

СУДЬБА КОРАБЛЕЙ ВРАНГЕЛЕВСКОГО ФЛОТА: ВОЕННЫЙ ТРАНСПОРТ «РИОН» В 1920–1921 гг.

Аннотация.

Актуальность и цели. Исследование истории кораблей Белого флота позволяет выявить специфику использования судов в период, последовавший сразу за Крымской эвакуацией, в один из самых драматических моментов, когда решалась судьба русских военных формирований в эмиграции. Цель статьи – показать закономерности и случайности в вопросе использования русских военных кораблей в эмиграции в указанный период на примере детального анализа истории одного из кораблей врангелевского флота.

Материалы и методы. Исследовательская задача была достигнута на основе использования многочисленных архивных коллекций из государственных архивов Франции и России, а также материалов прессы соответствующего периода. Автор опирается на методы источниковедческого и сравнительно-исторического анализа.

Результаты. Автор полагает необходимым обратить внимание на комплексность изучения истории кораблей врангелевского флота, привлекая документы отечественных и зарубежных архивов, материалы прессы, источники личного происхождения. В работе устанавливается круг таких важных исследовательских проблем, как техническое состояние кораблей и возможности их дальнейшего использования, правовое и финансовое положение экипажей, повседневная служба русских моряков и взаимоотношения с оккупационными властями.

Выводы. Перспективы дальнейших исследований могут быть предложены на основе комплексного изучения источников с целью выявления закономерностей в вопросе использования русских кораблей и их экипажей в Константинополе, а также специфики их рассеивания в условиях неоднозначного социально-политического контекста.

Ключевые слова: флот Врангеля, Крымская эвакуация, Константинополь, Франция, Россия, союзники, «Рион», эмиграция.

М. М. Rudkovskaya

THE FATE OF THE SHIPS OF WRANGEL'S FLEET: MILITARY TRANSPORT "RION" IN 1920–1921

Abstract.

Background. The study of the history of the white fleet reveals the specifics of the use of ships in the period immediately following the Crimean evacuation, in one of the most dramatic moments when the fate of Russian military formations in emigration was decided. The purpose of the article on the example of a detailed analysis

of the history of one of the ships of the Wrangel's fleet is to show the patterns and randomness in the use of Russian warships in emigration during this period.

Materials and methods. The research task was achieved through the use of numerous archival collections from the state archives of France and Russia, as well as press materials of the appropriate period. The author relies on the methods of source study and comparative historical analysis.

Results. The author believes it is necessary to pay attention to the complexity of the study of the history of the ships of the Wrangel fleet, attracting documents of domestic and foreign archives, press materials, sources of personal origin. The work establishes a range of important research problems such as the technical condition of ships and the possibility of their further use, the legal and financial situation of crews, the daily service of Russian sailors and relations with the occupation authorities.

Conclusions. Some prospects for further research can be proposed on the basis of a comprehensive study of sources in order to identify patterns in the use of Russian ships and their crews in Constantinople, as well as the specifics of their dispersion in an ambiguous socio-political context.

Keywords: Wrangel's fleet, Crimean evacuation, Constantinople, France, Russia, allies, "Rion", emigration.

История корабля «Рион» – часть русской военно-морской истории начала XX в. Этот транспорт (первое название – «Смоленск») имел замечательную судьбу и как военный корабль, и как коммерческое транспортное судно. Построенный в Ньюкасле, в Англии, в 1901 г. по контракту с Добровольным флотом, корабль участвовал в двух войнах, русско-японской и Первой мировой [1]. В годы Гражданской войны «Рион» под командованием капитана 1 ранга А. В. Городыского¹ входил в состав военно-морских сил Юга России, а 31 октября 1920 г. навсегда покинул порт Севастополя, прибыв в Константинополь к 20 ноября 1920 г. с 8500 беженцами на борту.

В данной статье ставится проблема использования эвакуированных военных и торговых кораблей врангелевского флота в так называемый константинопольский период, а именно в первые месяцы после ухода из Крыма в ноябре 1920 г. На примере истории одного судна, военного транспорта «Рион», автор ставит задачу показать сложности и противоречия, возникшие в решении вопроса дальнейшей судьбы эвакуированного русского флота в контексте политических отношений между штабом армии Врангеля и оккупационными властями Константинополя.

