкерской школы. Остальные части были размещены генералом Деникиным на отдых в районе Севастополя, Симферополя и Евпатории. Общая численность белой армии составляла порядка 35–40 тысяч бойцов при ста орудиях и полутысяче пулемётов¹.

После крупного поражения и сокращения территории, контролируемой антибольшевистским сопротивлением на Юге России, до одного лишь Крыма, А. И. Деникин принял решение уйти в отставку. На военном совете 4 апреля 1920 года старшими начальниками был избран преемник Главнокомандующего — генерал-лейтенант Пётр Николаевич Врангель. Для принятия поста он вернулся из Константинополя, где находился вследствие приказа А. И. Деникина от 21 февраля об увольнении в отставку с настоятельным предложением покинуть Россию.



Генерал-лейтенант А. И. Деникин, 1917 год

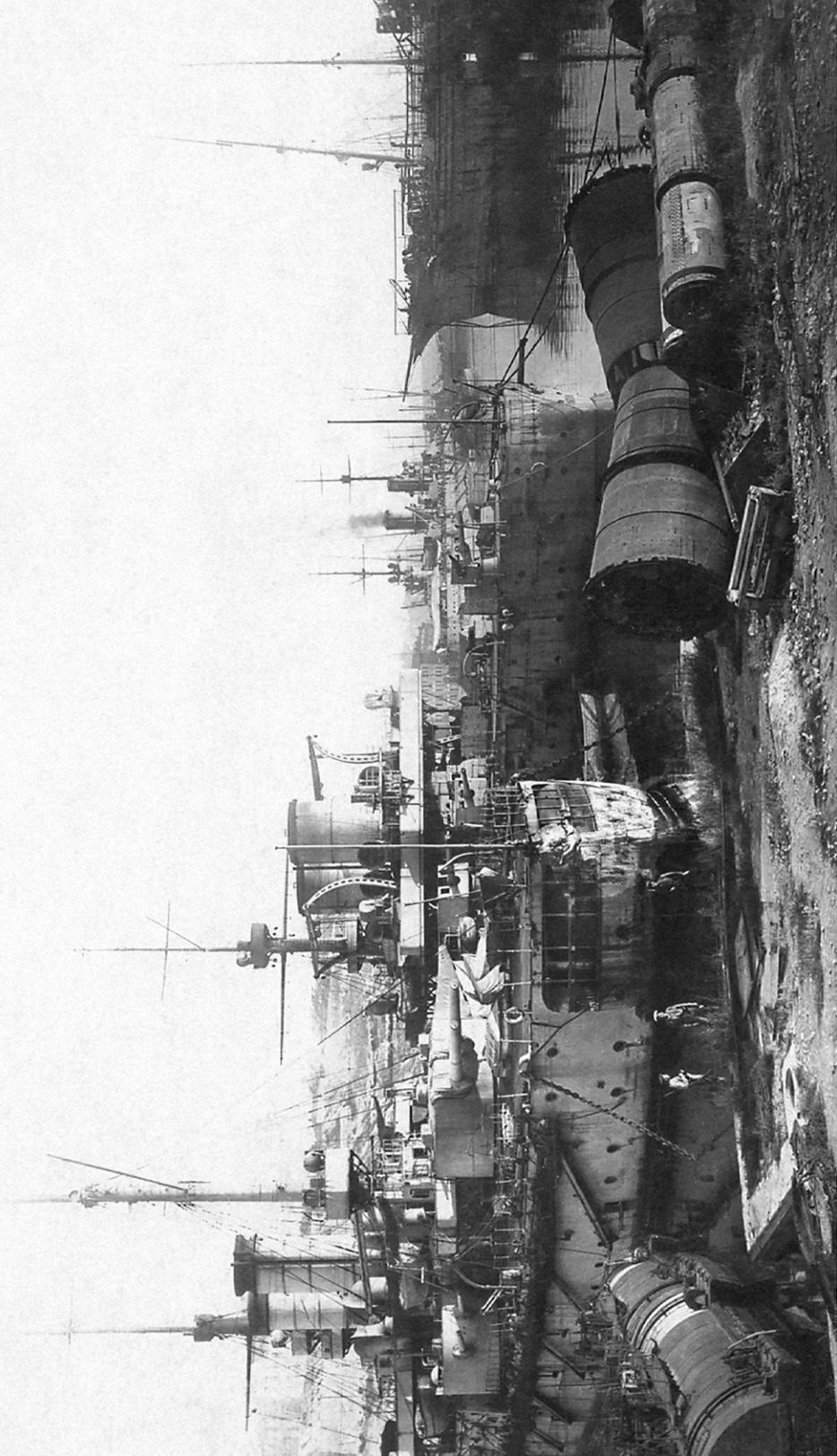
Крайне тяжёлое положение армии усугублялось ультимативной нотой британского правительства, требовавшего от прежнего Главнокомандующего ВСЮР прекратить борьбу и начать при английском посредничестве переговоры с советским правительством об амнистии для населения Крыма и войск, — в противном случае англичане отказывались предоставлять дальнейшую помощь. Не допуская возможности переговоров с большевиками, П. Н. Врангель решил всячески затягивать этот вопрос, чтобы использовать время для приведения армии и тыла в относительный порядок и подготовки флота к возможной эвакуации армии и правительственных учреждений из Крыма².

