РОЗВІДКИ

Ігор Алексеев

●

ЧЕРНІГІВЕЦЬ М. О. КИТИЦИН — ОДИН З ПЕРШИХ КОМАНДИРІВ-ПІДВОДНИКІВ ЧОРНОМОРСЬКОГО ФЛОТУ

Так вже склалось, що підводники найкращого гатунку російського і радянського флотів були вихідцями з України. Про подвиги одесита Олександра Івановича Маринеско написано чимало, а ось доля Михайла Олександровича Китицина — кращого підводника Чорноморського флоту Росії часів першої світової війни, відома досить таки обмеженому колу істориків. Його сім'єю довгі роки були екіпажі його кораблів, дітьми — гардемарини, а домом — кораблі і судна.

У передреволюційні роки його ім'я було на вустах всієї імперії, а пізніше і республіки. Але потім прийшли десятиліття забуття, які порушувались лише окремими згадками на шпальтах військово-історичної літератури. Неможливо було, не назвавши командира, вести мову про подвиг екіпажу підводного човна «Тюлень», який не тільки вийшов переможцем поєдинку з озброєним транспортом «Родосто», але й захопив його. Однак детальне вивчення багатьох матеріалів дозволяє зробити висновок, що це був далеко не перший, і, на мою думку, не головний подвиг в житті цієї людини.

За даними, які люб'язно надали мені співробітники Чернігівського архіву, вдалося встановити, що 17 вересня (за старим стилем) 1885 року в місті Чернігові в сім'ї дворянина, українця за національністю, колезького асесора Олександра Олександровича Китицина народився хлопчик, після хрещення в Свято-Миколаївській церкві названий Михайлом. Сім'я, видно, була не дуже багатою (дворянка Лідія Миколаївна Китицина заробляла на життя тим, що здавала в найм квартиру), але досить таки родовитою, щоб в 1902 році влаштувати хлопчика на навчання в особливо привілейований заклад — Морський кадетський корпус в Санкт-Петербурзі. Юність промайнула, як сон, у навчанні, практичних походах на великих бойових навчальних та дрібніших парусних кораблях. На палубах цих кораблів і формувався бійцівський характер майбутнього моряка і мудрого вихователя.

Юнак ще навчався, коли почалася російсько-японська війна. На Далекий Схід з Балтики відправлялись десятки кораблів, а на нові треба були не тільки тисячі матросів, а й офіцерські кадри. На щастя Михайла Олександровича, друга і третя ескадри пішли без нього. Закінчивши навчання в корпусі в суворому 1905 році, коли російський флот вже втратив тисячі матросів і офіцерів та десятки кораблів під

Порт-Артуром і в Цусимі, мічман Китицин був направлений на Далекий Схід. Російсько-японська війна ще гриміла над сопками Маньчжурії і морями Тихого океану, однак взяти участь у бойових діях Китицину тоді не довелось. Він потрапив на крейсер другого рангу. «Алмаз» — один з трьох бойових кораблів, яким вдалось уникнути загибелі у водах Цусіми і прорватися до Владивостока. На ньому молодий мічман пішов у свій перший дальній похід. На той час мир з Японією вже було підписано і кораблі Тихоокеанських ескадр Росії, які залишились в строю, повертались на Балтику для ремонту. 21 листопада «Алмаз» прибув у Сайгон, куди привіз з Владивостока офіцерів для поповнення екіпажів крейсерів І рангу «Аврора» і «Олег». Мічман Китицин потрапив на крейсер «Олег» — ще один «уламок» другої Тихоокеанської ескадри, інтернованої після Цусіми в Манілі на Філіппінах. За службу у прифронтовому Владивостоці, як і всі, хто служив на той час в складі ескадри Тихого океану, М. О. Китицин невзабарі був нагороджений «Темно-бронзовою медаллю в пам'ять Російсько-японської війни».

26 листопада того ж року загін контр-адмірала О. А. Енквіста, який складався 3 крейсерів «Аврора», «Олег» та «Алмаз», вийшов з Сайгона і взяв курс на Коломбо. Тут до команд кораблів дійшла звістка про революцію в Росії, однак революційні виступи екіпажів офіцерам вдалось попередити. Частина матросів останніх строків служби з «Олега» відбула на батьківщину ще з Сайгона. Командири «Олега» та «Алмаза» оголосили маніфест царя командам. Екіпаж «Аврори», де була найвибухонебезпечніша ситуація, оскільки тут було більше трьохсот чоловік, які підлягали демобілізації, вислухав маніфест царя з вуст О. А. Енквіста, з яким вони йшли у бій в Цусімі. Вибуху не сталось. Мічман Китицин, добре засвоївши досвід Енквіста, який зумів зберегти спокій на кораблях далеко від берегів розбурханої батьківщини, через 11 років вже капітаном І рангу у схожій ситуації, дякуючи йому, утримав команди своїх кораблів від братовбивства. В 1906 році Енквіст, вгамуваши пристрасті на кораблях, повів загін далі. Незабаром крейсери прибули в балтійські води, де і стали на ремонт.

