

- ¹¹ Известия Тамбовской ученой архивной комиссии. - 1897. - Вып. LXII. - С. 92-98; *Фрагмент этого текста был опубликован ранее*: Гурлянд А. Из описания Одессы, сделанного генералом Сухтеленем // Записки Одесского общества истории и древностей. - 1900. - Т. XXII. - С. 16-17 (смесь).
- ¹² Волан Ф.П. Отчет относительно географического и топографического положения провинции Озу или Едисан, обычно называемой Очаковская степь, служащий пояснением к картам и планам, снятым по высочайшему указанию // Наследие Ф.П.Де-Волана: из истории порта, города, края. - Одесса, 2002. - С. 171-200.
- ¹³ Сапожников И.В. Описание Одессы и Северного Причерноморья 1780-х годов. - Ильичевск, 1999. - С. 27-28; Сапожников И.В. Остров Березань... - С. 91-93; Сапожников И.В. Миссия Лафитта-Клаве в Очаковской области и Буджаке в 1784-1789 годах // Stratum plus. - 2001-2002. - № 5. - С. 493-502.
- ¹⁴ Волан Ф.П. Отчет... - С. 181, 185.
- ¹⁵ Сапожников И.В. Остров Березань... - С. 92-93.
- ¹⁶ Описание дел архива Морского министерства. - Т. X. - С.-Пб., 1906. - С. 199.
- ¹⁷ Столетие Военного министерства. 1802-1902: Главное инженерное управление: Ч. 1. - Очерк 2: Результаты деятельности инженерного управления. Строительство и инженерные войска / Сост. И.Г.Фабрициус. - С.-Пб., 1902. - С. 346-347.
- ¹⁸ Lafitte-Clavé. Journal d' un voyage sur les côtes de la Mer Noire du 28 Avril au 18 Septembre 1784. - Istanbul, 1998. - P. 63; В 1812 г. «на берегу Черного моря и близ устья Днестра» были выставлены пушки 13-й артиллерийской бригады полковника А.И.Браамса. См.: Аргатюк С.С., Левчук В.В., Сапожников И.В. Указ. соч. - С. 186.
- ¹⁹ Государственный архив Николаевской области (ГАО). - Ф. 230. - Оп. 3. - Д. 1. - 15 л.
- ²⁰ Месяцеслов с росписью чиновных особ или Общий штат Российской империи на лето от Рождества Христова 1809. - Часть I. - С.-Пб. - С. 181.
- ²¹ Отечественная война 1812 года. - Т.1. - Ч. 1: Подготовка к войне в 1810 г. - С.-Пб., 1900. - С. 34.
- ²² Государственный архив Николаевской области. - Ф. 230. - Оп. 3. - Д. 1. - Лл. 2-3, 5-об.
- ²³ Там же. - Лл. 7об-8.
- ²⁴ Висковатов А.В. Историческое описание одежды и вооружения российских войск с рисунками, составленное по высочайшему повелению. - Ч. 10. - С.-Пб., 1900. - С. 151.
- ²⁵ Столетие военного министерства. 1802-1902. Главное инженерное управление. - Ч. 1. - Очерк 1: Инженерное управление и его средства. - С.-Пб., 1902. - С. 42-43, 67-69.
- ²⁶ Полное собрание законов Российской империи 1. - Т. XXXI. - СПб., 1830. - С.886.
- ²⁷ Столетие военного министерства... Ч. 1. - Очерк 1. - С. 98.
- ²⁸ Полное собрание законов Российской империи 2. - Т. X. - Отд. 1. - СПб., 1836. - С. 815.
- ²⁹ На 16.02.1816 г. Тираспольская крепость была вооружена 13, а Херсонская - 17 пушками. См.: Столетие военного министерства... Ч. 1. - Очерк 2. - Прил. 68-а. - С. 203.

*Игорь Сапожников (Черноморск, Украина)
Михаил Талалай (Милан, Италия)*

ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РОДИНУ В 1920 ГОДУ: СУДЬБА РОССИЙСКИХ «АЗИНАРЦЕВ» И ГИБЕЛЬ ИТАЛЬЯНСКОГО ЭСМИНЦА «РАККИА»

*Я знал страну, где властвует преступник,
Где - пир разбойника, разнузданный грабеж,
Где злобный лицемер, злодей-богоотступник
Плетет свою бессовестную ложь.*

П.Я.

Статья посвящена истории, которой уже почти сто лет. Началась она на фронтах Галиции, продолжилась в лагерях Австро-Венгрии и Италии и закончилась в 1920 г. в Одессе. Авторы пришли к ней своими путями: М.Г.Талалай (уроженец Ленинграда, житель Милана) - изучал судьбу российских военнопленных в Тироле и на острове Азинара, а И.В.Сапожников (родился в Кронштадте, живет недалеко от Одессы) - решил написать статью об эсминце «Карло Альберто Раккиа», останки которого лежат на дне моря близ Черноморска.