За несколько месяцев пребывания генерала Врангеля во главе Правительства Юга России и Русской армии (новое название ВСЮР) была восстановлена боеспособность войск, достигнут ряд серьёзных побед над противником, отвоёвана богатая хлебом Северная Таврия, проводились реформы, включая земельную и местного земского самоуправления, налаживалась разрушенная хозяйственная жизнь и восстанавливалось главенство закона. Вместе с тем не прекращалась работа по обеспечению флота всем необходимым на случай эвакуации.

Состояние флота, от которого зависели снабжение Юга России, торговля, военные операции и наконец грядущая эвакуация, было плачевным. От Черноморского Императорского флота почти ничего не осталось в результате Мировой войны, революционных потрясений, немецкой оккупации и гражданской войны. Многие боевые корабли были затоплены большевиками в июне 1918 года, другие повреждены союзниками в апреле 1919 года, некоторые — просто разграблены, как и Севастопольский портовой завод Морского ведомства и мастерские. Белый военный флот (например, почти весь 2-й Азовский отряд, базировавшийся в Керчи) в значительной степени создавался путём переоборудования и вооружения коммерческих судов, состояние которых было несколько лучше, но и они нуждались в капитальном ремонте.



*Члены Правительства Юга России, войсковые атаманы и представители войсковых казачьих правительств Дона, Кубани, Терека и Астрахани. Севастополь, большой дворец, 4 августа 1920 года. **Сидят** (слева направо): 1) начальник штаба генерал-лейтенант П. Н. Шатилов; 2) и. об. Астраханского атамана Н. В. Ляхов; 3) Терский атаман генерал-лейтенант Г. А. Вдовенко; 4) Донской атаман генерал-лейтенант А. П. Богаевский; 5) Главнокомандующий генерал-лейтенант П. Н. Врангель; 6) и. об. Кубанского атамана В. Н. Иванис; 7) помощник Главнокомандующего А. В. Кривошеин; 8) и. об. председателя Донского правительства М. В. Корженевский. **Стоят** (слева направо): 1) вр. и. д. управляющего делами Совета при Главнокомандующем А. Г. Сергеенко-Богокутский; 2) начальник политической канцелярии Управления иностранных сношений Б. А. Татищев; 3) вр. и. д. начальника Управления иностранных сношений князь Г. Н. Трубецкой; 4) председатель Астраханского правительства Санджи Баянов; 5) заместитель начальника Морского управления контр-адмирал С. В. Евдокимов; 6) вр. и. д. начальника Военного управления генерал-майор В. П. Никольский; 7) вр. и. д. начальника Управления финансов Б. В. Матусевич; 8) начальник Управления юстиции сенатор Н. Н. Таганцев; 9) и. д. начальника Гражданского управления С. Д. Тверской; 10) начальник Управления торговли и промышленности В. С. Налбандов; 11) государственный контролёр Н. В. Савич; 12) заместитель председателя Кубанского правительства генерал-майор И. А. Захаров; 13) председатель Терского правительства Е. А. Букановский; 14) начальник Управления земледелия и землеустройства сенатор Г. В. Глинка; 15) начальник Управления снабжений генерал-лейтенант П. Э. Вильчевский.*



Линкоры «Ростислав», «Синоп», «Воля» и транспорт «Херсон» в Южной бухте Севастополя. Немецкая оккупация, 1918 год

Постоянно ощущалась крайняя нехватка материалов, специалистов и топлива, при этом от флота с каждым днём требовалась всё большая отдача для содействия армии и проведения самостоятельных операций, поэтому осуществлялся преимущественно лишь самый необходимый ремонт. В результате на кораблях постоянно происходили поломки, были случаи, когда агрегаты выходили из строя прямо во время боя и механикам приходилось устранять поломки на виду у противника. Недостаток топлива вынуждал останавливать двигатели на стоянках, отключая отопление и освещение, из-за чего зимой температура в каютах могла доходить до отрицательных значений, причём некоторым кораблям Азовского отряда приходилось зимовать во льдах. Снабжение судовых команд денежным довольствием, обмундированием и провиантом тоже оставляло желать лучшего.

Наблюдался и острый недостаток кадрового флотского офицерства, вызванный их оттоком из-за разрушения флота, тяжёлых условий службы, упадка дисциплины и необходимости борьбы за существование. Поэтому ещё в 1919 году был учреждён Корпус корабельных офицеров, который первоначально комплектовался сверхсрочнослужащими унтер-офицерами флота, а затем также офицерами по адмиралтейству, военного времени и армейскими. Последние не обладали требуемым опытом и подготовкой.

Качество судовых команд было ещё хуже: в отличие от коммерческого флота на военном матросов старого флота осталось крайне мало. Основной состав был представлен солдатами, казаками и новобранцами из числа гимназистов, кадет, студентов, техников и мастеровых, непривычных к морю и тяжёлой физической работе. Командирам приходилось набирать и обучать экипаж самостоятельно, так как специальные школы не могли срочно предоставить необходимые кадры, особенно для обслуживания сложных механизмов боевых судов. Поэтому неудивительно, что бывали несчастные случаи у орудий, порча двигателей или их остановка вследствие проявления морской болезни у членов команды. Слабые здоровьем порой не выдерживали испытаний, заболевшая малокровием и даже туберкулёзом³.