Під час служби на Балтиці М. О. Китицину знову поталанило з командиром. Він потрапив до Загону мінних крейсерів, який пізніше став йменуватись 1-ю Мінною дивізією, якою керував капітан І рангу Микола Оттович Ессен — майбутній командувач Балтфлотом Росії. Під час служби на кораблях мічман Китицин встигав займатись, як зараз сказали б, громадською роботою. Існує дуже цікавий наказ М. О. Ессена: «Щиро дякую капітану ІІ рангу Вяткіну, мічманам Садову, Китицину, Жохову за їх старання по влаштуванню ялинки для дітей службовців надстрокової служби та нитчих чинів...». Ще в юності М. Китицина приваблювала виховна робота. Але тут, на міноносцях, мічман не міг задовольнити своє покликання. Людина дії, він довго не міг залишатись в бездіяльності, і вже в 1908 році на транспорті «Бакан» знову пішов в далекий похід. На цей час в Росії ще не існувало регулярного Північного флоту. Для охорони від посягань сусідів майже щорічно з відкриттям навігації від берегів Балтики на Північ відправлявся цей невеликий транспорт, який з 1909 року став посильним судном. Це був невеликий корабель водозаміщенням 885 тонн, озброєний двома 75-міліметровими та двома 47-міліметровими гарматами. З прибуттям на Північ екіпаж корабля займався не тільки патрулюванням, а й географічними дослідженнями. На картах північних морів від Шпіцбергена до Білого моря нанесені чотири пункти, що носять назву цього корабля. На цьому, невідомому в той час, але знаменитому в майбутньому кораблі і довелось служити Китицину. На-

вички, отримані молодим офіцером в закордонних плаваннях, дуже згодились йому в майбутніх самостійних походах.

Повернувшись на Балтику, лейтенант Китицин зробив свій вибір — пішов у підводники. Тоді, як і нині, це був сміливий крок, на який зважується не кожен. Майже одночасно з Китициним на курсах з підводного плавання навчався майбутній перший командир «Тюленя» лейтенант Петро Сергійович Бачманов. Молоді офіцери розуміли, що майбутнє за підводними човнами. Відомо ж бо, що тільки присутність декількох, до речі малобоездатних човнів, врятувала Владивосток від японського флоту в 1905 році.

СУБМАРИНИ ЧОРНОГО МОРЯ

Суперечки, бути чи не бути підводним човнам в складі флоту, йшли в ці передвоєнні роки в усіх флотах великих морських держав. Країни, які не вірили в перспективи підводних човнів, жорстоко поплатились за це в майбутній світовій війні. На щастя Росії, прихильники субмарин змогли довести їх боєздатність. Країна продовжувала будувати човни і готувати для них кадри. Закінчивши курси, лейтенант М. О. Китицин отримав команду підводного човна «Судак» Чорноморського флоту, лейтенант П. С. Бачманов також служив в підплаві Чорного моря. «Судак» — човен водозаміщенням всього-на-всього 110 тонн, збудований на Невському заводі Санкт-Петербурга, в 1908 році був доставлений залізницею на південь. Три човни типу «Карп» (німецької побудови), «Судак» та однотипний «Лосось» — ось і весь підплав флоту на цей період. Використання човнів в різних ситуаціях не завжди проходило без втрат. 29 травня 1909 року, виконуючи навчальну нічну атаку на ескадру, був протаранений броненосцем «Ростислав» човен «Камбала» (типу «Карп»). Загинув весь екіпаж, крім командира. Незважаючи на втрати, бойова підготовка і навчання на тих човнах, що залишились в строю, продовжувались. На флоті готувались кадри для човнів наступного покоління, які вже стояли на стапелях.

«ТЮЛЕНЬ» ТА ЙОГО КОМАНДА

У відповідності з програмою 1911 року для Чорноморського флоту на миколаївських суднобудівних заводах, крім великих надводних кораблів, були закладені і сім підводних човнів. Три — типу «Морж», три — типу «Нарвал» та підводний мінний загороджувач «Краб». Одному з човнів типу «Морж» була присвоєна назва «Тюлень». Йому в майбутньому судилося стати одним з найрезультативніших, найзнаменитіших (хіба що, не враховуючи «Краба») човном Чорноморського флоту Росії.

Човни цього типу збудовані за проектом російського суднобудівника І. Г. Бубнова на Миколаївському відділенні Балтійського суднобудівного заводу. Поверхневе водозаміщення човна складало 630 тонн, він мав на озброєнні два носових і два кормових трубних торпедних апарати і вісім бортових торпедних апаратів системи Джевецького, а також по одній 75-міліметровій та 37-міліметровій гарматі. Дальність плавання в надводному положенні складала 2400 миль, що дозволяло йому досягти будь-якого пункту Чорного моря. У зв'язку з неспроможністю російської промисловості виготовити необхідні за проектом головні дизелі потужністю 1320 к. с. на човнах було встановлено по два дизелі потужністю 250 к. с., які зняли з амурських канонерських човнів.