Объединив усилия, нам почти удалось сложить пазл, состоявший из разрозненных фрагментов. Наибольший объем правдивой информации выявился в воспоминаниях двух флотских офицеров - Л.Биджи и Н.Н.Крыжановского, которые вместе с их краткими биографиями опубликованы в приложениях (Прил. 1-2).

Речь пойдет о более 6 тысячах бывших военнопленных Австро-Венгрии. После пребывания в Тироле, в конце 1918 г., когда этот край вошел в состав Италии, их перевели в лагеря на островке Азинара близ Сардинии, где они пробыли более полутора лет, так как итальянское правительство не знало кому их отдавать - красным или белым (Прил. 1). Последние вели между собой еще и дипломатическую войну за потенциальных солдат для своих армий (кроме Италии, бывшие воины Российской империи скопились во Франции, Алжире, Греции и др. странах). Сначала победили белые: в начале лета 1919 г. в Новороссийск, а с сентября - в освобожденную от красных Одессу начали прибывать из Франции солдаты экспедиционного корпуса. Первую группу «азинарцев» в количестве около 1,5 тыс. человек отправили из Сардинии в распоряжение белых 15 октября 1919 г.

Правда, уже в июле того же года А.И.Деникин попросил приостановить отправку экспедиционного корпуса, так как выяснилось, что по прибытию на Родину, солдаты принимают сторону большевиков. Он также потребовал упорядочить их возвращение и присылать только «надёжных», достичь чего предлагал «фильтрацией» эмиссарами Вооруженных сил Юга России в портах погрузки. В ноябре А.И.Деникин повторил просьбу о задержке репатриации не только солдат из Франции, но и бывших военнопленных из центральных держав (*в том числе Италии*; курсив наш), или хотя бы о ее проведении с перерывами. Одному французскому кораблю с репатриантами даже запретили вход в Новороссийск и Одессу по крайней мере до возобновления этого процесса в середине декабря (Попова 1995).

После отбытия первой партии, оставшиеся «азинарцы» отказывались следовать их примеру, желая полной демобилизации и возвращения к своим семьям. Часть из них, которая до Азинары работала на сельских фермах, просилась обратно в Тироль, однако итальянские власти таких разрешений не дали. Поэтому основная группа азинарцев (более 4 тыс. человек - русские, украинцы, евреи, латыши и др.) «зависла» в Италии (Талалай 2014). А вскоре белым стало вообще не до них, так как 6 февраля 1920 г. они потеряли Одессу, а в конце марта - Новороссийск. Вот тут в дело и вмешалась социалистическая партия Италии, создавшая «Комитет репатриации русских пленных», который убедил правительство отправить их в Одессу в обмен на возвращение на Родину итальянских граждан. Почти все они покинули Азинару в середине июля 1920 г. на трех пароходах - «Пьетро Кальви» («Pietro Calvi»), «Мельпомена» («Melpomene») и «Талиа» («Thalia») (Илл. 1). 19 июля в Босфоре их взял под охрану «Карло Альберто Раккиа» («Carlo Alberto Raschia») (Прил. 1).



Илл. 1. Фото: погрузка пленных на итальянский транспорт

Летом 1920 г. ситуация в Одессе была напряженной. В Крыму находилась Белая армия, а большевики больше всего боялись повторения событий 1919 года - восстания в ее окрестностях (21.07-12.08) и десанта из Крыма на пересыпь Сухого лимана (10.08), после которых их выбили из Одессы (Прил. 1; Сапожников, Аргатюк 2006). Восстание в районе Овидиополя было краткосрочным (18.06-30.06.1920), так как на этот раз немецкие колонисты его почти не поддержали. Десанта же удалось избежать, благодаря усилению пограничной охраны и минированию акватории.