Через созданное Управление морским транспортом командующий флотом непосредственно контролировал движение трёх десятков грузовых и пассажирских пароходов Морского ведомства. Коммерческие же суда, принадлежащие преимущественно Русскому обществу пароходства и торговли, Российскому обществу и Добровольному флоту, подчинялись ему только в оперативном отношении через Тоннаж-бюро, осуществляя грузоперевозки для нужд Правительства Юга России. Компании стремились перевести свою деятельность в Средиземное море с целью более выгодной эксплуатации своих транспортов. Выход любых кораблей за пролив Босфор мог осуществляться не иначе как с разрешения командующего флотом. Значительная доля частных пароходов, как отмечалось, были переоборудованы для несения военной службы, а многие — проданы за границу⁴.

В Крыму не было значительных разработанных месторождений угля и нефти, а потому обеспечение топливом и машинным маслом велось путём закупок за границей и в Грузии за счёт валюты или товарообмена на хлеб. И того, и другого недоставало, поэтому уголь и нефть приобретались лишь в самом необходимом количестве и для формирования оперативного запаса, который постоянно расширялся в соответствии с ростом численности людей, подлежащих эвакуации в случае прорыва красных в Крым⁵.

2-й отряд военных судов Черноморского флота по состоянию на 8 ноября 1920 года дислоцировался в Керчи и Азовском море в следующем составе:

- база отряда транспорт «Веха»;
- плавучая батарея «Ростислав» (лишённый хода линкор);
- канонерские лодки «Кача», «Страж», «Грозный» и «Урал»;
- вооружённые ледоколы «Всадник» и «Джигит»;
- эскадренные миноносцы «Живой» и «Зоркий»;
- десантные катера «Силач», «Мария», «Меотида», «Пантикапея», «Азовец», «Дмитрий», «Никола Пашич», «Петрель», «Ногайск», «Дружный» и «Очаковский канал»;

- сторожевые катера «СК-11», «СК-12», «СК-13», «СК-14», «СК-15», «СК-16», «СК-17» и «СК-18»;
- тральщики «Альбатрос», «Черногория» и «Чурубаш», катера-тральщики «Стриж» и «Роксана»;
- буксирный катер «Херсонес»;
- транспорт «Водолей»;
- наливная шхуна «Кара-Кермен»;
- брандвахта «Фанагория»;
- плавучий маяк «Тузлинский»;
- болиндеры №№ 442, 443 и 445;
- 2-й гидроавиационный отряд⁶.

В течение всего периода борьбы под командованием генерал-лейтенанта Врангеля продолжалось усиление материальной базы для проведения крупной эвакуации в случае прорыва большевиков в Крым и поражения Белого движения на этом театре военных действий.



Три русских гидросамолёта М-9 буксируются в гавань Севастополя, весна 1918 года, во время немецкой оккупации (из собрания библиотеки де Гольера при Южном методистском университете, Техас)

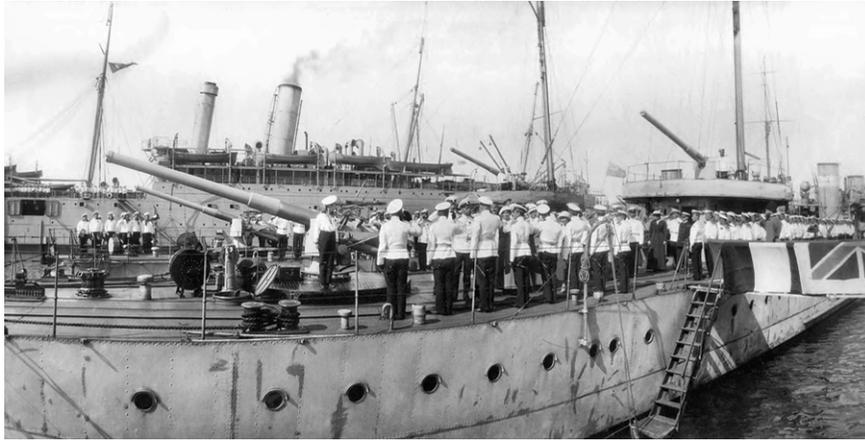
Первый секретный приказ от 17 апреля 1920 года предусматривал эвакуацию в Константинополь 60 тысяч человек, в том числе 12 тысяч из Керчи, с месячным запасом продовольствия и медикаментов. Но уже через месяц, 22 мая, ввиду увеличения численности Русской армии количество подлежащих эвакуации людей было расширено до 98 тысяч. Затем цифры ещё несколько раз корректировались в сторону уменьшения ввиду отсутствия необходимого количества кораблей, топлива и припасов. Была разработана схема взаимодействия с судами торгового флота, которые предполагалось использовать в операции (в итоге было задействовано сорок таких кораблей). 7 ноября, за несколько дней до начала эвакуации, командующий флотом получил последнюю нормировку на 72 тысячи человек, значительно увеличенную, особенно для Керчи (25 тысяч человек). Но на деле из Крыма было вывезено вдвое больше людей, что вызвало большие затруднения при посадке и морском переходе, потребовало огромного напряжения сил флота, которому пришлось для перевозки пассажиров использовать наряду с транспортами и все военные суда⁷.

