



Научная статья
УДК 947.084.2
DOI: <https://doi.org/10.21285/2415-8739-2022-4-133-144>

Байкальская флотилия в период Гражданской войны

Алексей Александрович Дыня

Иркутский национальный исследовательский технический университет, Иркутск, Россия,
dynyaaa@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4837-9975>

Аннотация. В статье рассказывается об истории создания и деятельности Байкальской озёрной флотилии в период Гражданской войны в России. Исследование характеризуется малой освещённостью деятельности флотилии в литературе при имеющейся базе архивных документов. Байкальская флотилия, являющаяся, с одной стороны, второстепенным участком противоборства сторон, с другой – имела большое значение в установлении контроля над регионом. Командование не только организовывало боевую работу с боевыми дежурствами и дальними походами, но и вынуждено было восстанавливать инфраструктуру озерного судоходства: маяки, лоцманское дело, пристани и мастерские. Командование Байкальской озёрной флотилии занималось грузоперевозками, разведывательной деятельностью, в том числе и на реках Лена и Витим. Немало уделялось внимания культурному и политическому просвещению как личного состава, так и местных жителей. В статье рассмотрены два этапа создания флотилии большевиками в 1918 и 1920 гг., противостояние Красной и Белой Байкальских флотилий. Рассмотрен состав и происхождение флотилии, её техническое оснащение, вооружение, организация работы групп канонерских лодок и катеров. Проанализировано и боевое применение как планируемое, так и реальное – при подавлении Баргузинского крестьянского восстания. Это было единственное выступление, в подавлении которого катера флотилии и десантники-моряки принимали самое активное участие. Рассмотрены вопросы подготовки личного состава к несению службы и технического обеспечения деятельности флотилии. Также в статье рассматривается роль командования 5-й армии, руководства флотилии и их взаимодействие с силами Дальневосточной республики.

Ключевые слова: Гражданская война, Байкал, Красная Байкальская флотилия, Белая Байкальская флотилия, Баргузинское восстание, М. Н. Попов, Г. М. Семёнов, организация, командование, оснащение

Для цитирования: Дыня А. А. Байкальская флотилия в период Гражданской войны // Известия Лаборатории древних технологий. 2022. Т. 18. № 4. С. 133–144. <https://doi.org/10.21285/2415-8739-2022-4-133-144>

Original article

The Baikal Flotilla during the Civil War

Aleksey A. Dynya

Irkutsk National Research Technical University, Irkutsk, Russia, dynyaaa@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4837-9975>

Abstract. The article tells about the history of the creation and activity of the Baikal Lake Flotilla during the Civil War in Russia. The study is characterized by low coverage of the flotilla's activities in the literature, with the available database of archival documents. The Baikal Flotilla, which, on the one hand, is a secondary area of the confrontation between the parties, on the other hand, was of great importance in establishing control over the region. The actions of the command were connected not only with the organization of the flotilla's combat work, combat duty and campaigns, but also in the restoration of water infrastructure, such as lighthouses, pilotage, repair of piers, and equipment of workshops. The command of the Baikal Lake Flotilla was engaged in cargo transportation, reconnaissance activities, including on the Lena and Vitim rivers. A lot of attention was paid to cultural and political education of both personnel and local residents. The article considers two stages of the creation of the flotilla by the Bolsheviks in 1918 and 1920, the confrontation of the Red and White Baikal flotillas. The composition and origin of the flotilla, its technical equipment, armament, organization of work of groups of gunboats and boats, as well as combat use, both planned and real, in suppressing the Barguzin uprising, in which the flotilla boats and paratroopers-sailors took an active part, are considered. The issues of personnel training for service and technical support of the flotilla are considered. The article also examines the activities of the 5th Army command, the flotilla command and their interaction with the forces of the Far Eastern Republic.

Keywords: Civil War, Baikal, Red Baikal Flotilla, White Baikal Flotilla, Barguzin Uprising, M. N. Popov, G. M. Semenov, organization, command, equipment

© Дыня А. А., 2022

For citation: Dynya A. A. (2022) The Baikal Flotilla during the Civil War. *Izvestiya Laboratorii drevnikh tekhnologii = Reports of the Laboratory of Ancient Technologies*. Vol. 18. No. 4. P. 133-144. (In Russ.). <https://doi.org/10.21285/2415-8739-2022-4-133-144>

Гражданская война является одним из самых драматичных моментов русской истории. Столкновение интересов граждан одной страны привело к беспощадной борьбе за установление того или иного строя. От Финляндии и до Камчатки шло противостояние людей, имеющих порой диаметрально противоположные взгляды на будущее Российского государства (Новиков, 2002; Флот..., 2002. С. 3–8; Зырянов, 2006).

Несмотря на то, что в отечественной историографии тема военных флотилий рассматривалась и разбиралась (Ачкасов, Басов, Сумин и др., 1988; Дубленных, 2002; Новиков, 2005; Байкальская военная флотилия, 2011¹; Кузнецов, Соломонов, 2020; Хипхенов, 2022), именно история Байкальской флотилии, описанная и изученная фрагментарно, до настоящего времени представлялась без реконструкции всей последовательности организационных мероприятий.

Первое формирование

Первые попытки создания большевиками флотилии на Байкале были предприняты ещё в 1918 году. Начавшееся восстание Чехословацкого корпуса, вынудило советские войска покинуть Иркутск и под давлением превосходящих сил противника постепенно очищать территорию, отходя на восток. Так как было очевидно, что наступление белых частей будет происходить вдоль южного побережья Байкала, через мосты и террасы Кругобайкальского участка Транссибирской железнодорожной магистрали, советская власть считала, что обстрел неприятеля с воды в данном районе будет иметь громадное значение. Ввиду данного предположения и было решено впервые создать Байкальскую флотилию.

Советским войскам досталась часть водного транспорта Байкала, представленного следующими судами:

– ледокол-паром «Байкал», двухвинтовой, водоизмещением около 4200 тонн;

– ледокол «Ангара», хоть и будучи скромных размеров (около 1400 тонн), имел полностью стальную конструкцию, одновинтовой;

– одновинтовой буксирный пароход «Кругобайкалец», также цельнометаллический, водоизмещением 300 тонн;

– пароход «Михаил» смешанной постройки, а также два колёсных деревянных парохода небольшого объёма.

Причем, по воспоминаниям участника событий того времени Л. М. Власова, в исправном состоянии находились только ледоколы «Ангара», «Байкал» и «Кругобайкалец». Остальные суда нуждались в ремонте (Власов, 1957; Распопина, 2016).