В команди човнів, що будувались, підбирали людей, які закінчили курси підводного плавання і які мали досвід, експлуатації малих човнів прибережного плавання. 24 грудня 1914 року старший лейтенант

П. С. Бачманов був призначений командиром підводного човна «Тюлень». Вплив командира на становлення екіпажу в усі часи був значним. Ми не можемо за тими окремими свідченнями судити про людину, але саме П. С. Бачманову вдалось підготувати екіпаж «Тюленя» і ввести човна в стрій діючих. Однак командир не міг забути холодної купелі Цусіми, коли мічмана Бачманова серед небагатьох, хто врятувався з броненосця «Ослябь», вирвали з лап смерті сильні руки матросів міноносця «Бравий». Перший командир «Тюленя» був дуже обережним і діяв лише напевно. Коли восени 1916 року М. О. Китицин прийняв «Тюленя» у Бачманова, екіпаж вже мав деякий досвід торпедних атак проти крейсерів «Гебен» та «Бреслав» (правда, безрезультатних), барка «Тахів» та декількох вітрильників, які вдалось потопити. На рахунку «Тюленя» при Бачманову не було жодного захопленого судна.

В лютому — червні 1916 року «Тюлень» під командуванням М. О. Китицина здійснив чотири виходи на позиції. Перший похід — на розвідку порту Зонгулдак та району острова Кефкен. Декілька торпедних атак на вітрильники закінчились невдачею. Далася взнаки не зовсім хороша якість торпед, ненадійність торпедних, апаратів системи Джевецького. До того ж турки використовували мілкозанурювальні судна. Новий командир змінив тактику. Човен став частіше застосовувати артилерію. Але мрією командира був приз з цінним вантажем (призом в ту пору називали захоплене судно противника). В цьому ж поході була зроблена перша спроба. «Тюлень» захопив шхуну, але при буксировці приз затонув. З кожним походом результативність човна зростала. 19 березня при вході в Босфор «Тюлень» торпедував і серйозно пошкодив транспорт «Дубровник». Продовжуючи похід, М. О. Китицин біля мису Шалбі (на острові Кефкен) виявив караван вітрильників. В результаті атаки «Тюленя» 11 шхун з вугіллям лягли на дно Чорного моря. 11 квітня в цьому ж районі човен, запримітив і торпедував буксирний пароплав і артилерійським вогнем спалив бригантину з вантажем солі та гасу. В травневому поході біля берегів Болгарії «Тюлень» знищив чотири шхуни, а одну (захоплену біля Інади) привів на буксирі в Севастополь. Нарешті здійснилась мрія командира — приз приведений на базу. В липні в районі впадіння ріки Очави Китицин з короткої відстані випустив дві торпеди по транспорту. Пошкоджений пароплав винесло на берег. Наступного дня за 14 миль від місця попередньої атаки «Тюлень» знову захопив шхуну і на буксирі благополучно привів її в Севастополь.

Виходячи на позиції, човни неодноразово виконували завдання розвідувального відділу флоту. Цією справою в той час займався капітан її рангу А. А. Нищенков. Він, в минулому підводник — командир човнів «Плотва», «Остер», «Фельдмаршал граф Шереметьєв», добре знав можливості субмарин та способи їх використання. Ось як про нього відгукувався М. О. Китицин: «...він (Нищенков) іноді давав мені неофіційні доручення розвідати для нього щось біля берегів противника, а також надавав мені такі неофіційні дані, які могли б стати в нагоді моєму «Тюленю».

У липні 1916 року М. О. Китицина викликали на флагманський корабель для отримання наказу про розвідку Варнинської бухти. Субмарина повинна була відшукати цілі для авіанальоту. Попередня спроба розвідки закінчилась трагічно. Два міноносці потрапили на мінне поле, один з них — «Лейтенант Пущин» підірвався і затонув. Флот не мав крупномасштабних карт бухти, а ризикувати, посилаючи повторно есмінці чи гідролітаки, не хотів. В розвідувальний похід було вирішено послати одного з кращих човнів. Єдиною допомогою командиру у цьому заході мав стати сам начальник розвідки, який добровіль-но згодився піти на «Тюлені» під Варну. Підійшовши до бухти з пів-

ночі між береговою лінією та загороджувальними мінними полями противника, човен зайшов у бухту. Періодично піднімаючи перископ, старший лейтенант М. О. Китицин, лейтенант А. Є. Маслов, мічман Г. М. Краузе за участю А. А. Нищенкова склали від руки схему бухти, бетонних споруд берегових батарей та координати самої бухти.