ДЕЙСТВИЯ 2-ГО ОТРЯДА ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА НАКАНУНЕ ЭВАКУАЦИИ

После участия в операции по уничтожению морской базы красных в Мариуполе 26 сентября — 4 октября, в ходе которой более сильному флоту противника всё же удалось уйти и скрыться в Таганроге, где он затем был заперт установленным минным заграждением, 2-й отряд продолжал блокировать красных и помогал войскам при отступлении из Таврии в глубь Крыма, оказывая артиллерийскую поддержку на Арабатской стрелке⁸.

Некоторую опасность представляла и морская база в Новороссийске, создание которой было начато красным командованием в августе 1920 года. В несколько месяцев она была достаточно сильно укреплена: установлено минное заграждение, развёрнуты полевая артиллерия, торпедные и береговые батареи, рядом оборудована база гидросамолётов. Морские же силы были представлены лишь слабо вооружёнными малыми буксирами и моторными катерами. Эти обстоятельства вынуждали командование белым флотом обеспечивать охрану своим транспортам при движении вдоль берегов, тем более что в октябре в Новороссийск железной дорогой были доставлены дополнительные катера из Западно-Двинской флотилии, а также нашли укрытие две турецкие канонерские лодки и пароход «Шахин», который вскоре был задействован большевиками при попытке десанта в Крым⁹.

В конце октября 2-й отряд белого флота осуществлял поддержку операции по вывозу зерна из Геническа. Близ города находились канонерские лодки «Грозный», «Урал» и тральщик «Чурубаш», остальные военные суда пребывали в Керчи, производя ремонт и пополняя запасы после длительного боевого похода к Таганрогу. С началом отступления Русской армии из Северной Таврии к крымским перешейкам группировка у Геническа 31 октября была усилена эсминцами «Беспокойный» (с начальником 2-го отряда контр-адмиралом М. А. Беренсом на борту), «Дерзкий», вооружённым ледоколом «Джигит» и транспортом «Водолей».



*Император Николай II посещает эсминец «Держкий»
в Севастополе, май 1916 года*

1 ноября в Геничеськ ворвались небольшие силы красных, вследствие чего на рейд были отведены нагруженные зерном коммерческие суда. В это время, кроме перечисленных военных кораблей, там находились пароходы «Поти», «Самара», «Мечта», паровые шхуны «Конка», «Пандия» и буксирный катер «Гаусман». Канонерские лодки стали на позицию для поддержки частей на Арабатской стрелке. 2 ноября вокруг города шёл бой, и на следующий день белые оставили Геничеськ, совершив переход на Арабатскую стрелку. Здесь флот сдерживал артиллерийским огнём наступающие красные части, прежде всего обстреливая батареи и бронепоезда противника¹⁰.

В последних числах октября наступили необычайно сильные морозы, достигавшие -20° . 2 ноября сражения переместились на Чонгарский полуостров — была окончена последняя битва в Северной Таврии с противником, превосходящим по численности в 3–3,5 раза, не считая огромных резервов, которых у белых практически не имелось.

Большевики приурочили своё наступление к третьей годовщине Октябрьской революции в России. Им удалось снова занять территорию, отбитую Русской армией летом, а также захватить большую военную добычу: 5 бронепоездов,

18 орудий, порядка ста вагонов со снарядами, около 10 миллионов патронов, 25 паровозов, продовольствие, интендантское имущество и 33 тысячи тонн зерна на складах Мелитополя и Геничеська. Белые войска понесли тяжёлые потери убитыми, пленными и дезертировавшими, впрочем армия была сохранена и отступила в Крым, нанеся противнику ощутимый урон, захватив около 2 тысяч пленных, 31 орудие и значительное число пулемётов¹¹.

Начальник штаба Русской армии генерал Павел Николаевич Шатилов так объяснял крупные людские потери при отступлении в Крым:

«Перекопскія позиції имѣли колоссальное моральное значеніе при борьбѣ впереди нихъ, но съ переходомъ на эти позиції, несмотря на наличіе большого количества заблаговременно установленной артиллеріи и на оборудованіе ихъ окопами, проволокой и укрытіями, онѣ едва ли могли нами долго защищаться.

Съ отходомъ изъ Сѣверной Тавріи, пѣхота потеряла большую часть своихъ рядовъ, пополненныхъ красноармейцами и мобилизованными жителями Сѣверной Тавріи. Эти послѣдніе дрались прекрасно при наступательныхъ операціяхъ, но при отходахъ оставались по ночамъ въ своихъ деревняхъ, мимо которыхъ части проходили. Пѣхота уменьшилась почти втрое, кавалерія же въ постоянныхъ бояхъ и маневрированіи потеряла за послѣдніе дни около половины конскаго состава. Переутомленіе послѣ непрерывной 5-мѣсячной борьбы въ Сѣверной Тавріи дошло до предѣла...»¹²

За время пребывания П. Н. Врангеля на посту Главнокомандующего были предприняты серьёзные усилия по укреплению Сивашско-Перекопских позиций на севере Крыма. Одним из первых стало распоряжение о спешном строительстве намеченной ещё при генерале Я. А. Слащёве железнодорожной ветки от станции Джанкой на село Юшунь — за два месяца она была вчерне окончена и введена в действие уже к началу лета. А к 14 сентября железная дорога была продолжена до



Генерал-лейтенант П. Н. Шатилов

Армянского Базара (ныне — Армянск) с несколькими тупиковыми ветками для маневрирования бронепоездов. В столь краткий срок была сооружена линия общей протяжённостью около 80 километров, которая впоследствии стала вторым железнодорожным направлением на полуостров со стороны материка¹³.