Имея в распоряжении водные базы Танхой и Мысовая (в документах также встречается название «Мысовская», «Мысовск») вкуче с контролируемым восточным побережьем, имея достаточные запасы угля и линии причала, советские войска имели возможность оборудовать суда большого водоизмещения для ведения боевых действий. На ледокол «Байкал» было установлено одно 6-дюймовое орудие прямо на колёсах и пулемёты. На «Ангару» установили два 3-дюймовых полевых орудия и пулемёты (Новиков, 2005. С. 87). Так как ледоколы конструктивно имели крепления для больших грузов, то работ по усилению не проводилось и орудия просто размещались на палубе. Сами корпуса были защищены от пуль и осколков своей стальной обшивкой, поэтому укрепления потребовались лишь для рубок и спардеков, которые укрепили листами железа, мешками с песком и досками. Остальные суда укреплялись аналогичным образом, но пушечного вооружения не имели и снабжались пулемётами.

В боевых действиях Красная Байкальская флотилия начала принимать участие со второй декады августа. Начались обстрелы тоннелей у станций Байкал и Слюдянка, а также расположение белых войск у села Лиственничное.

Данные действия, сильно стесняющие передвижение вдоль железной дороги, вынудили их сперва разместить в горах у Лиственничного артил-

¹ Байкальская военная флотилия // Иркутск. Историко-краеведческий словарь. Иркутск : Сиб. книга, 2011. С. 48.

лерию. Следующим шагом было создание в противовес Красной Байкальской Белой флотилии.

В руках чехов находились буксиропассажирские колёсные пароходы: «Иннокентий», «Тарзан», «Бурят», «Феодосий» и «Сибиряк». «Сибиряк» и «Феодосий» были вооружены по одной 3-дюймовой полевой пушке на каждом. Орудия были размещены на палубе без креплений, в результате стрельба из них оказалась невозможной. Также чехи завладели одной деревянной баржей, на которую смогли установить две, снятые с берега у Лиственничного, 48-линейные гаубицы.

Боестолкновение флотилий произошло 16 августа 1918 г. (Хипхенов, 2022. С. 461–462). Пароходы Белой флотилии, возвращались на юг от Посольского монастыря, куда отбуксировали баржи с десантом. Во время движения у пристани станции Мысовой ими был обнаружен ледокол «Байкал» и мелкие суда красных. С расстояния 20 кабельтовых (3700 метров) вооружённая баржа чехов открыла огонь. «Байкал» вышел из гавани, но открыть ответный огонь не смог из-за неудачного крепления артиллерии, вынуждавшей корабль лежать на кормовых курсовых углах.

Во время маневрирования «Байкал» получил попадание в кормовой руль, что вывело из строя судно и заставило его описывать циркуляцию. В это время ледокол получил ещё несколько попаданий в борт и спардек, что вынудило судно возвратиться в гавань, а команда оставила горящий корабль. На корабле находилось 12 вагонов с продовольствием и обмундированием, а также 64 бочки горюче-

смазочных материалов и большой запас угля, что усугубило положение ледокола, который, по воспоминаниям очевидцев, горел несколько дней (Волков, 2021).

Для защиты станции Мысовая советские войска вывели один броневик, который открыл огонь по судам чехов, заставив их отойти в село Лиственничное. Ледокол «Ангара» в данном сражении участия не принимал, так как в это время обстреливал чешские войска у станции Танхой.

Сожжение «Байкала», занятие станции Танхой и обстрел станции Мысовая заставили советские войска очистить восточный берег Байкала и всю территорию до Верхнеудинска (рис. 1). В период с 14 по 20 августа группа войск под командованием А. Н. Пепеляева разгромила советские войска в Забайкалье, в результате ожесточённых боёв заняв 18 августа ст. Посольская, а 20 августа – Верхнеудинск (Ларьков 2016. С. 113). Это вынудило большевиков перейти от борьбы организованным фронтом на подпольное положение и партизанское движение.

Из-за невозможности провести ледокол «Ангара» по р. Селенга (река была мелководна для судна), с него сняли вооружение, ввиду чего Красная Байкальская флотилия самоликвидировалась, а «Ангара», «Кругобайкалец» и «Михаил» из-за потери Танхой были вынуждены вернуться в Лиственничное, где их захватили войска белых, что подтверждается, в т.ч. и современными исследованиями (Новиков, 2005; Хипхенов, 2022). Два колёсных парохода отошли на Селенгу, где в дальнейшем также были оставлены в связи с отходом фронта.



Рис. 1. Полностью сгоревший и не затонувший ледокол «Байкал»

Fig. 1. Completely burnt and not sunken icebreaker "Baikal"

С установлением контроля белых над всей акваторией Байкала Белая флотилия за ненадобностью была расформирована, а ее суда разоружены. Ни красные, ни белые на Байкале не располагали специализированными военно-морскими кадрами. Все судовые обязанности выполняла судовая команда, орудия и пулеметы обслуживали военно-служащие сухопутных войск.

Второе формирование

После поражения колчаковских войск под Омском и дальнейшего наступления 5-й армии военные части белых были вынуждены отступить вдоль транссибирской магистрали. Выдача чехами адмирала Колчака, гибель генерала Каппеля в январе, последующий расстрел Колчака 7 февраля 1920 года и соглашение большевиков с чехами в с. Куйтун в этот же день усугубили положение отступавших. После отступления через льды Байкала, в его акватории не осталось подразделений, способных организовать сопротивление большевикам (Великий Сибирский..., 2004; Плотников, 2003; Каппель и капелевцы, 2007; Петрушин, Воронцов, 2021 и др.).

При этом угроза повторного вторжения на Байкал не исчезла. Большевики не забыли ошибку противника. Расформирование белыми своей флотилии на озере не позволило им организовать сопротивление и достаточную оборону. К моменту выхода войск 5-й армии к Байкалу на Дальнем востоке находились войска японских интервентов, а в районе Читы действовали войска атамана Семёнова. Оборона проходила по водным артериям и это необходимо было учитывать (В боях рожденная, 1985)².

Второе создание Байкальской озёрной флотилии произошло уже в 1920 году, после того как красные войска вновь оказались в акватории Байкала, заняв её. Байкальская флотилия входила в состав Сибирской речной флотилии, начавшей формироваться ещё с 14 января 1920 года (Российский государственный архив Военно-Морского флота (РГАВМФ). Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 14). Именно такую да-

тировку приводит флагманский исторический журнал флотилии.