¹ Городыский Анатолий Вячеславович (1881–1933), капитан 1 ранга, флагманский артиллерийский офицер штаба Черноморского флота, морской писатель, эмигрант. В 1902 г. закончил Морской корпус, в 1906 г. – Временный штурманский офицерский класс, а в 1909 г. – Артиллерийский офицерский класс. В 1914–1915 гг. – старший офицер линейного корабля «Императрица Мария» Черноморского флота. В ходе Гражданской войны служил в Белом флоте на Черном море, командовал крейсером «Алмаз». Весной 1919 г. – капитан над портом Севастополя, в марте 1920 г. – участник экспедиции в Хорлы, затем начальник базы в Константинополе до эвакуации Крыма. С апреля 1921 г. – командир транспорта «Рион». В эмиграции во Франции проживал в Тулоне, затем в Париже. В 1928 г. выступил организатором Военно-морского исторического кружка в Париже. Автор сочинений в «Морском журнале» и «Записках Военно-морского исторического кружка». Умер от туберкулеза в Давосе (Швейцария).

Пребывание «Риона» в Константинополе

13 ноября 1920 г. в Севастополе генерал Врангель подписал конвенцию, предъявленную ему Верховным комиссаром Франции господином Арте-лем и адмиралом Дюменилем, в которой он подтвердил свое согласие о передаче армии, флота и своих сторонников под покровительство Франции, предлагая в качестве оплаты расходов на эвакуацию доходы от продажи кораблей военного и гражданского флота. Вследствие этого соглашения все русские военные и торговые корабли обязались поднять на мачтах французский флаг [2].

Основная нагрузка по эвакуации Крыма и последующему размещению беженцев легла на плечи Франции как союзника России по антигерманской коалиции, прилагавшей значительные усилия для того, чтобы помочь генералу Врангелю при эвакуации, а самое главное – разместить 150 тыс. человек беженцев.

В Константинополе транспорт «Рион», а также все другие корабли военно-морских сил Юга России формально находились под командованием генерал-лейтенанта М. П. Ермакова, но в действительности все прибывшие в составе эскадры корабли были реквизированы администрацией французского оккупационного корпуса [3]. Суда были осмотрены технической комиссией, составлявшей подробное досье с рекомендациями о стоимости, необходимости и объеме ремонтных работ каждого судна, его практическом интересе для французского флота и возможностях использования [4]. Согласно протоколу реквизиционной комиссии, в Константинополе транспорт «Рион» «появился в хорошем состоянии, хотя его котлы должны быть в обязательном порядке заменены» [5]. Следует также отметить, что на судне находилось очень много различных грузов и через неделю интенсивной переписки с командованием российского флота французские власти Константинополя позволили вернуть их владельцам: «Коммерсанты, у которых есть товары на судне... “Рион”, должны явиться во французскую капитанскую гавань Кэ де Галата в понедельник, 29 ноября 1920 года, с 12 часов. Для получения разрешения на вывоз товаров они должны располагать всеми необходимыми бумагами, устанавливающими их имущественные права» [6] (*пер. с фр. – М. Р.*).

Несмотря на то что транспорт считался собственностью государственного Секретариата морского транспорта Франции, на нем сохранялся русский экипаж. С первых дней пребывания в турецком порту русские моряки стремились найти возможность практического использования кораблей для оказания финансовой помощи экипажам. Группа офицеров «Риона» вместе с капитаном А. П. Длусским проявила инициативу и предложила командованию порта Константинополя передать судно в аренду экипажу для организации коммерческого движения. Действительно, в конце ноября 1920 г. смешанный транспорт «Рион» и два других судна начали свою новую службу по доставке грузов (табл. 1). Русские корабли перевозили санитарное оборудование, медикаменты, одежду, детали для сборки мебели, канаты и веревки, продукты питания [7]. Большой и вместительный «Рион» также использовали для транспортировки людей: раненых, больных, семей военнослужащих.

Таблица 1

Использование «Риона» французской военно-морской базой
в Константинополе, ноябрь-декабрь 1920 г. [9]

Дата	Количество маршрутов в день	Груз в тоннах	Транспортировка беженцев, человек	Направление
24/11/1920	1	Не указано	1500	Лагеря: Азия, Европа, Халки
25/11/1920	2	120	500	Лагеря: Азия, Европа
27/11/1920	?	60	–	Лагеря: Азия, Европа
28/11/1920	2	170	85	Халки
29/11/1920	1	80	–	Лагеря
30/11/1920	1	300	–	Лагеря
01/12/1920	41	–	121	Халки
02/12/1920	1	–	16	Галлиполи
03/12/1920	1	51	–	Бейкос
05/12/1920	1	–	36	Лагерь Азия
06/12/1920	?	750	–	Мудрос
07/12/1920	1	65	–	Не указано

Несмотря на постоянную активность судна и реальные получаемые доходы, служба «Риона» была прервана в конце января 1920 г. из-за повседневных потребностей командования Российской военно-морской базы в Константинополе. Корабль выбран для другой миссии: поставленный на якорь «Рион» становится плавучей тюрьмой для солдат и офицеров армии Врангеля [8].