Но ко времени решающих событий в Крыму из-за недостатка рабочих рук и отсутствия лесных материалов не были окончены блиндажи, укрытия и землянки для войск, что в условиях малонаселённой местности, ранних жестоких морозов и ветра, нехватки топлива и зимнего обмундирования создало очень неблагоприятные условия для обороны. Помимо этого, солёный Сиваш сковало льдом, и пришлось оборонять

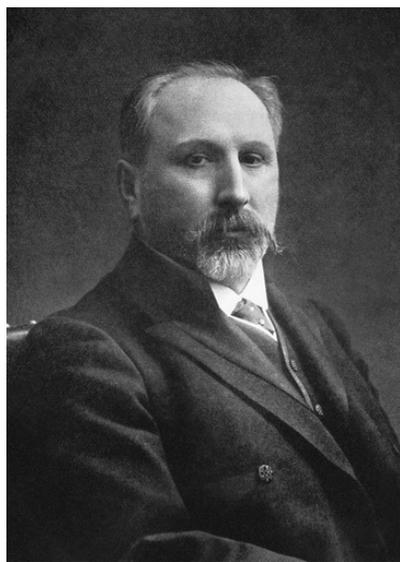


Генерал от инфантерии А. П. Кутепов, после 1921 года

не узкие перешейки, а почти сплошную линию фронта в сто километров, для чего не имелось достаточных резервов. Росло число обмороженных. В это время через Сиам пришла первая партия военной помощи от Франции, включая зимнюю одежду, но воспользоваться ею уже не успели¹⁴.

За оборону Крыма отвечал генерал А. П. Кутепов. Со стороны противника общее руководство принадлежало М. В. Фрунзе. Против 5 дивизий и 4500 всадников Русской армии красные сосредоточили 28 дивизий, 25 тысяч шашек. Имея 5–6-кратный перевес в численности людей и артиллерии, большевики непрерывно штурмовали крымские укрепления и, не считаясь с огромными потерями, бросали в бой всё новые

свежие части, поддерживая их ураганным огнём орудий. Спереди и сзади каждого красного полка шли надёжные коммунистические отряды, следившие за выполнением приказов и дезертирством. По некоторым данным, за короткое время наступления на белый Крым боевыми командирами было расстреляно 2300 красноармейцев по обвинению в трусости и шкурничестве (это число может включать и бойцов Повстанческой армии Н. И. Махно)¹⁵. Согласно оценкам красного командования, общие потери убитыми и ранеными при штурмах перешейков составили более 10 тысяч человек. Значительные потери понесла и Русская армия, включая около 5 тысяч убитыми¹⁶.



А. В. Кривошеин

Председатель Правительства Юга России Александр Васильевич Кривошеин так описывал последние дни обороны Крыма:

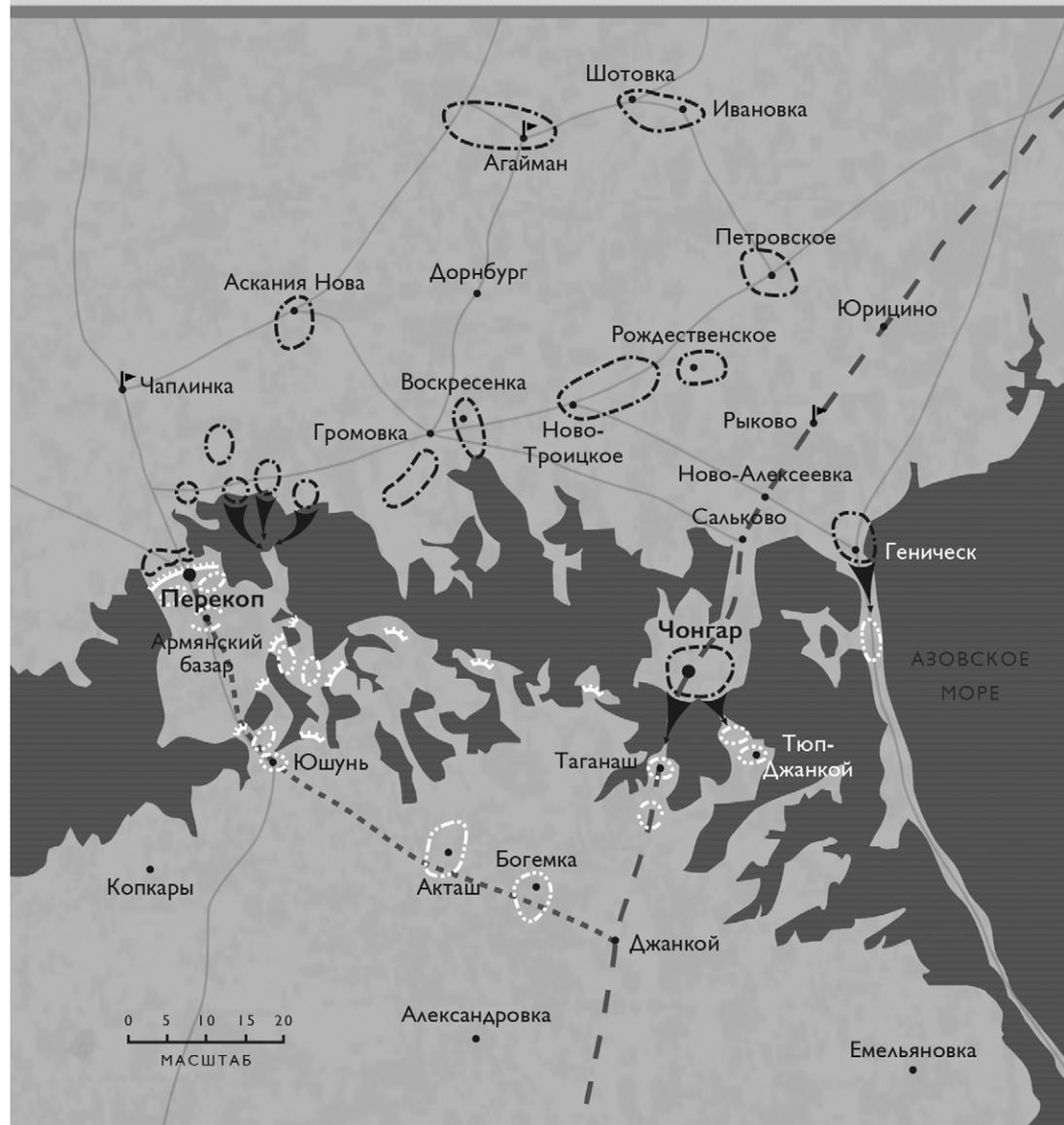
«Положение на фронтѣ крайне напряжённое. Армия наша сражается съ прежней доблестью. Но большевики заключили миръ со всѣми своими противниками и цѣною различныхъ для нихъ уступокъ добились мира съ Польшей, чтобы бросить противъ генерала Врангеля

ПЕРЕКОПСКО-ЧОНГАРСКАЯ ОПЕРАЦИЯ КРАСНОЙ АРМИИ

- | | | | |
|---------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| — Дороги | - - - Железная дорога 1920 года* | ○ Дислокация Русской армии | ▶ Штабы Красной армии |
| - - Железные дороги | ○ Дислокация Красной армии | ▶ Направления ударов | ~ Укрепления Русской армии |

*построена при П. Н. Врангеле

Источник: Смирнов П. С. Прорыв укреплённой полосы — М.: Воениздат НКО СССР, 1941. ИНФОГРАФИКА «СПУТНИКА И ПОГРОМА»



всѣ свои силы. Армія наша, которая численно всегда была гораздо слабѣе врага, понесла за послѣднее время огромныя потери въ людяхъ. Въ теченіе нѣсколькихъ дней войсками отбиты 22 атаки; большевистская артиллерія дѣйствуетъ съ чрезвычайной, невиданной раньше силой. При этомъ большевики не считаются ни съ какими потерями; очевидцы передаютъ, что идущія въ атаку три-четыре цѣпи погибаютъ до одного человѣка, но на смѣну имъ бросаются всё время свѣжія силы, тогда какъ наши части изнемогаютъ отъ усталости, истощенія и недостатка одежды. Вчера, въ часъ моего отъѣзда [въ Константинополь], позиціи защищались тремя нашими пѣхотными дивизіями противъ двадцати восьми; кавалерія наша спѣшена и поставлена въ окопы; почти всѣ начальники дивизій и командиры полковъ выбыли изъ строя. Долго выдерживать такую борьбу непосильно никому»¹⁷.

Началось срочное проведение мероприятий в связи с надвигающейся эвакуацией в Константинополь: Главнокомандующий генерал-лейтенант П. Н. Врангель отдал распоряжение о подготовке судов в Керчи, Феодосии и Ялте, объясняя это якобы намеченным крупным десантом в Одессу для установления связи с действовавшими в том районе русскими частями. Для большей достоверности штабу было приказано дополнительно распускать слухи о готовящемся десанте на Кубань, грузить на суда продовольствие и боезапасы¹⁸. В Керчи приказ об одесской операции был получен в первых числах ноября и вызвал на флоте противоречивые оценки: одни полагали, что положение Крыма опасное и в этих условиях не следует предпринимать столь крупный маневр, другие, напротив, восприняли десант вполне оправданным шагом командования для снятия блокады полуострова. Так или иначе, дезинформация о десанте выглядела достаточно правдоподобной — цель была достигнута¹⁹.

В начале октября сильно обострилась болезнь адмирала Михаила Павловича Саблина: рак печени быстро развивался и совершенно лишил командующего флотом дееспособности,



Правитель Юга России и Главнокомандующий Русской армией генерал-лейтенант барон П. Н. Врангель, Севастополь, 1920 год

он слѣг. Пётр Николаевич Врангель характеризовал его как энергичного и знающаго человека, который, несмотря на тяжёлые условия, смог привести флот в порядок: команды подтянулись, материальная часть в значительной степени была исправлена, заготовлены неприкосновенные запасы в объёме 8200 тонн угля и 25 тонн масла на случай эвакуации. Флот успешно выполнял ставившиеся перед ним задачи.