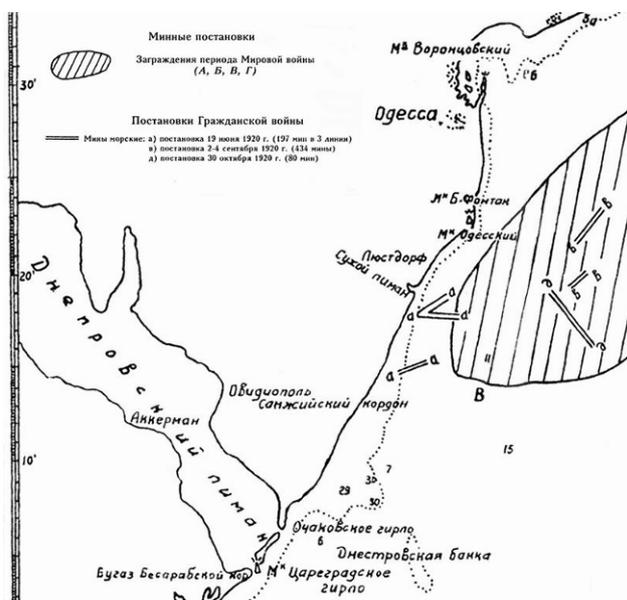
Ссылаясь на инцидент с крейсером «Этна» 28 апреля в Новороссийске (Прил. 1) и с французской канонеркой «Ласкарп» 6 мая в Очакове, в июле 1920 г. большевики начали

минирование моря в окрестностях Одессы. «Пароходы «Бессарабец», «Аграфена» и «Анатра» были превращены в заградители... Эти суда вместе с катером «Ястреб» и произвели 19-го июля установку 197 мин в три линии. Навигационные знаки были сняты, маячные огни не зажигались, суда могли входить в порт только под проводкой особо высылаемого из Одессы судна» (Лукин 1925. - С. 333-335. - Карта № 2). Эти данные подтвердили А.А.Соболев (2002. - С. 404) и П.А.Варнек, но второй уточнил: «19 июля, южнее Большого Фонтана тральщики красных поставили заграждение в 192 мины образца 1912 г.¹... всего до окончания Гражданской войны в Одесско-Очаковском районе выставили 1300 мин» (2002. - С. 170-171). Неувязка есть лишь в том, что на карте из работы В.К.Лукина (Илл. 2) читается не «19 июля», а «19 июня», что можно считать опiskeй.

Далее, по советской официальной версии, события развивались так: «В это время из Константинополя вышли три транспорта с военнопленными: «Мельпомена», «Галия» и «Петр Кальвин» [«Пьетро Кальви»]; конвоиром при них был итальянский миноносец «Рахия» [«Раккиа»], командир которого, желая самостоятельно подвести суда к Одессе, прошел дальше, чем следует, и попал на минное заграждение. Подорвавшись на mine, «Рахия» начал тонуть. Видя это, командир транспорта «Петр Кальвин» поспешил на помощь и, подойдя к тонущему миноносцу, встал на якорь. Миноносец тонул час двадцать минут, всех людей с него сняли. Другие транспорты встали тоже на якорь, и, как оказалось, вне заграждения. «Кальвин» же отдал якорь как раз па месте той мины, от которой погиб «Рахия» и очутился таким образом на минном поле, но на его счастье ветер держал судно в безопасном направлении. Все это обнаружил тральщик «Анатра», пришедший к месту катастрофы. Приказав командиру «Петра Кальвина» двигаться задним ходом, не меняя курса, «Анатра» вывел его из опасного положения. Только быстрый маневр «Анатры» спас «Кальвина», так как

ветер вскоре стал менять свое направление» (Лукин 1925. - С. 335).

Об этом написали газеты: «22 июля на транспортах Триестинского Ллойда [название компании] возвратились в Красную Россию 3.853 русских солдата, интернированных в Италию. В 6 час. вечера к Платоновскому молу подошли три парохода - «Галия», «Мельпомена» и «Пиетро Кальви». К моменту прихода пароходов в гавань, кроме властей, собрался едва ли не весь организованный пролетариат Одессы, приветствовавший возвратившихся. Вместе с пленными прибыла также торговая итальянская депутация. Пароходы с пленными в пути сопровождал итальянский миноносец «Каррия» [«Раккиа»], который почти у самой Одессы наскочил на мину и погиб. Из экипажа погибли 5 человек и ранено 20» (газета «Моряк» от 26.07.1920 г.).



Илл. 2. Минные постановки. Карта 1929 г.

Существует еще одна версия событий, также основанная на прессе того времени: «22 июля, вечером, к Платоновскому молу один за другим подошли три итальянских парохода «Мельпомена», «Галия» и «Пиетро Кальви», которые доставили около 4500 военнопленных и 50 эмигрантов. Однако уже привычное для одесситов событие приобрело широкий международный резонанс. На траверзе Большефонтанского маяка на mine подорвался и затонул итальянский миноносец «Каррия» [«Раккиа»], сопровождающий транспорты с военнопленными. В спасении моряков принимали активное участие одесские рыбаки. Погибло 9 итальянских моряков, в том числе 5 кочегаров, находящихся в машинном отделении. Число раненых достигло 20 человек» (Монахов, Степаненко 2008. - С. 43).