Проект эмиграции в Бразилию, подготовка и условия

Несмотря на плохие условия жизни, гигиену и санитарные условия, «Рион» оставался плавучей тюрьмой до апреля 1921 г., пока не был выбран на другую миссию – доставку в Тулон группы беженцев, выезжающих на сельскохозяйственные работы в Бразилию.

16 января 1921 г. Аристид Бриан был назначен председателем Совета министров Франции, и вопрос о российских беженцах стал одним из приоритетов его политической деятельности [10, р. 126]. Бриан призвал все страны мира принять участие в судьбе беженцев, однако ответом на этот призыв было оглушительное молчание: после Первой мировой войны у каждой страны нашлось достаточно собственных проблем, чтобы не заниматься устройством вопроса беженцев из России.

Через месяц из Бразилии пришел ответ: штат Сан-Паулу заявил о своей готовности принять 10 000 русских беженцев в качестве сельскохозяйственных рабочих. Французские оккупационные власти в Константинополе незамедлительно получили инструкции по скорейшему выявлению кандидатов. Они обратились за посредничеством в штаб генерала Врангеля, который пообещал принять меры, однако русские офицеры не проявляли усердия в по-

иске добровольцев. Выражая свою позицию в отношении «бразильского проекта», генерал Врангель подчеркнул, что он не может нанять своих солдат в Бразилию, не зная точно, что их ждет, именно поэтому нужна дополнительная информация о предложениях правительства этой страны.

С другой стороны, констатируя, что сохранение власти генерала Врангеля и смысл существования русской армии имели больше отрицательных последствий, чем положительных, французское правительство стало вести переговоры в ультимативной форме. Через командующего оккупационным корпусом генералу Врангелю было объявлено решение правительства Франции о его намерении «в кратчайшие сроки исключить любой кредит на содержание российских беженцев», поэтому они должны выбирать между тремя вариантами, указанными ниже: возвращение в советскую Россию, поездка в Бразилию или самостоятельное существование [11, p. 40].

26 апреля 1921 г. состоялась встреча между генералом Врангелем, генералом Шарпи, адмиралом де Бон и представителем Верховного комиссара Франции, во время которой последний спросил барона, готов ли тот использовать свое влияние для ускорения расселения беженцев [12]. Генерал Врангель заявил о своем намерении обеспечить добросовестное сотрудничество. Пользуясь случаем, французы попросили в качестве доказательства его искренности опровергнуть слухи, препятствующие отъезду в Бразилию, однако генерал отказался, утверждая, что соблюдает в этом вопросе полный нейтралитет. Подобная позиция стоила Врангелю обвинений в русофильстве и была расценена как отказ сотрудничать с представителями французского командования [10, p. 130].

Вместе с тем положение русских беженцев в Константинополе можно было смело назвать катастрофическим. Найти работу в городе, наводненном эмигрантами, практически не представлялось возможным, еще сложнее была ситуация размещенных на Лемносе и Галлиполи. Выбор между поездкой в Бразилию или возвращением в Россию с риском попадания в Чека по сути был отсутствием такового, вместе с тем французское правительство начиная с декабря 1920 г. ежемесячно озвучивало угрозу прекращения снабжения, чтобы побудить беженцев принять решение.

27 апреля было объявлено, что 6500 русских заявили о своей готовности отправиться в Южную Америку. К этой группе также присоединились 500 добровольцев, набранных в лагерях Бизерта. Данная статистика не закрывала предложенную квоту, так как Бразилия предлагала 10 000 мест, но для французских властей, ежедневно подсчитывающих деньги, которых им стояли эти беженцы, подобное стечение обстоятельств уже было успехом. Поэтому незамедлительно было принято решение о том, что первая группа в количестве 3000 человек будет отправлена как можно скорее. Согласно разработанному маршруту следования, из Константинополя группа должна быть доставлена в Тулон, где 2500 беженцев будут перевезены на другое судно, которое сразу же отправится в Рио-де-Жанейро; остальные будут находиться на судне на рейде в Тулоне или Йере, ожидая прибытия из Туниса транспорта «Кассель» с 500 добровольцами, набранными в Бизерте [13].