Адмиралы М. П. Саблин и М. А. Кедров

Приказом П. Н. Врангеля от 25 октября командующим Черноморским флотом и начальником Морского управления был назначен контр-адмирал Михаил Александрович Кедров. 30 октября М. П. Саблин скончался и 2 ноября был с почестями погребён в нижнем Николаевском храме собора святого Владимира в Севастополе. Тяжёлая задача проведения эвакуации Русской армии и беженцев в Константинополь сразу легла на плечи М. А. Кедрова²⁰. Последний осознал всю трудность положения белого флота, о чём писал в 1933 году в мемуарах:

«Долженъ открыто сказать, что я съ тяжёлымъ сердцемъ выѣхалъ въ сентябрь мѣсяцъ (ст. ст.) на Югъ Россіи. Я понималъ, конечно, какъ, можетъ быть, не понималъ генераль Врангель, что флотъ, состоящій изъ неремонтируемыхъ, обобранныхъ до послѣдней мѣдяшки, сначала

большевиками, потомъ нѣмцами и, наконецъ, даже союзниками, съ командой изъ необученныхъ слабосильныхъ гимназистовъ и кадетъ, безъ угля и снабженія, что это — не флотъ.

Вступивъ въ командованіе подъ звуки похороннаго марша, сопровождавшаго въ послѣдній покой моего предшественника, скончавшагося только что адмирала М. П. Саблина... я срочно... занялся ремонтомъ судовъ и заготовкой угля. Проводились въ то же время операціи на помощь арміи на флангахъ и съ моря и по обезпеченію нашего тыла.

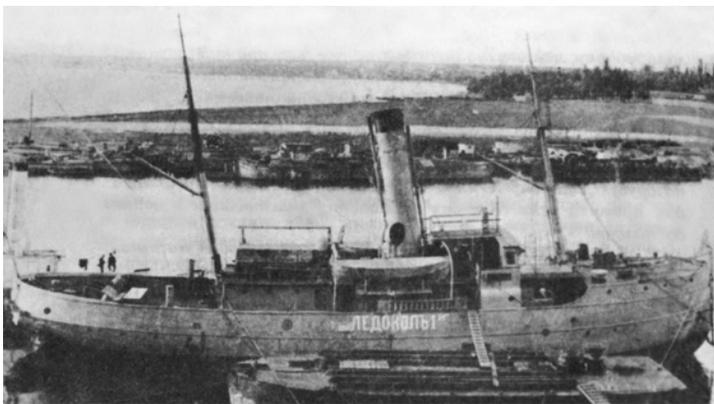
Видно было, что мы съ трудомъ держимся, — наши операціи въ Тавріи перестали удаваться, войска устали, не было тяжёлой артиллеріи, лошадей. Морскія мастерскія работали на армію, задерживая ремонтъ кораблей, армія была плохо одѣта, а наступили ранніе, но необычайно суровые холода. Сама природа была противъ насъ»²¹.

Начиная с 1 ноября все резервы топлива в портах было приказано считать оперативным запасом и расходовать только по согласованию со штабом флота. Спустя несколько дней началась погрузка угля и горючего на готовящиеся к отправке суда. Дополнительно топливо было закуплено за границей, но к началу эвакуации пришли лишь пароходы «Модвиг», «Корвин» и «Арарат»²².

4 ноября командующий флотом направил директиву начальнику 2-го отряда контр-адмиралу Михаилу Андреевичу Беренсу с предписанием предотвратить возможный десант противника на крымское побережье Азовского моря, а все гражданские суда и ненужные для выполнения задания отправить в Керчь. Кроме того — усилить патрулирование Керчь-Еникальского пролива катерами в ночное время. Следующим распоряжением того же дня с целью экономии топлива было приказано перевести из пролива к Арабатской стрелке плавучую батарею «Ростислав», оставив при ней только вооружённый буксир и один корабль с крупной артиллерией.

Но 5 ноября стал замерзать Генический залив, так что весь лиман покрылся движущимся льдом, и суда начали дрейфовать, рискуя сесть на мель. Контр-адмиралу М. А. Беренсу пришлось действовать по ситуации: «Ростислав» остался охранять пролив у входа в Азовское море, а 7 ноября, когда толщина льда в заливе достигла 3 дюймов, в Керчь отправились все транспорты, а также два миноносца: «Дерзкий» и «Беспокойный». На позиции у Арабатской косы остались канонерские лодки «Грозный» (с начальником отряда), «Страж», «Урал», вооружённый ледокол «Джигит», тральщик «Чурубаш» и паровая шхуна «Пандия» с углём для судов. Эти боевые корабли держали связь с берегом, ночью освещали подступы к позициям на стрелке и обстреливали полевые батареи неприятеля.

8 ноября оба миноносца и транспорты прибыли в Керчь, откуда в тот же день под Геническ вышел ледокол «Всадник». В Керчи вместе с пришедшими кораблями к этому времени оставались: канонерская лодка «Кача», эскадренные миноносцы «Живой» и «Зоркий», база отряда гидрографическое судно «Вега», плавучий маяк «Запасный № 5», паровые шхуны «Астрея», «Павел», «Яков» и мелкие катера. По распоряжению командующего флотом вскоре была разгружена и отправлена в Севастополь наливная шхуна «Кара-Кермен»²³.