У цей момент командир згадав навчальні плавання у Фінській затоці і дальні походи на кораблях флоту. «Тюлень», непомічений противником, вийшов у море тим же північним фарватером. Після сімнадцятигодинного перебування під водою (рекорд для човнів даного типу) екіпаж зміг нарешті ковтнути свіжого повітря, провентилювавши відсіки та підзарядивши акумулятори. Провівши ніч у відкритому морі, командир знову повів човна в бухту. Цього разу з метою розвідки південного фарватера. Розвідка пройшла успішно, М. О. Китицин знову непоміченим вивів свій корабель у море. За результатами розвідки загін флоту в складі гідроавіатранспортів «Олександр І», «Микола І» та крейсера «Алмаз» під прикриттям дредноута та восьми есмінців 12 серпня підійшов до Варни. Частина гідролітаків досить-таки точно скинула бомби на берегові споруди і на транспорт у гавані.

За цей похід весь екіпаж «Тюленя» отримав нагороди, а М. О. Китицин — орден Св. Георгія 4 ступеня.

У вересневому поході екіпаж «Тюленя» записав на свій бойовий рахунок ще один вітрильник противника і знову працював на замовлення розвідки флоту — вів замальовки берегів в районі впадіння ріки Агви в море.

На початку жовтня М. О. Китицин вивів човна з головної бази. Починався черговий похід, і люди, які стояли на бойових постах, не здогадувались, що він увійде в історію. «Тюлень» взяв курс в знайомий для нього район — до турецького побережжя, до острова Кефкен, що за п'ятнадцять миль від Босфору. 11 жовтня о 22 годині в сутінках спостерігачі з «Тюленя» помітили в західній частині горизонту, все ще освітленій, великий пароплав, що йшов з Босфору в бік Зонгулдака. Побоюючись російських мін, пароплав йшов далеко від берега. Командир повів човна назустріч противнику. «Тюлень» вийшов до мису Шалбі, де і чекав пароплав. О 22.40 М. О. Китицин віддає наказ дати хід човну і відкрити вогонь по транспорту, сподіваючись, що після перших же попереджувальних пострілів противник приспустить прапора. Але з турецького транспорта (як пізніше виявилось, озброєного двома гарматами) пролунали постріли у відповідь. Звідти вели вогонь всліпу і, прийнявши човен за міноносець, стріляли з перельотом. «Тюлень» мав перевагу в швидкості, вів вогонь з короткої дистанції, відтискуючи противника в море.

Екіпаж субмарини діяв злагоджено. Ось як відгукувався командир про його дії в ході бою: «...З носової гармати стріляв командор Дементьев, а керував вогнем мічман Краузе, з кормової стріляв лейтенант Яришкін, а керував вогнем старший лейтенант Маслов. Стрільба була дуже інтенсивною і прицільною». Після невдалої спроби прорватися під захист берегових батарей острова Кефкен транспорт знову повернув у відкрите море. Вимушений був повернути. Нерви, видно, здали, бо частина екіпажу на шлюпці дезертирувала з транспорта. Корабель горів, але ті, що на ньому залишилися, не бажали здаватися. За 50 хвилин бою на «Тюлені» вийшов майже весь боєзапас — залишалось лише сім снарядів до однієї з гармат. М. О. Китицин наказав мічману Краузе випустити шість з них*). Всі снаряди попали в ціль, на судні

*) Існує версія, що коли німецькому командиру «Родосто» вже на борту «Тюле-ня» мічман Краузе показав єдиний, що залишився на човні, снаряд, то з німцем став-ся шок. На «Родосто» боєкомплект майже повністю залишився цілим.

було перебито паропровід та штуртрос рульового устрою. Над кораблем стояла густа пара, він неконтрольовано міняв курс і нарешті, втративши хід, зупинився. Китицин наказав обійти транспорт і підібрати з води полонених (шестеро з них були німці — командир, старший офіцер, механік, телеграфіст, командор, матрос та двоє турок з машинної команди). Від них були отримані дані про судно. Виявляється, з російським підводним човном вів бій транспорт «Родосто» (6000 брутто регістрових тонн), озброєний однією 88-міліметровою та однією 57-міліметровою гарматами. Викликати підмогу вони не могли — радіостанція працювала тільки на прийом. Китицин послав на приз частину екіпажу — старшого лейтенанта Маслова, лейтенанта Яришкіна, інженера-механіка лейтенанта Максимова, близько двадцяти матросів та німецького механіка. Новий екіпаж «Родосто» одночасно гасив пожежу і вів ремонтні роботи. Невзабарі вдалось розвести пару і дати хід. В одному з «Щомісячників підводного плавання» за 1917 рік опубліковані спогади М. О. Китицина. Ось як він відгукувався про дії призової команди: «...Після неймовірних зусиль інженеру-механіку Максимову за допомогою машинного кондуктора Безрукова вдалось зрушити машину (рульову) і тим, я вважаю, він врятував приз від знищення. Після цього я наказав йому самому стояти за кермом, а до машини послав з човна слухача інженера-механіка Чесновицького». Керувати охопленим полум'ям транспортом з пошкодженим рульовим приводом було дуже важко і «Родосто» в дорозі неодноразово зупинявся. М. О. Китицин замінив матросів і офіцерів, які вже падали від втоми. Боротьба з вогнем продовжувалась майже до приходу в Севастополь. Незабаром «Родосто» в супроводі субмарин увійшов в бухту головної бази. В ході ремонту на транспорті були виявлені пошкодження від попадання 13 снарядів з «Тюленя» (з випущених 46). У відповідь з «Родосто» було випущено (безрезультатно) 30 снарядів.