29 апреля 1921 г., когда военный транспорт с добровольцами на борту уже покинул Константинополь, власти штата Сан-Паулу предоставили официальную информацию о том, в каких условиях эмигранты будут работать

в качестве рабочих на плантациях: «...правительство гарантирует предоставление дома с небольшим участком земли, инструменты для работы, снабжение хозяйства водой и дровами, денежную компенсацию в размере 150 тысяч реалов на каждые 1000 кофейных деревьев... а также выплату 3 тысячи реалов в день за выполнение любых других дополнительных работ по договоренности с владельцем плантации...» [14] (*пер. с фр. – М. Р.*). Стоит отметить, что настоящие условия и указанные в них суммы компенсаций не слишком проясняли реальную обстановку дела для русских эмигрантов, не имеющих никаких знаний о Бразилии, а также не обладающих опытом работы на кофейных плантациях.

Французские власти спешно занялись подготовкой судна для скорейшей доставки беженцев из Константинополя в Тулон, остановив внимание на транспорте «Рион». Большой пароход с водоизмещением в 7800 тонн, с хорошей вместимостью: во время крымской эвакуации «Рион» прибыл в Босфор, имея 8500 беженцев на борту. Кажется, никто не беспокоился о том, что во время перехода из Крыма корабль попал в шторм и получил повреждения. Выбор судна диктовался исключительно политическими мотивами, но не стандартами безопасности и комфорта.

Важно также отметить, что выбором корабля французы озаботились заранее, словно будучи уверенными в успехе проекта эмиграции в Бразилию и только дожидаясь официального подтверждения: настоящая гипотеза легко проверяется данными источников, найденными автором в архиве Военно-исторической службы Министерства обороны Франции в Тулоне: согласно указанию, данным командованию Оккупационного корпуса в зашифрованной телеграмме Министерства иностранных дел от 21 апреля 1921 г., «...пароход Рион, находящийся на рейде, намерены использовать для перевозки российских беженцев в Бразилию...» [15] (*пер. с фр. – М. Р.*). Еще 15 марта 1921 г. реквизиционная комиссия оккупационного корпуса в Константинополе во главе с генералом Шарпи в присутствии делегированных офицеров российского флота завершила обыски и проверки на борту «Риона» [16]: все найденное оружие, сырье, товары и оборудование были перевезены на французские склады; обмундирование было передано 47 членам экипажа яхты «Лукулл», «...абсолютно лишенным какого бы то ни было белья, одежды и обуви...» [17] (*пер. с фр. – М. Р.*). В то же время экипаж судна по-прежнему был обеспокоен отсутствием выплат жалования, которое не было положительно завершено до отправки «Риона» в Тулон [18].

24 апреля начинается посадка завербованных на борт. Перед тем как подняться на судно, каждый эмигрант в присутствии двух свидетелей, подтверждающих его личность, должен подписать заявление о том, что он согласен заниматься сельскохозяйственным трудом [19]. 26 апреля «Рион» начинает свой путь; он останавливается в Галлиполи, а затем на Лемносе для погрузки находящихся там пассажиров. Согласно справке Оккупационного корпуса Константинополя говорится о 3435 человеках, в том числе 90 женщин и 120 детей в возрасте до пятнадцати лет; а также экипаж в составе 138 человек офицеров в сопровождении 58 человек их семей, 17 французских репатриированных солдат и группа из 52 российских сирот, уезжающих во Францию, всего более 3700 человек на борту [14]. Предполагалось, что «Рион» достигнет Тулона 10 мая 1921 г.

Переход Константинополь-Аяччо. «Рион» на Корсике

Почти с самого начала выхода из Константинополя «Рион» ожидало множество непредвиденных препятствий. Первые неприятности пассажиров начались 2 мая. Подробную информацию о технических сложностях перехода узнаем из рапорта командира «Риона» А. В. Городыского: «С самого выхода из Константинополя котлы очень часто выходили из строя вследствие образования свищей, – однако мы успевали вместо вышедших вводить отремонтированные; <...> темп выхода котлов из строя настолько ускорился, что с ремонтом стали не справляться и включенных котлов на машину оставалось 4–5, <...> видов на улучшение положения не имелось, барометр резко падал. В этом положении я увидел обгонявший нас Cargo “Orne” под французским флагом... объяснивши положение правительственному комиссару мичману Le Boles и сопровождавшему транспорт капитану Davin, я подождал сигналом “Orne” и попросил отбуксировать в бухту Kalamata, отстоявшую от места в 50 милях; через 2–3 часа после начала буксировки (помогал одной из своих машин) при ухудшавшейся уже погоде от WSW капитан “Orne” предложил буксировать в Тулон, на что после совещания со “своими французами” согласился, донес по радио через Мальту в Тулон о положении. Перед Мессинским проливом получил радио-приказание зайти в Мессину, куда будет выслан буксир» [20, л. 79–80 об.]. С помощью буксира «Рион» добрался до Мессины 6 мая 1921 г. и оставался там до прибытия из Марселя буксира «Обстине», с помощью которого 10 мая вышел в Тулон.