Ледокол «Всадник»

Ввиду возникшей угрозы обхода красными Перекопского вала генерал Кутепов отдал 1-му армейскому корпусу приказ оставить позиции в ночь на 9 ноября и отходить на следующую укрепленную линию. Главнокомандующему стало ясно, что предел сопротивляемости войск уже превзойдён и необходимо начинать эвакуацию для спасения армии и населения.

Заготовленный флотом тоннаж был рассчитан на 60 тысяч человек, но прибывший накануне из Константинополя дополнительный запас топлива позволял принять по нормативам до 75 тысяч человек. П. Н. Врангель отдал приказ об использовании всех способных выйти в море судов, задержал иностранные корабли в портах Крыма и приказал срочно вытребовать из Константинополя все возможные русские пароходы²⁴.

11 ноября Пётр Николаевич Врангель отдал приказ, запрещающий порчу казённого и общественного имущества, так как оно принадлежит русскому народу. Под страхом расстрела запрещался разгром складов, магазинов и так далее. Нести охрану до прихода новой власти было поручено вооружённым рабочим и пленным красноармейцам. Всё оставшееся оружие, военная техника и боезапасы уничтожались или приводились в негодность. Однако некоторые военные склады не взрывались ввиду угрозы для мирных жителей. Армия забрала с собой винтовки и большинство пулемётов, в Феодосии вопреки приказу были погружены и 10 пушек²⁵.

В 14 часов 11 ноября в Севастополь на борту крейсера «Вальдек-Руссо» в сопровождении миноносца прибыли представители Французской Республики: верховный комиссар на Юге России граф де Мартель и командующий лёгкой эскадрой в Чёрном море контр-адмирал Карл Дюмениль. Последний с большим уважением относился к России и сам был женат на русской. Состоялась первая встреча П. Н. Врангеля с контр-адмиралом, в ходе которой обсуждались условия эвакуации, официально утверждённые 13 ноября: Франция выражала готовность взять армию и беженцев под своё покровительство, оказать возможную помощь в эвакуации; русская боевая эскадра и коммерческий флот

выступали залогом оплаты уже произведённых Францией и будущих её расходов по содержанию и устройству беженцев; армия генерала Врангеля намеревалась при содействии Франции продолжить борьбу на западном противобольшевистском фронте или вместе с флотом перейти в распоряжение Международной комиссии по охране проливов²⁶.



*Генерал-лейтенант Врангель и контр-адмирал Дюмениль
в Константинополе*



Вид с горы Митридат на город и Керченский залив, накануне Первой мировой войны

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	5
Состояние флота перед эвакуацией	8
Действия 2-го отряда Черноморского флота накануне эвакуации	17
Подготовка к эвакуации в Керчи	32
Начало эвакуации	40
Погрузка войск в Керчи и выход транспортов в море	48
Крейсер «Генерал Корнилов» у берегов Керчи и прибытие в Константинополь	85
Морской переход керченской флотилии	99
Молебен на Митридате.....	131
Источники	136

Вы прочитали ознакомительный фрагмент книги «Русский Исход»: предисловие и первые две главы.

Блестящая работа братьев Ходаковских, издаваемая впервые. В книге подробно описывается ход керченского эпизода эвакуации частей Русской армии из Крыма в Константинополь в холодные ноябрьские дни 1920 года. Особое внимание уделено воспоминаниям непосредственных участников трагических событий.

В полной версии книги 140 страниц, около 60 фотографий и карт, более сотни ссылок на источники.

Приобрести книгу можно на сайте издательства:

www.chernaya100.com

ХОДАКОВСКИЕ
Константин Николаевич
и
Владимир Николаевич
Русский Исход. Керчь. 1920 год.

Дизайн переплёта, инфографики *К. О. Круглов*
Корректурa *М. С. Тейкин*
Технический редактор, вёрстка *Т. Р. Венков*
Ответственный редактор *Д. Н. Бастраков*

Автор рисунков на стр. 7 и 135 – О. С. Попова:

Русские в Галлиполи. 1920–1921: Сборник статей. – Берлин, 1923. С. 9, 24.

Форзац: Аэрофотосъёмка центра Керчи и горы Митридат, немецкая оккупация, 1918 год
(из собрания библиотеки де Гольера при Южном методистском университете, Техас).

Нахзац: Вид со склона горы Митридат на Керчь и бухту, 1910-е годы.

Выпуск подготовлен командой интерактивного издательства
«Чёрная Сотня» при поддержке журнала «Спутник и Погром»

Официальное сообщество ВКонтакте
www.vk.com/chernaya100

Интернет-магазин издательства
www.chernaya100.com



Формат 60×90/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Усл. п. л. 9. Уч.-изд. л. 5. Тираж 3500 экз. Заказ №
Отпечатано в соответствии с предоставленными материалами
в ООО «ИПК Парето-Принт»,
170546, Тверская область, Промышленная зона Боровлёво-1, комплекс № 3А
www.pareto-print.ru