Це був перший в історії (і неповторений досі жодним підводним човном російського та радянського ВМФ) випадок, коли субмарина вийшла не тільки переможцем в артилерійському бою з більш сильним противником, але й захопила його*). М. О. Китицин ризикував. Будь-який снаряд чи великий осколок, що зачепив би човна, призвів би до його загибелі. Човни типу «Морж» не були розділені водонепроникними переборками, а на палубі стояли заряджені торпедні апарати Джевецького. Але ризик, суміщений з холоднокровним розрахунком, привів командира і екіпаж «Тюленя» до однієї з найвидатніших перемог в історії підводного плавання. Командир і весь екіпаж човна знову були нагороджені.

В листопаді 1916 року «Тюлень» знову в морі. Біля Босфору виявлений і атакований турецький пароплав «Турсен». Вражений противник мав змогу висадитись на берег. Командир повів човна вздовж берега і незабаром знайшли те, що шукали. На турецьку моторну шхуну висадили абордажну партію. Човен і шхуна повернулись до турецького пароплава, що сидів на мілині. Всі спроби зняти «Турсен» з мілини за допомогою човна та шхуни не увінчались успіхом. Командир наказав знищити пошкоджений пароплав торпедою, а човен продовжував патрулювати заданий район. Через декілька днів знову поблизу острова Кефкен зустріли двох вітрильників. Одного з них знищили, а іншого, що віз 16 тонн високоякісного тютюну вартістю близько 200 тисяч рублів, на буксирі привели до Севастополя.

*) Наскільки подібні зіткнення підводних човнів з озброєними транспортами не-безпечні для човнів, можна судити з досвіду успішного застосування англійськими моряками суден-ласток для боротьби з німецькими субмаринами.

На початку 1917 року «Тюлень» в походах участі не брав — механізми, що зносилися, треба було відремонтувати. Над країною пронеслась лютнева революція, але війна продовжувалась. В липні 1917 року М. О. Китицин вже у званні капітана II рангу знову веде човна в похід. Поява «Тюленя» на морських комунікаціях противника не пройшла безслідно. Пароплав і чотири шхуни — ось результат цього походу. Це була помста «Тюленя» за загиблий екіпаж «Моржа». Однотипний з «Тюленем» «Морж» загинув з усім екіпажем у травні 1917 року і донині спочиває на дні Чорного моря десь в районі турецького порту Ереглі.

В жовтні 1917-го вже інший командир (М. О. Китицин відбув до нового місця служби) повів «Тюленя» в район північніше порту Ігнеада. Тут, майже рік опісля захоплення в полон «Родосто», доблесний екіпаж «Тюленя», підготовлений та вихований Китициним, захопив ще один пароплав противника.

Ніч 4 жовтня видалась місячною і безхмарною. «Тюлень» затаївся під берегом на жвавій трасі. Командир вибрав позицію так, щоб будь-яка ціль, чи то транспортне судно, чи бойовий корабель, змушена була рухатись з боку моря. О першій тридцять екіпаж одержав винагороду за своє терпіння. В світлій частині горизонту, який освітлювався місяцем, що щойно з'явився на небі, як примара, з'явився ворожий пароплав. Він тримав курс в бік Босфору. Чи є на його борту гармати, командир не знав, але «Тюлень» не звик відступати. Пролунали чіткі команди і човен стрімко пішов на зближення. Досить точний вогонь з близької відстані змусив екіпаж транспорта шукати спасіння в шлюпках, кинувши свій пароплав напризволяще. «Тюлень» стрімко наблизився до пароплава, шлюпкам було віддано наказ підійти до борту. Три з чотирьох виконали наказ і тільки одна встигла зникнути в темряві. У полонених вияснили, що пароплав називається «Козлу» (700 тонн водозаміщення), йшов він з Варни до Константинополя з вантажем гасу, борошна та шкір. Командир субмарини прийняв рішення захопити пароплав як приз. На борт направили призовий екіпаж — два офіцери, моторист, два матроси і частину захопленого в полон ворожого екіпажу. Схема цього бою наведена у фундаментальній праці «Флот в першій світовій війні», там же сказано, що на «Тюлені» вже була змонтована радіостанція — командир викликав кораблі для конвоювання «приза». У відкритому морі і відбулась передача есмінцям «Счастливый» і «Звонкий», а на світанку 5 жовтня трофейний «Козлу» під російським прапором увійшов в гавань Севастополя. За рішенням призового суду цей пароплав був залишений в складі чорноморського флоту, вантаж проданий, а кошти, виручені від продажу, поділені між членами екіпажу «Тюленя» (у відповідності до петровських норм, що діяли на російському, флоті до 1917 року) *). Це був єдиний пароплав, захоплений російськими підводними човнами в Чорному морі у 1917 році. І цей єдиний — на рахунку екіпажу «Тюленя», який здійснив за цей рік всього два бойових походи.