26 февраля в Омск прибыли 313 моряков во главе с уполномоченным по формированию Сибирской военной флотилией военным моряком Михаилом Николаевичем Поповым. 28 февраля 1920 года состоялась встреча Попова с начальником штаба 5-й армии (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 16). Обсуждалась необходимость создания военной флотилии на озере Байкал и сохранения материального тыла на Обь-Иртыше (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 62. Л. 2). Данные части должны были войти в состав сформированной по приказу Реввоенсовета РСФСР от 29 декабря 1919 г. № 2361/478 Сибирской военной речной флотилии.

Для вооружения армия выделяла флотилии полевую артиллерию и несколько более крупных калибров. Формировалась флотилия из бронированных катеров, захваченных у войск Колчака в Красноярске, и гидростанции в 4 летательных аппарата. При этом катера планировалось использовать на Енисее в то время как гидропланы должны были отправить на Байкал. Также на реке Иртыш сохранились оставленные белыми войсками 7 пароходов, у 4 из которых сохранились только крепления под орудия (сами орудия белые при отступлении демонтировали, а с канонерской лодки «Урал» просто сбросили в воду, чем воспользовались красные, весной подняв их со дна). Три канонерки: «Тюмень», «Урал» и «Мария», планировалось вооружить трёхдюймовыми полевыми пушками и отправить в патрулирование по р. Оби.

При этом были распланированы маршруты для каждой из них. «Тюмень» должна была патрулировать маршрут от Семипалатинска до ст. Самарской, «Урал» по Оби от Барнаула до Самарской, а «Мария» должна была остаться в нижнем течении Оби и на Обской Губе. Центром базирования был выбран город Омск. Оставшиеся без орудий 4 лодки были переданы Главодам с назначением на каждую военного коменданта. Старшим морским начальником Обского бассейна был оставлен Александр Антонович Ружек.

При формировании флотилии по требованию Попова также были переданы катера, базировавшиеся в Нижнем Новгороде, и переведены 5 паровых катеров из-под Астрахани.

² В боях рожденная. Боевой путь 5 армии (1918–1920 гг.) : сборник документов Иркутск : Восточно-Сибирское книжное изд-во, 1985. 416 с.

В связи со сложившейся стратегической обстановкой наиболее рациональным было принято решение составить наиболее мощную флотилию на Байкале, в Красноярске планировалось оставить лишь незначительные силы в размере трёх катеров и 54 моряков, переведённых из Перми, в то время как все боеспособные пароходы должны были переводиться также на Байкал (за исключением тех пароходов, которые оставались Главдам, при этом Попов оставлял за собой право затребовать их при первой необходимости).

При формировании флотилии на Байкале также по просьбе Попова с маркировкой «если согласятся», было предложено командировать в Иркутск опытных военморов: Владимира Николаевича Селянина, Александра Алексеевича Иконникова, Александра Александровича Перрете, инженера-механика Павла Хмельнинова и ещё четырёх лиц состава с плавательным цензом, т. е. имеющих опыт управления подразделениями военно-морских сил. Также был запрошен кредит в один миллион рублей, вся информация по Байкалу, и выписаны пять бакенов, ранее предназначавшихся для Каспийского моря. Данная подготовка говорит о серьёзном и основательном подходе Попова к быстрому формированию флотилии. Сам Попов, 7 марта выезжая в Красноярск, 15 апреля планировал уже находиться в Иркутске, что ввиду его загруженности и проходимости железной дороги являлось довольно быстрым.

Попов, отвечая на телеграмму о начсоставе, оставшемся в Сибири, докладывает, что начальствующего состава из военморов на Байкале после Колчака не осталось и даже на оставшихся судах вместо матросов находились солдаты, мало сведущие не только в эксплуатации, но даже в содержании плавсредств. Поэтому из Красноярска для формированию Байкальской флотилии также придавались 36 человек административного аппарата и 134 моряка. Главным портом и базой Байкальской флотилии планировалось сделать Иркутск, где также должна была разместиться гидростанция с переданными летательными аппаратами. Также планировалось дополнительной базой сделать Верхнеудинск на р. Селенге, ввиду наличия там пароходов. Пароходы были необходимы молодой флотилии, поскольку для штатных катеров требовался дефицит-

ный керосин. На снабжение дровами пришлось перевести и канонерские лодки.

При этом начальником штаба 5 Армии было замечено, что из-за трудностей с транспортировкой судов железнодорожным транспортом переброска из одного речного бассейна в другой является крайне сложной операцией. Также он отметил недостаточность спланированных средств для обеспечения действий Обь-Иртышской флотилии и посоветовал укомплектовать полевой артиллерией все семь находящихся судов, однако позже выяснилось, что семь катеров являются только трофейными Колчаковскими. Также на Оби и Иртыше должно было задействоваться ещё 14 бронекатеров, что являлось вполне достаточным для выполнения всех поставленных задач. Таким образом, после решения всех административных вопросов было принято решение перевести часть плавсредств с Енисея на Байкал, а также передать весь отряд гидропланов типа М-9 и глиссеров для ведения воздушной разведки в акватории Байкала.

31 марта 1920 г. Михаил Николаевич Попов вместе с комиссаром флотилии Николаем Алексеевичем Овчинниковым (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 32) прибыл в Екатеринбург с целью выполнения задания по доставке группы катеров, идущих из Перми в Тюмень.

В Екатеринбурге выяснилось, что железнодорожные платформы для транспортировки не были предоставлены, а ремонт самих катеров не окончен, при том, что требования неоднократно выдвигались с 17 февраля. Железнодорожники утверждали, что транспортные пути не предназначены для транспортировки таких грузов, как бронекатера, но по прибытию Попова всё же взялись за замеры мостов и тоннелей. Убедившись в начале работ, Михаил Николаевич выдвинулся в Пермь для принятия судов (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 55. Л. 34).

По прибытию выяснилось, что завод «Мотовилиха» не справился с задачей и катера пребывали в неудовлетворительном состоянии. Попов распорядился закончить ремонт до 10 апреля, но завод и к этой дате задачу не выполнил. Вероятно, ожидая этого, Попов заблаговременно поручил ремонтные работы Рупводу (районному управлению водного транспорта), которое сумело уложиться в срок. При-

чем Рупвод, в отличие от завода, отказывалось выполнять добавочные требования командиров.