Между тем в Париже заботы накапливались. 3 мая 1921 г. поступила телеграмма из Рио-де-Жанейро: президент штата Сан-Паулу объявил о том, что в порту Сантос невозможно высадить одновременно 6500 беженцев. Бразильские власти опасались беспорядков и трудностей, связанных с размещением этой рабочей силы на плантациях. Власти Сан-Паулу согласились только принимать ежемесячно группы по 1500 человек. Тем не менее худшее было еще впереди. 10 мая в Рио-де-Жанейро прибыла новая телеграмма посла с заявлением о том, что президент Сан-Паулу считает нежелательным прибытие в Бразилию российских эмигрантов [11, р. 50]. По словам посла, причины недоразумения были связаны с внутренней политической борьбой, но он не исключает, что «оскорбления генерала Врангеля» сыграли определенную роль в оппозиции федерального правительства.

Французское правительство вынуждено было срочно искать решение относительно группы беженцев, находящихся на борту «Риона». По заявлению министра Военно-морского флота это решение было найдено в соответствии с актуальной политической ситуацией: «Вопрос о высадке и длительном пребывании российских беженцев в Тулоне не может быть решен положительно, поскольку местные материальные условия не могут быть им обеспечены. Близость к большому рабочему центру также будет иметь самые серьезные недостатки. <...> Арсенал Тулона – очень чувствительная точка; он является портом пребывания французской средиземноморской эскадры, часть кораблей которой два года назад плавала в Черном море в знак протеста против вмешательства Франции в русскую гражданскую войну; в Тулоне в июне 1919 года матросы даже пытались поднять красный флаг на броненосец “Прованс”; эта революционная агитация с тех пор успокоилась, но есть опас-

ность, что данный инцидент послужит поводом к новым вступлениям. Что касается рабочих Арсенала, то многие из них испытывают глубокое сочувствие к Советам. Пребывание 3700 белых русских в этой потенциальной пороховой яме может стать серьезной провокацией. <...> Поэтому представляется необходимым отвлечь внимание от «Риона», отправив его в порт Аяччо, где присутствие этих беженцев будет иметь минимальные недостатки» [21] (*пер. с фр. – М. Р.*).

15 мая 1921 г. транспорт прибыл в порт Аяччо. Местные власти уже были хорошо осведомлены о катастрофических условиях пребывания пассажиров на борту судна и были готовы принять срочные меры для дезинфекции судна и постепенной высадки пассажиров на берег, но необходимо было дожидаться распоряжений из Парижа. Важно также отметить, что общественное мнение целиком и полностью находилось на стороне нуждающихся российских эмигрантов. Местная пресса вела кампанию о необходимости скорейшего размещения пассажиров «Риона» в нормальных условиях на берегу: через три дня после прибытия судна газета «Молодая Корсика» отмечает, что «все же было бы интересно принять оперативное решение в отношении этих 3800 человек, более двадцати дней проживающих на борту корабля, едва способного вместить их» [22] (*пер. с фр. – М. Р.*).

В конце концов Бриан принял решение относительно размещения беженцев в казармах Ливрелли, расположенных в центре Аяччо [11, р. 70]. На протяжении последующих нескольких недель пассажиры постепенно высаживались с корабля, одни искали работу, другие все еще надеялись отправиться в Бразилию на других кораблях. 22 июня на борту все еще остается 1500 человек; 11 июля их число сократилось до 1250. После дальнейших переговоров с правительством Бразилии две группы беженцев сумели получить разрешение на прием в страну: первая часть – 450 человек – под руководством полковника Брагина покинула Корсику с пароходом «Аквитания», а затем вторая группа полковника Гишинского, которая отплыла на борту парохода «Трансвал» [23].