ГАРДЕМАРИНИ ЙОГО РОТИ

Про подвиги екіпажу і командира «Тюленя» знала вся країна. М. О. Китицин став найпопулярнішим підводником. На його честь гру-

*) Подробиці цієї операції «Тюленя» вдалось встановити за допомогою спога-дів мінного офіцера човна лейтенанта Б. П. Черняева. Ці спогади опубліковані серб-сько-хорватською мовою в 1939 році в одному з військово-морських журналів Юго-славії, перекладені на російську мову сином Б. П. Черняева Володимиром Борисо-вичем і люб'язно надані автору.

па ентузіастів «Тюленем» назвала невелику яхту, вирішивши на ній перепливти охоплений війною Тихий океан.

Восени 1917 року, отримавши звання капітана І рангу, М. О. Китицин був призначений командиром однієї з рот окремих гардемаринських класів в Петрограді. До цього в Морському корпусі в основному навчались кадети з привілейованих прошарків суспільства, а в окремих гардемаринських класах було і чимало колишніх студентів, які побажали стати морськими офіцерами. Тимчасовий уряд, бажаючи демократизувати Морський корпус, наказав перевести третю (наймолодшу) роту в повному складі з корпуса в окремі гардемаринські класи. Замість неї в корпус була прийнята нова третя рота. А в ту, переведену, за розпорядженням Центробалту, були зараховані більшовики І. Кожанов, П. Гупкало, Ф. Дажин. Керівником в цю роту призначено капітана І рангу М. О. Китицина як авторитетного спеціаліста. Адже Китицин на той час за подвиги мав численні нагороди: орден Св. Георгія 4 ступеня, золоту зброю, всі обер- та штаб- офіцерські ордени Росії. До того ж він користувався великою популярністю серед кадетів.

Води Балтики, Півночі та Чорного моря кишіли мінами та кайзерівськими підводними човнами, і проходити корабельну практику необстріляним кадетам тут було дуже небезпечно. Третю роту вирішено направити на практику на Далекий Схід. Завантажившись в спецпоїзд, рота на чолі з своїм командиром незабаром прибула до Владивостока. В листопаді 1917-го вона розміщувалась на борту допоміжного крейсера «Орел», який разом з міноносцями «Бойкий» та «Грозный» входив до складу навчального загону Сибірської флотилії. Командиром загону став М. О. Китицин.

Ситуація в Країні була грозовою. Передчуваючи тривожні події, команди кораблів загону вимагали відміни виходу в навчальне плавання, однак Комітет Сибірської флотилії відхилив цю вимогу. Кораблі вийшли в море. Китицин відводив необстріляних юнаків подалі від розбурханої країни. Загін зайшов в Нагасакі, де і взнали про пролетарську революцію в Росії. На кораблях пройшли загальні збори команди і гардемаринів. Спроби більшовицької групи добитися повернення у Владивосток не вдались. Видно, згадавши досвід Енквіста, який зумів попередити революційний вибух на «Аврорі» в 1906 році, М. О. Китицин намагався зберегти спокій на кораблях у своєму загоні. Однак вісті з батьківщини баламутили екіпажі, авторитет командира падав, а вплив більшовиків зростав. Корабельні комітети направили у Владивосток делегацію, але командир, не чекаючи її повернення, наказав кораблям взяти курс на Гонконг. Тут, під час стоянки, Китицин вирішив випередити більшовиків, які готували захоплення кораблів і повернення їх у революційний Владивосток. За його наказом гардемарини взяли під охорону зброю, а потім, з допомогою англійської поліції, і всі кораблі навчального загону. Командир відновив на кораблях старі морські статути, відмінені революцією. Однак силоміць утримувати людей на кораблях не став. Всім, хто не бажав підкоритися статуту, було запропоновано залишити загін. Таким чином, ніхто не постраждав, але загін залишився зовсім без матросів (крім одного). Разом з матросами пішли і двадцять гардемаринів, серед яких були і всі більшовики. Вони відбули до Владивостока на англійському крейсері «Лондон» та інших попутних пароплавах.

Повертатися в охоплений революцією Владивосток Китицин не бажав, тим більше, що програма практики гардемаринів виконана не була. Покинути напризволяще юнаків, які в нього повірили, йому не дозволяли совість і офіцерська честь. М. О. Китицин передав командування загоном командиру «Орла» старшому лейтенанту М. А. Афа-

насьєву, а сам прийняв командування ротою, невдовзі зрозумівши, правда, що це була помилка. Афанасьев розподілив гардемаринів по кораблях і, відмовившись від навчання, зайнявся перевезенням вантажів. Потім став позбавлятися міноносців. «Бойкого» було передано на зберігання англійцям в Гонконзі, а «Грозного» — французам в Сайгоні. Потім Афанасьев позбавився і самого Китицина — примусив в Японії зійти на берег. Після цього поставив «Орла» на лінію між Сайгоном та Хайфоном, став перевозити вантажі, використовуючи гардемаринів замість екіпажу. Тільки в липні 1918 року, коли Афанасьев наказав здати на зберігання французькій владі гармати з корабля, основна частина гардемаринів залишила «Орел».