Под руководством военморов Попова и Овчинникова в кратчайшие сроки были произведены работы по исправлению всех замеченных дефектов. 10 апреля пришло разрешение от железнодорожников о транспортировке катеров, но платформы так и не были предоставлены, в результате чего Попову пришлось в срочном порядке оборудовать грузовые площадки, изначально для подобных грузов не предназначенные. 12 апреля началась погрузка катеров, а 18 апреля был собран эшелон, который выдвинулся к Тюмени.

К моменту прибытия Сибирской флотилии на Байкал, в середине мая 1920 года, имевшиеся на Байкале суда были отремонтированы и в ремонтных мастерских Рупвода начались работы по их вооружению. Ввиду недостаточной приспособленности кораблей к креплению орудий, ремонтникам пришлось вносить и конструктивные изменения. Так, на «Ангаре» был произведён целый ряд работ для надёжного крепления 3-дюймовых орудий, таких как: переустройство мачт, установка съёмных арок, заменены надстройки над люками с откидными крышками, частичное снятие фальшборта для достижения необходимого угла обстрела, вынесение орудийных площадок на кронштейнах. Часть трюма на носу «Ангары» была переоборудована под артиллерийский погреб. Изменениям подверглись и пароходы «Лейтенант Шмидт» и «Кругобайкалец», которым также оборудовали артпогреба (у небольшого кубрика), установлены необходимые перегородки и переборки. На все ремонтируемые корабли установили радиосети и радиостанции. Таким образом, подготовленные гражданские суда в Сибирской флотилии получили классификацию канонерских лодок, в которой и просуществовали весь срок боевой эксплуатации.

19 мая из Перми прибыли катера «Искра», «Мина», «Спартак» и «III Интернационал», изначально предназначавшиеся для Обь-Иртышского бассейна, которые хоть и были отремонтированы на заводах «Мотовилиха» и «Каменских» и даже имели орудийные крепления, всё же нуждались в доработке и дополнительном ремонте в мастерских Лиственничного.

5 июня в Иркутск прибыла красноярская база Енисейской флотилии (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 19. Л. 15). 7 июня из Красноярска, пройдя ремонт в авиационных мастерских и подвижной мастерской № 1, с установленными креплениями под орудия, прибыли катера «Кондор», «Сокол», «Кречет», «Тигр», «Барс» и «Альбатрос». Судна были в хорошем состоянии и нуждались только в регулировке моторов для дальнейшей эксплуатации на озере. Частично прибыл и личный состав из вольнонаемных, которые ранее обслуживали данные судна. Доукомплектование происходило за счет военморов. При этом базировавшаяся в Красноярске Енисейская флотилия была расформирована приказом уполномоченного по формированию Сибирской военной флотилии от 4 апреля 1920 г. № 72 в согласии с приказом по войскам 5-й армии от 3 апреля 1920 г. № 435/37 и на её основе был сформирован дивизион судов из 3 групп общим количеством 10 катеров (в состав которых входили вышеупомянутые катера, впоследствии перебазированные на Байкал), 3 катеров связи, 2 пароходов и одной баржи.

Комплектование флотилии орудиями и иным вооружением проводилось за счет ресурсов 5-й армии. Командование армией также передало в ведение Сибфлотилии имущество, оставшееся в Сибири от войск Колчака. Так как большая часть имущества была неисправна, быстрая установка орудий на суда оказалась невозможной. Мастерские Иркутска и Лиственничного оказались не в состоянии произвести необходимые работы, ввиду этого всё артиллерийское имущество пришлось отправлять на Мотовилихинский завод для нужного обслуживания.

Первые работы по установке вооружения начались только в конце апреля 1920 г. Из-за загруженности мастерских и недостаточного количества рабочих они закончились только к середине июля. Параллельно главный артиллерист флотилии Александр Александрович Ухтомский, имея в своём распоряжении малое количество опытной орудийной прислуги и ограниченный запас снарядов, организовал курсы по обучению артиллерийскому мастерству. Занятия проходили регулярно, что позволило после установки орудий и их пристрелки произвести учебные стрельбы, по результатам которых суда были признаны «достаточно боеспособными»

(РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 16. Л. 909), отмечая при этом острую нехватку квалифицированных кадров.

Таким образом, к середине июня 1920 года Сибирская военная флотилия на Байкале имела следующий состав (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 16. Л. 178).

1. Отряд канонерских лодок – «Ангара», «Кругобайкалец», «Лейтенант Шмидт», вооружение которых состояло из 3-дюймовых орудий, пулемётов Максима и автоматических пушек системы Маклена;

2. I отряд бронекатеров (озёрный) – «Кругом», «Чайка» и «Волна», вооружённых одной «макленовкой» и 2 пулемётами Максима каждый (рис. 2);

3. II отряд катеров – «Мина», «Искра», «III Интернационал», «Тигр» и «Барс», вооружённых 47-мм пушками Гочкиса, 3-дюймовыми полевыми орудиями и пулемётами Максима;

4. III отряд (речной) – «Сокол», «Альбатрос», «Кондор», «Кречет» и «Спартаконец». Первые 4 катера имели единообразное вооружение из одной «макленовки» и 2 пулемётов. «Спартаконец» вооружили 3-дюймовым орудием системы Шнейдера и 3 пулемётами.

5. Вспомогательные суда – речной пароход «Таразан» с двумя пулемётами на борту и 2 баржи

для жилья (без вооружения).

6. Резервные суда – паровой баркас без вооружения и паровые катера «Иннокентий», «Антоний», «Трудящийся» и «Интернационал», вооружённые пулемётами и «макленовками».

Данное количество судов было признано достаточным для обеспечения безопасности на о. Байкал и реках Ангара и Селенга (рис. 3).