Две недели спустя на «Рионе» осталось 196 человек экипажа и членов их семей, однако, по мнению Морского префекта, эти люди не должны были высаживаться на берег: «Что касается офицеров и моряков экипажа, то все советуют не высаживать их здесь на Корсике... По словам их соотечественников, которых я видел... они будут отказываться от любой работы, они не слишком дисциплинированы» [24] (*пер. с фр. – М. Р.*). Судьба этих 196 нежелательных решалась на уровне министров внутренних и иностранных дел: было предложено перевезти их в Тулон, откуда они должны быть затем отправлены обратно в пункт отправления, т.е. в Константинополь. Но в конечном итоге часть этих людей останется во Франции во многом благодаря усилиям, авторитету и активным мерам, предпринятым незабываемым командиром «Риона» капитаном 1 ранга Анатолием Городыским [20, л. 81–81 об.; 25]. Эта группа из 104 человек, офицеров, матросов и кондукторов, составит ядро русской общины в Тулоне в 1920–1930 гг.

В конце июля 1921 г. «Рион» перестал играть роль плавучего отеля; на его борту осталось только 6 моряков, отвечающих за охрану корабля. Судно подлежало продаже с целью компенсировать расходы на эвакуацию и содержание беженцев. В начале 1922 г. транспорт был приобретен для сноса на

итальянской строительной площадке Савона 218 [1]. Корабль был не в состоянии осуществить самостоятельное плавание; поставленный на буксир, он покинул Аяччо 17 марта 1922 г. в 9 утра. Примечательно, что уход «Риона» вызвал прилив ностальгии у редактора «Молодой Корсики», который использовал данное событие для того, чтобы проанализировать историю годичной давности: «Русский пароход “Рион”... был продан итальянскому промышленнику... для сноса. Таким образом, этот замечательный корабль, спасший от голода и смерти почти 4000 человек, мужчин, женщин и детей, чье неожиданное прибытие в наш порт, как мы помним, так сильно тронуло наше население, символизирует обломки ужасного русского крушения...» [26] (*пер. с фр. – М. Р.*). В апреле 1922 г. «Рион» был продан на аукционе за 300 000 франков, а в 1923 г. был утилизирован [1].

Заключение

Подводя итоги нашего исследования, мы хотим прежде всего отметить, что обнаруженная и описанная нами коллекция документов Военно-исторического архива Тулона [27] на примере истории военного транспорта «Рион» позволяет проанализировать техническое состояние эвакуированных кораблей русского военного и коммерческого флота, а также изучить вопросы о статусе экипажей кораблей, правовом и материальном положении русских военных моряков в первые месяцы их пребывания в Константинополе. Русские корабли активно использовались оккупационными властями для решения практических задач по транспортировке различных грузов, а также пассажиров. Необходимо также отметить, что изучаемые события разворачивались на фоне сложнейшего и постоянно меняющегося политического контекста, что приводило к неожиданным и неоднозначным последствиям, о чем красноречиво свидетельствует финал истории проекта русской эмиграции в Бразилии в 1921 г., приведший к созданию русской общины в г. Тулоне на юге Франции.

Библиографический список

1. Пароход-крейсер «Смоленск». – URL: http://www.retroflot.com/dobrovoljnyj_flot/parohodkrejser_smolensk.html (дата обращения: 03.03.2013).
2. **Панова, М. А.** Русские в Тунисе. Судьба эмиграции первой волны / М. А. Панова. – М. : Изд-во РГТУ, 2008. – 296 с.
3. Service historique de la Défense (SHD) de Toulon. – Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Note n°0233 du général Verderevsky, président de la Commission du Debarquement-Distribution, décembre 1920.
4. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 57, n° carton 11, Instruction du Service de l'Intendance maritime aux capitaines des vaisseaux, novembre 1920.
5. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Procès-verbaux des séances, 29 Novembre 1920; Légende des colonnes des navires; Dossier XXII Rion.
6. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Les marchandises chargées sur les bâtiments provenant de la Crimée.
7. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Quittance de l'officier-adjoint du 2è classe Castelli, Reserve du matériel sanitaire, le 3 janvier 1921.
8. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 56, n° carton 62, Note du général Rongine, le procureur général de l'armée et de la flotte au général Chatiloff, chef de l'Etat-major de l'Armée russe.

9. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 57, n° carton 11, Compte-rendus des mouvements du capitaine de frégate Wilm, commandant de la base de Moda.
10. **Bagni, B.** Les Russes en Corse / B. Bagni // Etudes corses. – 1999. – № 49.
11. **Bagni, B.** L'odyssée du Rion. 1921: 3700 réfugiés russes dérivent en Méditerranée / B. Bagni. – Garamond : Bibliocratie, 2013.
12. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, Ordre № 47-3R du général Charpy, Commandant du Corps de l'Occupation à Constantinople.
13. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Note № 2764 Envoi des réfugiés russes au Brésil.
14. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Note № 2775 Aux Russes désirant se rendre au Brésil.
15. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, Télégramme chiffré au général Charpy, Commandant d Corps de l'Occupation à Constantinople, le 21 avril 1921.
16. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, № 553 Perquisitions au bord de Rion, le 15 mars 1921.
17. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, Lettre № 587 du capitaine de vaisseau Vandier, le 30 mars 1921.
18. SHD Toulon. – Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, Lettre du général-lieutenant Ermakoff, Commandant de la Marine russe à Constantinople.
19. Certificat d'arrivée sur "Rion". – URL: <https://fr.sputniknews.com/france/201801201034815831-corse-russes/> (дата обращения: 12.05.2018).
20. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-5903. Оп. 2. Д. 143.
21. Service historique de la Défense (SHD)Vincennes. – Série 1 BB, Sous-série 2, n° carton 139, Lettre du Ministre de la Marine au Président du Conseil, Ministre des affaires étrangères, le 13 mai 1921.
22. La Jeune Corse. – 1921. – Le 14 mai.
23. **Saibène, M.** La flotte des Russes blancs / M. Saibène. – Rennes : Marines Editions, 2008. – P. 170.
24. SHD Vincennes. – Série 1 BB, Sous-série 2, n° carton 140, Lettre du Ministre de la Marine pour CF commandant de la Marine en Corse, le 20 juillet 1921.
25. SHD Toulon. – Série A4, Sous-série 2, n° carton 12, Liste de l'équipage installé en France par le capitaine de vaisseau Horodysky.
26. La Jeune Corse. – 1922. – Le 17 mai.
27. **Rudkovskaya, M.** Les russes blancs du Var: histoire de l'émigration navale (étude analytique d'archives du SHD Antenne de Toulon) / M. Rudkovskaya // HAL: Archives ouvertes. – URL: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01171570> (дата обращения: 12.07.2015).

References

1. *Parokhod-kreyser «Smolensk»* ["Smolensk" cruiser steamship]. Available at: http://www.retroflot.com/dobrovoljnyj_flot/parohodkrejser_smolensk.html (accessed Mar. 03, 2013).
2. Panova M. A. *Russkie v Tunise. Sud'ba emigratsii pervoy volny* [Russians in Tunisia. The fate of the first wave of emigration]. Moscow: Izd-vo RGGU, 2008, 296 p.
3. *Service historique de la Défense (SHD) de Toulon. Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Note n°0233 du général Verderevsky, président de la Commission du Debarquement-Distribution, décembre 1920* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 57, Box No. 10, Note No. 0233 by General Verderevsky, Chairman of the Debarkation-Distribution Commission, December 1920].
4. *SHD Toulon. Série C, Sous-série 57, n° carton 11, Instruction du Service de l'Intendance maritime aux capitaines des vaisseaux, novembre 1920* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 57, Box No. 11, Instruction of the Service of Maritime Stewardship to Captains of Vessels, November 1920].

5. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Procès-verbaux des séances, 29 Novembre 1920; Légende des colonnes des navires; Dossier XXII Rion* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 57, Box No. 10, Minutes of Proceedings, November 29, 1920; Legend of the columns of the ships; File XXII Rion].
6. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Les marchandises chargées sur les bâtiments provenant de la Crimée* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 57, Box No. 10, Goods loaded on ships from Crimea].
7. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Quittance de l'officier-adjoint du 2^e classe Castelli, Reserve du matériel sanitaire, le 3 janvier 1921* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 57, Box No. 10, Receipt of Deputy Officer 2nd Class Castelli, Supply of Sanitary Equipment, January 3, 1921].
8. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 56, n° carton 62, Note du général Rongine, le procureur général de l'armée et de la flotte au général Chatiloff, chef de l'Etat-major de l'Armée russe* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 56, Card No. 62, Note from General Rongine, Attorney General of the Army and Fleet to General Chatiloff, Chief of Staff of the Russian Army].
9. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 57, n° carton 11, Compte-rendus des mouvements du capitaine de frégate Wilm, commandant de la base de Moda* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 57, Box No. 11, Report of Movements of Commander Wilm, Commander of Moda Base].
10. Bagni B. *Etudes corses* [Corsican studies]. 1999, no. 49.
11. Bagni B. *L'odyssée du Rion. 1921: 3700 réfugiés russes dérivent en Méditerranée* [The odyssey of the Rion. 1921: 3700 Russian refugees drift into the Mediterranean]. Garamond: Bibliocratie, 2013.
12. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, Ordre № 47-3R du général Charpy, Commandant du Corps de l'Occupation à Constantinople* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 56, Box No. 61–62, Order No. 47-3R of General Charpy, Commander of the Corps of the Occupation at Constantinople].
13. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Note № 2764 Envoi des réfugiés russes au Brésil* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 57, box 10, Note № 2764 Sending Russian refugees to Brazil].
14. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 57, n° carton 10, Note № 2775 Aux Russes désirant se rendre au Brésil* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 57, box 10, Note № 2775 To Russians wishing to travel to Brazil].
15. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, Télégramme chiffré au général Charpy, Commandant d Corps de l'Occupation à Constantinople, le 21 avril 1921* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 56, Box No. 61–62, Telegram encrypted to General Charpy, Commander of the Corps of the Occupation at Constantinople, April 21, 1921].
16. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, № 553 Perquisitions au bord de Rion, le 15 mars 1921* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 56, Box No. 61–62, No. 553 Perquisitions at the edge of Rion, March 15, 1921].
17. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, Lettre № 587 du capitaine de vaisseau Vandier, le 30 mars 1921* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 56, Box No. 61–62, Letter No. 587 of Captain Vandier, March 30, 1921].
18. SHD Toulon. *Série C, Sous-série 56, n° carton 61–62, Lettre du général-lieutenant Ermakoff, Commandant de la Marine russe à Constantinople* [Toulon Historical Defense Service. Series C, Sub-series 56, Box No. 61–62, Letter from Lieutenant-General Ermakoff, Commander of the Russian Navy at Constantinople].
19. *Certificat d'arrivée sur "Rion"* [Certificate of arrival on "Rion"]. Available at: <https://fr.sputniknews.com/france/201801201034815831-corse-russes/> (accessed May 12, 2018).
20. *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii (GARF)* [State Archive of the Russian Federation (GARF)]. F. R-5903. Op. 2. D. 143.

21. *Service historique de la Défense (SHD) Vincennes. Série 1 BB, Sous-série 2, n° carton 139, Lettre du Ministre de la Marine au Président du Conseil, Ministre des affaires étrangères, le 13 mai 1921* [Vincennes Historical Defense Service. Series 1 BB, Sub-series 2, No. 139, Letter from the Minister of the Navy to the President of the Council, Minister for Foreign Affairs, May 13, 1921].
22. *La Jeune Corse* [Young Corsica]. 1921, 14 May.
23. Saibène M. *La flotte des Russes blancs* [The fleet of white Russians]. Rennes: Marines Editions, 2008, p. 170.
24. *SHD Vincennes. Série 1 BB, Sous-série 2, n° carton 140, Lettre du Ministre de la Marine pour CF commandant de la Marine en Corse, le 20 juillet 1921* [Vincennes Historical Defense Service. Series 1 BB, Subseries 2, No. 140, Letter from the Minister of the Navy for CF Commander of the Navy in Corsica, July 20, 1921].
25. *SHD Toulon. Série A4, Sous-série 2, n° carton 12, Liste de l'équipage installé en France par le capitaine de vaisseau Horodyssky* [Toulon Historical Defense Service. Series A4, Sub-series 2, No 12, List of the crew deployed in France by Captain Horodyssky].
26. *La Jeune Corse* [Young Corsica]. 1922, 17 May.
27. Rudkovskaya M. *HAL: Archives ouvertes* [HAL: open archives]. Available at: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01171570> (accessed Jul. 12, 2015).

Рудковская Маргарита Михайловна
соискатель, Брянский государственный
университет имени академика
И. Г. Петровского (Россия, г. Брянск,
ул. Бежицкая, 14); исследователь-стажер,
Военно-исторический отдел
Министерства обороны Венсенн
(Франция, Венсенн, авеню де Пари,
Венсеннский замок)

E-mail: margarita.thimrud@gmail.com

Rudkovskaya Margarita Mikhaylovna
Applicant, Bryansk State Academician
I. G. Petrovsky University (14 Bezhitskaya
street, Bryansk, Russia); Trainee researcher,
Department of Military History,
the Ministry of Defense Vincennes
(Château de Vincennes, avenue de Paris,
Vincennes, France)

УДК 94(47)

Рудковская, М. М.

Судьба кораблей врангелевского флота: военный транспорт «Рион» в 1920–1921 гг. / М. М. Рудковская // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки. – 2018. – № 4 (48). – С. 30–41. – DOI 10.21685/2072-3024-2018-4-4.