На цей час владу в Сибіру захопили чехи, а незабаром і віце-адмірал Колчак. Під свої прапори він покликав офіцерів розваленої російської армії і флоту. Капітан І рангу Китицин, довідавшись, що основна група гардемаринів його роти відбула до Владивостока, також вирішив повернутись. Тим паче, що Колчака він знав особисто як командувача Чорноморським флотом. Тут, у Владивостоці, Китицин почав збирати свою роту. За його ініціативою в Шефреневській казармі створено Морське училище, куди, крім вихованців Китицина, були зараховані і інші кадети. Училище готувало майбутніх офіцерів, проводило навчання. І тільки один раз у квітні 1919 року рота на чолі з своїм командиром брала участь у десанті проти червоних партизанів.

Сучанський та Ольгинський партизанські загони в березні розпочали наступ і в селі Владимиро-Олександрівському блокували карателів генерала Смирнова, загони якого налічували 1200 чоловік. Бої в цьому районі продовжувались вже близько двох тижнів. Ось чому, щоб деблокувати смирновців, білі командири, не маючи резервів, були вимушені послати в десант всіх, хто був під рукою. Транспорт «Магніт» та катер «Удалой» з баржею на буксирі підійшли до місця висадки. До берега пішли перші шлюпки з десантом. Але раптом мовчазний до цього часу берег вискалився вогнем. Так партизани зустрічали десант. Зброя в руках прицільних сибірських мисливців-промисловиків била без промаху. Кулі виривали з лав десанту офіцерів на шлюпках і кораблях. Серйозно поранено командира транспорта «Магнит» старшого лейтенанта М. Н. Жеденова (однокашник та товариш по службі Китицина). Вбито також ординарця Китицина. Сам командир училища вцілів, сховавшись за фальшбортом корабля. Збагнувши безперспективність висадки, він віддав наказ десанту повернутися назад на кораблі. А вже по дорозі до Владивостока в штормовому морі загубили баржу. Так безславно закінчилась єдина бойова операція за участю гардемаринів Морського корпусу.

Навчання продовжувалось. Гардемарини допомагали ставити в стрій кораблі білогвардійської флотилії, проходили практику на канонерському човні «Маньчжур», транспортні «Якут», льодоколах «Улис» та «Диомид». Одна з груп на транспорті «Якут» дійшла до Аляски, де відвідала порт Номе. В грудні 1919-го до Владивостока повернувся транспорт «Орел» та два міноносці навчального загону.

Розв'язка на Далекому Сході наближалась. В білій армії спалахували повстання. В комерційному училищі повстали солдати єгерського батальйону, на придушення яких, за наказом коменданта, були послані загони гардемаринів та юнкерів. Партизани зайняли навколишні залізничні станції, в місті розпочався загальний страйк, повстання охопило і інструкторську школу білих на острові Російському. Начальник морських сил наказав Китицину сформувати загін кораблів особливого призначення для евакуації. Гардемарини підготували всі судна, які могли рухатись. Але команди багатьох кораблів фло-

тилії, не бажали залишати батьківщину. «Магнит» стояв на той час з розібраною головною машиною, буксир «Свирь» — з пробитими цистернами для питної води, а на льодоколі «Улис» раптово вибухнув циліндр високого тиску. Таким чином, до відходу були готові тільки транспорта «Орел» та «Якут», на які і повантажились близько 500 чоловік моряків та членів сімей особового складу флотилії. 31 січня 1920 року вони вийшли з порту, проминули батареї острова Російський, пройшли повз американський крейсер «Бруклін» та японський броненосець «Мікаса», що якраз кинули тут якорі, і незабаром прибули до японського порту Цуруга. Тут на берег зійшли біженці і частина офіцерів, в тому числі командир «Орла» капітан II рангу Потолов. Капітан I рангу Китицин залишився на «Орлі», прийняв командування і взяв каре на Чорне море. В нього була можливість повернутись в окупований японцями Владивосток, але він вибрав дальній похід, вирішив зберегти життя своїм підопічним і перечекати в морях лиху годину.

В поході на кораблях продовжувалось навчання. Трюми заповнювали супутними вантажами, а на зароблені таким чином кошти харчувались, купували все необхідне для кораблів. За кормою залишились порти Цуруга, Монджі, Гонконг і незабаром пошарпаний штормами навчальний загін увійшов до порту Сингапура. Тут Китицин провів докування і невеликий ремонт своїх суден, тут же, в Сингапурі, у квітні 1920-го року на борту «Орла» відбувся незвичний екзамен. Представницька комісія викладачів та морських офіцерів приймала екзамен у старшої роти. Звання корабельних гардемаринів отримали 116 вихованців цього незвичайного плавучого училища. Морський корпус і окремі гардемаринські класи в Петрограді вже давно були закриті, а військово-морські училища Червоного флоту ще не створені. А ось в далекому Сингапурі група офіцерів-ентузіастів продовжувала нелегку справу навчання і виховання моряків.