Помимо формирования флотилии и обучения экипажа командованию приходилось проводить работу по восстановлению водной инфраструктуры Байкала. Еще до прибытия отрядов бронекатеров началась установка водных знаков на Ангаре, Селенге и Байкале. Проводилась инспекция маяков, которая признала состояние маячного хозяйства на озере удовлетворительным за исключением участков у станции Мысовой, где необходим был незначительный ремонт маяка и с. Горячинск, где ввиду ветхости постройки сигнал разместили на крыше одного из домов. Первые маяки заработали у железнодорожных станций Байкал и Танхой. К 1 июля 1920 г. все маяки южной части Байкала, за исключением Горячинского, заработали. При этом отмечалось, что на Севере, в Баргузинском заливе отсутствие маяка осложняло навигацию. 25 июня в с. Лиственичное

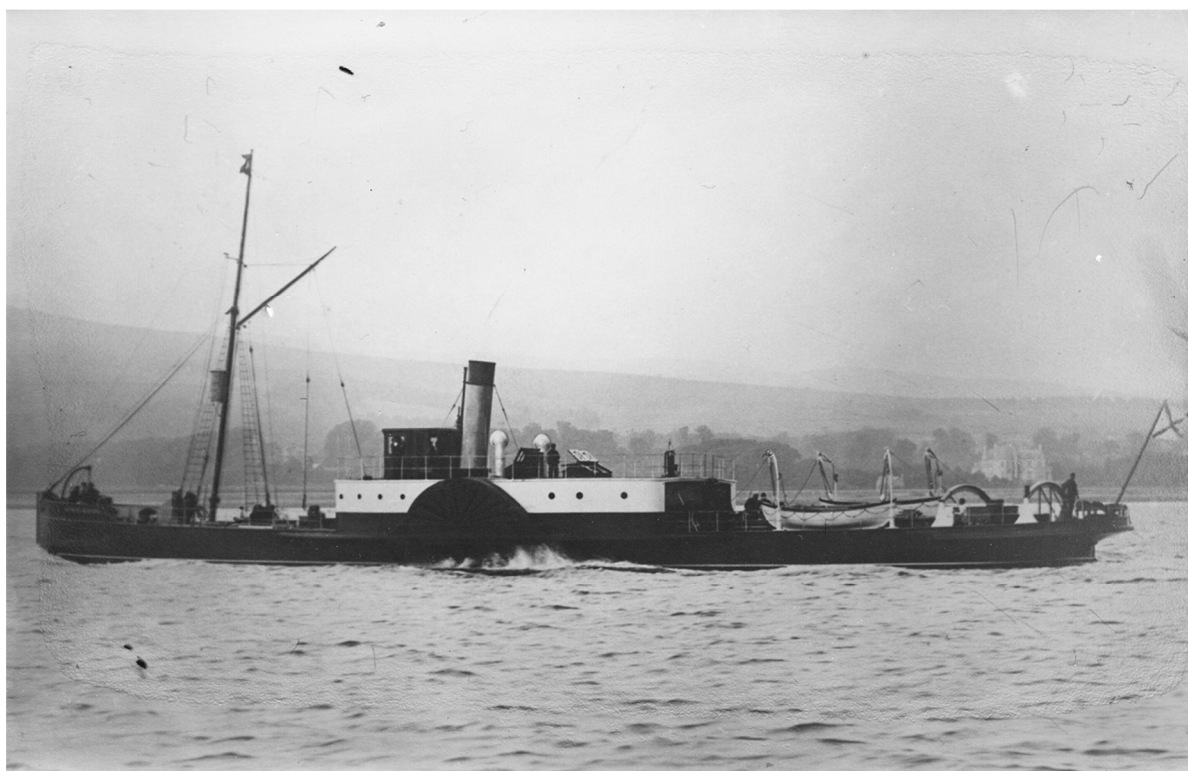


Рис. 2. «Лейтенант Шмидт» (до мобилизации буксирный пароход «Лейтенант Малыгин»). Фото до 1917 г.

Fig. 2. "Lieutenant Schmidt" (before mobilization, the tugboat "Lieutenant Malygin"). Photo before 1917

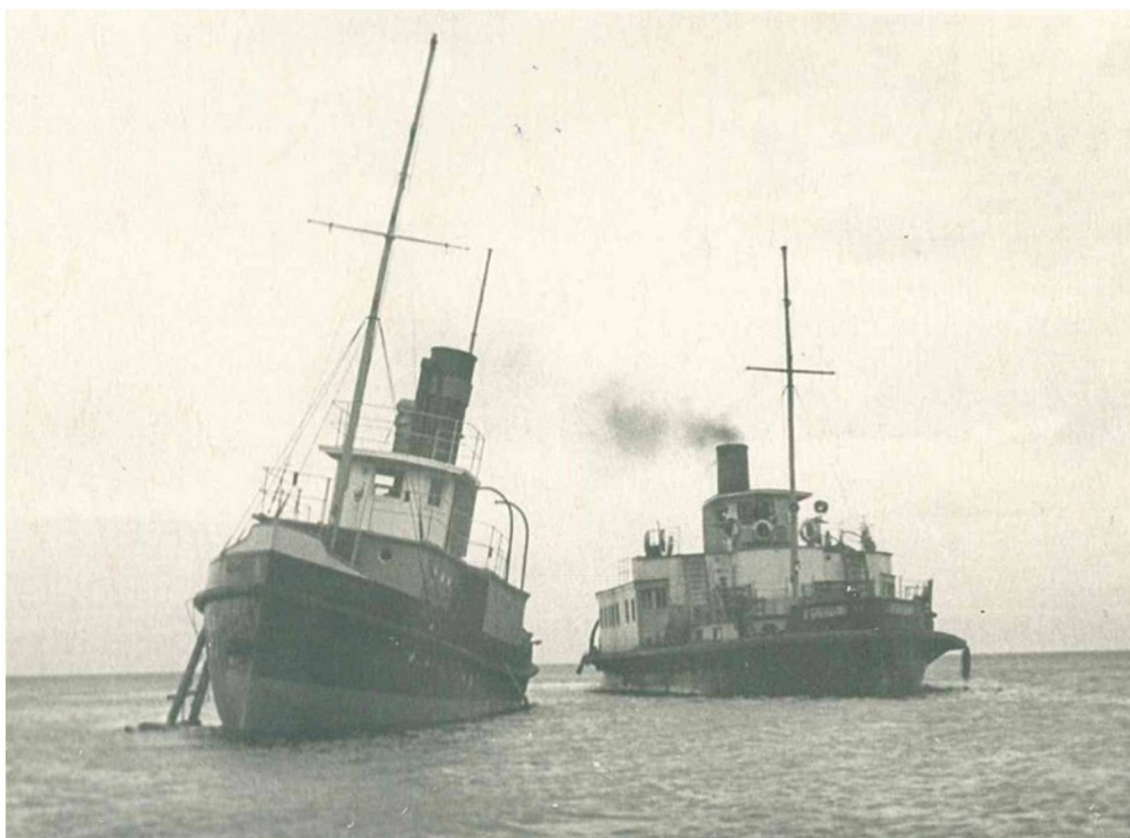


Рис. 3. Буксиры «Трудящийся» (слева) и «Байкал» (справа), ставший в дальнейшем канлодкой «Кругобайкалец»
Fig. 3. Tugs “Working” (left) and “Baikal” (right), which later became the gunboat “Circum-Baikaler”

началась заготовка материала для постройки маяка в устье р. Баргузин.

Из оборудования упоминалась острая нехватка компасов, а точнее, магнитов для них. Карт было в избытке, но не хватало атласов Байкала, которые приходилось покупать даже у частных лиц. Не хватало сигнальных флагов, которые приходилось изготавливать уже в Иркутске.

Силами флотилии была произведена прокладка телеграфной линии от Лиственничного до Иркутска, а также участок линии от села Бугульдейка до острова Ольхон с подводным участком прокладки кабеля (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 16. Л. 916).

Для обучения сигнальщиков были открыты курсы по сигналопроизводству. При этом не оказалось проблем с рулевыми, так как большинство из них оказалось опытными моряками из вольнонаёмных граждан.

Также, помимо обучения личного состава, командование озаботилось и просвещением, открыв клуб в с. Лиственничное и даже наняв 10 преподавателей для культурного просвещения как моряков и персонала, так и местного населения, придавая

культурной подготовке значение не менее важное чем политической.

Основными обязанностями флотилии было патрулирование акватории Байкала, Ангары и Селенги. Уже с 1 июня начались регулярные походы как дивизиона канонерских лодок, так и отрядов катеров. При осмотре Байкала, были выделены три вероятные зоны для ведения боевых действий:

– Район от ст. Байкал вдоль Кругобайкальской железной дороги (в документах «КБЖД») до Мысовой:

– Мысовая – устье р. Селенги;

– от устья Селенги на север (РГАВМФ. Ф. Р-418.

Оп. 1. Д. 17. Л. 56).

На каждый из участков была составлена характеристика с описанием возможных сценариев боевых действий флотилии.

Помимо прямых обязанностей экипажи занимались также географической разведкой акватории, изучением местности, транспортировкой пассажиров и грузов, а суда предлагалось использовать в качестве рыболовецких. При этом указывалось, что десантные и грузовые операции возможны только в

следующих пунктах: с. Лиственничное, Мысовая, ст. Байкал, Танхой и Усть-Баргузин. На канонерской лодке «Ангара» также проводились водные экскурсии для детей.

19 июня М. Н. Попов получил запрос о создании отряда катеров на р. Лене с целью обеспечения безопасности региона от возможной контрреволюционной деятельности. Убыв в командировку, июль и август Попов провёл на реках Якутии, изучая регион и составив его транспортное, политическое и экономическое обозрение, указав на то, что существует необходимость создания отряда катеров, а также обеспечения региона грамотными партийными работниками с целью развития и просвещения края (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 58). Кроме того, он указал на необходимость создания отряда катеров как на Лене, так и на её притоке – Витиме (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 17. Л. 118).

Боевое применение катеров произошло в первой половине июля, когда на севере Байкала, в г. Баргузин началось антибольшевистское восстание из зажиточных крестьян и горожан, подкреплённое оставшимися в регионе военными из частей Каппеля и Семёнова. К восставшим также примкнули дезертиры-красноармейцы.

С 1 по 6 июля с канонерской лодки «Ангара» в Баргузинском заливе был высажен дозор, для разведки и наблюдения за восставшими. 10 июля в залив были направлены катера «Мина» и «III Интернационал», которые уже 11 июля подошли к с. Усть-Баргузин, высадив десант в количестве 7 человек, вооружённых винтовками и 2 пулемётами. Сведения о боевой деятельности отряда катеров Байкальской флотилии приведены в статье о повстанчестве на Северном Байкале (Новиков, 2009). Была проведена попытка вступить в переговоры с восставшими, не давшая результатов. После этого, катера, сопровождаемые сухопутным отрядом десантников, двинулись по р. Баргузин. Моряки смогли в этот же день в д. Зорино взять в плен 2 разведчиков противника, которые доложили, что в 12 верстах выше по течению сосредоточились восставшие в количестве 60 человек. Ввиду невозможности продвижения катеров, т. к. «Мина» сел на мель, а также большого перевеса в живой силе противника, десантники остановились на ночёвку в этой же деревне, пославав шлюпку с 2 моряками и местным проводником для

провода катеров по реке. В этот же день, экипаж бронекатера «Искра», из состава той же группы катеров, получив информацию о восставших, двинулся в сторону Баргузинского залива, но, ввиду поломки мотора, не смог дойти до своих. В 6 часов утра, катер «Мина» был снят с мели и отведён вниз по реке, так как не мог пройти по ней из-за мелководности. На «III Интернационал» пересел комиссар отряда и один моряк с пулемётом, после чего бронекатер выдвинулся до д. Зорино, где встал на якорь.

Сухопутный отряд, ещё до подхода катера, выслал на предполагаемое место сосредоточения противника разведчиков, которые, войдя в соприкосновение с противником, попытались начать с ним переговоры, которые провалились. Восставшие предложили разведчикам уйти, но, когда те попытались это сделать, открыли огонь, убив одного моряка.

Получив показания разведки, сухопутный отряд выступил к позиции, занимаемой противником, а «III Интернационал» пошёл по реке. Пройдя 9 вёрст до порогов, катер остановился и в 14:00, получив приказание заместителя внутренних дел ДВР Карманова, открыл огонь по восставшим, поддерживаемый пулемётным огнём с суши. Сухопутный отряд, при поддержке артиллерии катера, сумел к 16 часам выбить противника с занимаемых позиций. Восставшие бежали в г. Баргузин, а затем, переправившись через реку, попытались скрыться в тайге.

Сухопутный отряд моряков продолжил преследование, а «III Интернационал» выдвинулся к д. Зорино, сев на мель, не дойдя 1 версты до неё. Этим же вечером, к с. Усть-Баргузин подошла «Ангара», с которой высадился десант из 11 человек, направленный в Баргузин для помощи сухопутному отряду.

13 июля сухопутный отряд занял г. Баргузин, где получил сведения, что противник засел в с. Читкан и мобилизует крестьян. К 10 ч. утра в Усть-Баргузин прибыл катер «Искра», с которого высадился десант из 6 человек во главе с командиром 2 отряда катеров Иваном Тимофеевичем Забегалиным. К 21:00 в г. Баргузин собрался весь отряд моряков. Также стало известно, что в Усть-Баргузин к этому времени прибыл эскадрон мадьяр в количестве 30 сабель, который также выдвинулся к Баргузину.