Закінчивши ремонт, М. О. Китицин повів свій невеликий загін шляхом, яким вже пройшов одного разу на крейсері «Олег». Навчання продовжувалось. Для цього використовувалась корабельна техніка, оснастка та посібники, що залишились. Одного разу, в районі Андаманських островів, офіцери організували для вихованців учбову висадку десанту на берег. Так і пливли. Незабаром «Орел» та його менший супутник «Якут» ненадовго розлучились. Китицин повів «Орла» з Калькутти в Порт-Саїд, а «Якут» з екіпажем, який складався з кількох офіцерів, п'яти матросів і наймолодшої третьої роти, пішов на Цейлон, де взяв вантаж чаю до Порт-Саїда. Курс «Якута» було прокладено з врахуванням заходу на Мальвінські та Сейшельські острови, а також на острів Мен. При цьому до Адена «Якут» ішов під вітрилами, використовуючи попутний мусон.

У Порт-Саїді Китицина чекав несподіваний сюрприз — розпорядження Константинопольської бази Доброфлоту (цьому пароплавству належав до мобілізації і «Орел»). В ньому наказувалось Китицину здати кораблі представнику Доброфлоту, а всім членам екіпажів прибути в Севастополь. Кидати своїх супутників у горнило громадянської війни не входило в плани командира загону, але на кораблях закінчувалось вугілля, питна вода та запас продуктів. Англійська влада, знаючи розпорядження, відмовила у поповненні припасів. У відповідь Китицин пообіцяв на рештках вугілля добратись до Суецького каналу і затопити «Орла» поперек фарватера. Погроза подіяла. Кораблі отримали все необхідне для продовження рейсу.

Проте Китицин привів кораблі не в Севастополь, а в югославський порт Дубровник. Тут від Доброфлоту отримав кошти за зданий йому у чудовому стані транспорт «Орел». Офіцери і команда, вперше піс-

ля виходу з Владивостока, отримали жалування з цих коштів. В Дубровнику, як і в Сінгапурі в 1917-му, Китицин надав своїм супутникам право вибору. Основна частина гардемаринів та офіцерів залишилась в Сербії. Декотрі з них пізніше прислужились Югославії у вихованні молодого покоління моряків, інші роз'їхались, хто куди. Дипломи, отримані в Сингапурі, і навички, придбані в дальньому поході, дава-ли можливість працювати на громадянському флоті і навіть вступати на службу до військового флоту, продовжувати освіту за межами батьківщини.

Сам же капітан І рангу Китицин залишився вірним присязі. Він вирішив наказ виконати — на маленькому «Якуті», який раніше належав Морському відомству, взяти курс на Севастополь, де ще залишався останній оплот білого руху. Долю свого командира вирішили розділити 49 корабельних гардемаринів, 47 гардемаринів 2-ї роти та 15 гардемаринів 3-ї роти. «Якут» тримав курс на Константинополь, де взяли вантаж військового спорядження для армії Врангеля і 27 жовтня 1920 року увійшли в гавань Севастополя.

В цей час воєнмор Кожанов (один з учнів Китицина) на чолі Морської експедиційної дивізії червоних на кораблях Азовської флотилії намагався пробитись через льоди до узбережжя Криму. Сухопутні частини Червоної армії і махновці форсували Сиваш і розпочали штурм Перекопу. Розуміючи безнадійність оборони, вже 28 жовтня (10 листопада за новим стилем) командування білих віддало наказ про евакуацію з Криму. «Якут» для цього поспів якраз вчасно. Евакуація пройшла досить організовано, і коли передові загони червоних увійшли до Севастополя, білогвардійців там вже не було.

ДОЛІ ЛЮДСЬКІ ТА КОРАБЕЛЬНІ

У грудні 1920-го транспорт «Якут» здійснив останній самостійний перехід в Бісерту. В цьому порту були продовжені заняття в Морському корпусі, створеному білими в Севастополі. Однак капітан І рангу М. О. Китицин залишив службу в корпусі і емігрував до Америки, де вже в 1923 році на перших установчих зборах був одноголосно обраний головою «Товариства колишніх російських моряків в Америці». Він успішно керував цим товариством, в якому зареєстровано більше ста членів, але пізніше відійшов від справ. Створене ним товариство існувало аж до 50-х років, випускало свою літературу і навіть створило Музей Імператорського Флоту в місті Лейквуд, США, який існує й досі. Михайло Олександрович Китицин помер в Америці в 1960 році.

На його батьківщині, в Чернігові, повинна жити пам'ять про цього видатного моряка і чудову людину.