14 июля лояльные большевикам крестьяне стали прибывать в Баргузин, рассказывая, что восстав-

шие устроили избиение семей военных. К 14:00 с десантом соединился эскадрон мадьяр, который попутно захватил 10 дезертиров противника, сбегавших при обстреле позиций 2 днями ранее. Командующим группы катеров было принято решение продвигаться далее с целью воспрепятствовать накоплению сил противника. Попутно катера «Мина» и «Искра» были отправлены в Горячинск за десантом.

15 июля часть десанта выдвинулась вдоль р. Баргузин с целью не допустить отступления противника с предполагаемых позиций. При следовании отряда поступила информация о 3 русских при оружии, которые скрываются в бурятских улусах. Поймать их смогли только 17 июля. В это время катера «Мина» и «Искра» занимались доставкой десантных отрядов. На «III Интернационале» вышеупомянутые задержанные были доставлены в д. Адамово.

С 18 по 19 июля отряд моряков, усиленный эскадром мадьяр, преследуя восставших, получил у д. Доцан сведения о том, что главари восстания из каппелевских офицеров ушли за горный хребёт в тайгу. После бегства организаторов восстание прекратилось в кратчайшие сроки. К 22 июля весь десантный отряд возвратился на катера, на обратном пути арестовав ещё несколько восставших. 23 июля катера взяли курс на с. Лиственничное.

Быстроту и относительную лёгкость подавления восстания можно объяснить тем, что восставшие, хоть и будучи в численном перевесе и находясь на удобных позициях, не смогли ничего противопоставить артиллерийскому огню катера «III Интернационал», а также грамотной разъяснительной работе моряков с местным населением, которая не позволила восставшим провести массовую мобилизацию (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 16. ЛЛ. 463–464). Командование 5-й армии высоко оценило действия моряков Байкальской флотилии, признав полезным её существование. Баргузинское восстание было не последним, и следующие выступления были, порой масштабней, причем как в Бурятии, так и в Приангарье, вызываемые зачастую не только выступлениями остатков войск Колчака и Семёнова, но и разорительной для местного населения политикой большевиков. Однако это единственное выступле-

ние, в подавлении которого приняла участие боеспособная флотилия.

В конце 1920 года возникла необходимость усиления речной флотилии на Амуре (Ясько, 1998). 22 октября 1920 г. большевики заняли Читу. Войска Г. М. Семёнова отступали к приморью, концентрируясь в Уссурийском крае, где к ним примыкали остатки каппелевцев (Шиндялов, 2011). Ещё в ноябре М. Н. Попов выехал в Читу для решения организаторских вопросов флотилии, откуда вернулся в Иркутск 5 декабря 1920 г. В начале 1921 года командованием 5 армии М. Н. Попов был назначен уполномоченным по формированию и укреплению флотилии в Амурском бассейне. Сибирская военная флотилия в том составе, в котором она существовала в 1920 году, должна была быть расформирована (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 42. Л. 38). 18 февраля 1921 г. на Амур из Иркутска выехал первый эшелон с моряками, которые в конце марта влились в формирование военно-морских сил ДВР (Гуринов, 2013). Была сформирована ликвидационная комиссия, переименованная 9 марта 1921 г. в ликвидационную комиссию Сибирской Флотилии. Однако 21 марта пришла директива от командующего всеми морскими силами Республики А. В. Немитца, согласно которой Сибирская военная флотилия ликвидации не подлежала (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 56. Л. 6), но ввиду отсутствия оперативных заданий состав её сокращался до одного дивизиона, подчинённого в оперативном отношении командарму 5 армии, а в остальных отношениях – Коморси (Командующему военно-морскими силами). Состав дивизиона был следующим:

– канонерские лодки «Ангара» и «Кругобайкалец»;

– катера «Мина», «Искра», «Спартаконец», «III Интернационал».

Канонерские лодки должны были быть разоружены и, будучи укомплектованными военно-морской командой, в течение кампании 1921 г. исполнять транспортные функции. Катера оставались при вооружении и должны были использоваться в течение 1921 г. для несения милицейской охранной службы. На Амур отправлялись остатки II группы катеров, а остальные передавались во временное использование Водотранспортом при обязательном

условии сохранения возможности немедленного возвращения их в состав флотилии.

Таким образом, Байкальская флотилия судов была признана высшим командованием как боеспособное и полезное подразделение, выполнившее

все поставленные задачи, несмотря на технические и организационные трудности. Умелое руководство М. Н. Попова позволило не только организовать боевую работу моряков на военных судах, но и восстановить водную инфраструктуру края.

Список источников

Ачкасов В. И., Басов А. В., Сумин А. И. и др. Боевой путь Советского Военно-Морского флота. 4-е изд. испр., и доп. М.: Воениздат, 1988. 607 с.

Великий Сибирский Ледяной поход / сост., науч. ред. С. В. Волков. М.: Центрполиграф, 2004. 718 с.

Власов Л. М. Лиственничное на Байкале // Как мы боролись за власть Советов в Иркутской губернии (воспоминания активных участников Великой Октябрьской социалистической революции). Иркутск: Иркутское книжное издательство, 1957. С. 36–45.

Волков С. Н. Золото Колчака. Чехословацкие легионеры. Американский экспедиционный корпус в Сибири (1918–1920). Кругобайкальская железная дорога. Иркутск, 2021. 384 с.

Гуринов С. Л. Белая сибирская флотилия // Берегиня. 777. Сова: Общество. Политика. Экономика. 2013. Вып. 4 (19). С. 59–63.

Дубленных В. В. Вооруженные формирования Урала периода Гражданской войны. Исторические справки. Екатеринбург: Банк культурной информации, 2002. 395 с.

Зырянов П. Н. Адмирал Колчак, Верховный правитель России. М.: Молодая гвардия, 2006. 637 с.

Каппель и каппелевцы / ред. и сост. Р. Г. Гагкуев. 2-е изд., испр. и доп. М.: МН Посев, 2007. 778 с.

Кузнецов Н. А., Соломонов Б. В. «Байкал» и «Ангара». Судьба байкальских ледоколов // Морская коллекция, 2020. № 2. 33 с.

Ларьков Н. С. Из Капитанов в генералы за 100 дней («Восточный поход» А. Н. Пепеляева) // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 407. С. 105–114.

Новиков П. А. Изменчивые мотивы людей: Восточная Сибирь в Гражданской войне // Вестник Евразии. 2002. № 4. С. 104–127.

Новиков П. А. Гражданская война в Восточной Сибири. М.: Центрполиграф, 2005. 415 с.

Новиков П. А. Повстанческий отряд В. Л. Дуганова в 20-х гг. XX в.: участие тунгусов в антибольшевистском движении // Вестник Тамбовского государственного университета. Сер.: Гуманитарные науки. 2009. № 2 (70). С. 165–168.

Петрушин Ю. А., Воронцов Д. В. Боевые действия в Восточной Сибири и Куйтунское соглашение 7 февраля 1920 г. // Известия Лаборатории древних технологий. 2021. Т. 17. № 4. С. 199–207.

References

Achkasov V. I., Basov A. V., Sumin A. I. et al. (1988) The combat path of the Soviet Navy. Moscow: Voenizdat. 607 p. (In Russ.).

Volkov S. V. (2004) The Great Siberian Ice Campaign. Moscow: Tsentrpoligraf. 718 p. (In Russ.).

Vlasov L. M. (1957) Listvenichnoe on Baikal. How we fought for the power of the Soviets in the Irkutsk province (memoirs of active participants in the Great October Socialist Revolution). Irkutsk: Irkutsk Book Publishing House. P. 36-45. (In Russ.).

Volkov S. N. (2021) Kolchak's Gold. Czechoslovak legionnaires. American Expeditionary Force in Siberia (1918-1920). Circum-Baikal Railway. Irkutsk. 384 p. (In Russ.).

Gurinov S. L. (2013) The White Siberian Flotilla. *Bereginya. 777. Sova: Obshchestvo. Politika. Ekonomika = Bereginya. 777. Owl: Society. Politics. Economy. Iss. 4(19). P. 59-63.* (In Russ.).

Dublennykh V. V. (2002) Armed formations of the Urals during the Civil War. Historical references. Yekaterinburg: Bank of Cultural Information. 395 p. (In Russ.).

Zyryanov P. N. (2006) Admiral Kolchak, Supreme Ruler of Russia. Moscow: Molodaya gvardiya. 637 p. (In Russ.).

Gagkuev R. G. (2007) Kappel and kappelites. Moscow: Sowing. 778 p. (In Russ.).

Kuznetsov N. A., Solomonov B. V. (2020) "Baikal" and "Angara". The fate of Baikal icebreakers. *Morskaya kollektsiya = Marine Collection. No. 2. 33 p.* (In Russ.).

Lar'kov N. S. (2016) From Captains to generals in 100 days ("Eastern campaign" by A. N. Pepelyaev). *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta = Tomsk State University Journal. No. 407. P. 105-114.* (In Russ.).

Novikov P. A. (2002) Changeable motives of people. Eastern Siberia in the Civil War. *Vestnik Evrazii = Bulletin of Eurasia. No. 4. P. 104-127.* (In Russ.).

Novikov P. A. (2005) Civil War in Eastern Siberia. Moscow: Tsentrpoligraf. 415 p. (In Russ.).

Novikov P. A. (2009) The insurgent detachment of V. L. Duganov in the 20s of the XX Century: the participation of Tungus in the anti-Bolshevik movement. *Vestnik Tambovskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Ser. Humanities. No. 2(70). P. 165-168.* (In Russ.).

Petrushin Yu. A., Vorontsov D. V. (2021) Military operations in Eastern Siberia and the Kuitun Agreement on February 7, 1920. *Izvestiya Laboratorii drevnikh tekhnologii = Reports of the Laboratory of Ancient technologies. Vol. 17. No. 4. P. 199-207.* (In Russ.).

Плотников И. Ф. Александр Васильевич Колчак: исследователь, адмирал, Верховный правитель России. М.: Центрполиграф, 2003. 702 с.

Распопина А. А. Байкальское пароходство в период революции и Гражданской войны // Историко-экономические исследования. 2016. Т. 17. № 4. С. 723–743.

Флот в Белой борьбе / Составление, научная редакция, предисловие и комментарий С. В. Волкова. М.: Центрполиграф, 2002. 607 с.

Хипхенов Г. И. Крушение Центросибири: монография. Иркутск: Изд-во ИГУ, 2022. 611 с.

Шиндялов Н. А. Ликвидация «Читинской пробки» // Россия и АТР. 2011. № 1 (71). С. 5–18.

Ясько Т. Н. Сибирская и Амурская военные флотилии в 1917–1922 гг. // Дальний Восток России в период революций 1917 года и Гражданской войны. Владивосток: Ин-т истории ДВО РАН, 1998. С. 48–57.

Информация об авторе

А. А. Дыня – аспирант кафедры истории и философии, Иркутский национальный исследовательский технический университет, 664074, Иркутск, ул. Лермонтова, 83, Россия.

Вклад автора

Дыня А. А. выполнил исследовательскую работу, на основании полученных результатов провел обобщение и подготовил рукопись к печати.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Информация о статье

Статья поступила в редакцию 15 июля 2022 г.; одобрена после рецензирования 26 августа 2022 г.; принята к публикации 12 сентября 2022 г.

Plotnikov I. F. (2003) Alexander Vasilyevich Kolchak: researcher, Admiral, Supreme Ruler of Russia. Moscow: Tsentrpoligraf. 702 p. (In Russ.).

Raspopina A. A. (2016) Baikal Shipping Company during the revolution and Civil War. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Historical and Economic Research*. Vol. 17. No. 4. P. 723-743. (In Russ.).

Volkov S. V. (2002) Fleet in the White Struggle (2002). Moscow: Tsentrpoligraf. 607 p. (In Russ.).

Khuphenov G. I. (2022) The Collapse of Centrosibir: a monograph. Irkutsk: Irkutsk State University. 611 p. (In Russ.).

Shindyalov N. A. (2011) Liquidation of the “Chita traffic jam”. *Rossiya i ATR = Russia and the Asia-Pacific Region*. No. 1 (71). P. 5–18. (In Russ.).

Yas'ko T. N. (1998) Siberian and Amur military flotillas in 1917-1922. *Dal'nii Vostok Rossii v period revolyutsii 1917 goda i grazhdanskoi voiny = The Far East of Russia during the revolutions of 1917 and the Civil War*. Vladivostok: Institute of History of the FEB RAS. P. 48-57. (In Russ.).

Information about the author

A. A. Dynya – Postgraduate of the Department of History and Philosophy, Irkutsk National Research Technical University, 83, Lermontov St., Irkutsk 664074, Russia.

Contribution of the author

Dynya A. A. carried out a research work, based on the obtained results made the generalization and prepared the manuscript for publication.

Conflict of interests

The author declares no conflict of interests.

The author has read and approved the final manuscript.

Article info

The article was submitted July 15, 2022; approved after reviewing August 26, 2022; accepted for publication September 12, 2022.