Постепенно об этой трагедии стали забывать, но в 1958 г. в Тарусе на Оке К.Г.Паустовский написал рассказ «Блокада», вошедший в автобиографическую повесть «Время больших ожиданий», претендующую на объективность. Вкратце «визия автора» интересующих нас событий была такой. Оказывается, вражеская «союзная эскадра уже крейсировала у берегов Одессы, выслан вперед для разведки итальянский миноносец «Ракия». Корабль подорвался на mine на траверзе Большефонтанского маяка, а местные рыбаки «немедленно вышли на шаландах к месту взрыва, подобрали итальянцев, сняли с тонущего миноносца убитых и доставили их на берег раньше, чем успели подойти на помощь корабли эскадры». Тела итальянцев привезли в Одессу и город взял на себя их погребение, попросив командира эскадры выслать отряды моряков для отдания последних почестей. Похороны, в которых участвовало 100 тысяч одесситов, части Красной армии и отряд моряков, состоялись на Куликовом поле в братской могиле. «Гробы несли на руках портовые рабочие. За ними шли с винтовками, опущенными дулами к земле, загорелые итальянские матросы. Играли оркестры с иностранных судов и сборный оркестр Одессы». А «потом отдаленный прощальный залп кораблей слился с ружейным залпом на Куликовом поле». После таких похорон бомбардировка Одессы с кораблей Антанты и восстание стали невозможными и «эскадра скрылась в вечерней черноморской мгле...» (Паустовский 1982). Что сказать? - Красиво!

Но уже при первом приближении можно заключить, что перед нами обычная советская псевдоисторическая агитка, недостойная внимания серьезных ученых. Так-то оно так, но дело в том, что до сих пор некоторые одесские краеведы и даже не одесские историки описывают данный эпизод на основе этого рассказа, не задумываясь над его правдивостью.

Так могло продолжаться долго, но правда всегда торжествует, хоть иногда и с опозданием. Дело в том, что за год-два до создания «Блокады», в Нью-Йорке бывший флотский офицер Н.Н.Крыжановский написал о том, как после катастрофы «Раккиа» он вывел с минного поля 3 транспорта с командами судов и солдатами, которых в Одессе ограбили чекисты (Прил. 2; Крыжановский 1958). Но и этого мало: третий очевидец тех же событий - итальянский адмирал в отставке Лучано Биджи в 1960-1970-х гг. в городке Риччоне также описал гибель «Раккиа» и события в Одессе, сделав это подробнее, чем оба его предшественника. Заметим, что эти воспоминания увидели свет только через 15 лет после смерти автора (Bigi 2003; Прил. 1).

Мы не можем не отметить того, что Н.Н.Крыжановский и Л.Биджи в те июльские дни 1920 г. встречались, хотя российский офицер фигурирует у итальянца как «капитан Степанов» (Прил. 1). Не исключено, что большевики, не доверявшие «военспецу» Крыжановскому и мешавшие объективному расследованию катастрофы, намеренно представили его морякам Антанты под псевдонимом. Интересно, что первый из них до революции бывал в Италии: в 1908 г. он участвовал в спасении пострадавших от землетрясения в Мессине, за что в 1911 г. был награжден серебряной медалью Итальянского королевства (Прил. 2).

А теперь скажем о неувязках в текстах Л.Биджи и Н.Н.Крыжановского, которых мало, а серьезная одна. В примечаниях к первому из них написано, что «товарищ Раковская», по-видимому, является Марией Раковской (Карклиной) - переводчицей, жившей в Италии до конца 1960-х гг. Л.Биджи (в 1920 г. ему было 22 года, ей, если это была Мария Раковская, - 39 лет) описал ее как «женщину средних лет, небольшого роста и массивную, более похожую на тихую домохозяйку» (Прил. 1). Но по второму автору, это «была испуганная еврейская дама, жена украинского «президента» Раковского, прибывшего из Константинополя» (Прил. 2). Биография Х.Станчева - шпиона Германии, и тройного агента - известна. Его жена была румынкой и в 1920-х гг. жила в Москве, в то время как «товарищ» Раковская, по Л.Биджи, обитала в Италии и туда же вернулась (Прил. 1). Кроме того, Х.Раковский был тогда председателем Совета народных комиссаров, наркомом иностранных и внутренних дел Украины и наверняка не мог прибыть в Одессу на итальянском пароходе, не говоря уже об эсминце.

Более серьезным вопросом, чем личность «товарища» Раковской, является причина гибели «Раккиа», которую большевики пытались скрыть или как-то оправдать. Местные власти утверждали, что в телеграмму из Москвы вкралась ошибка - вместо «в 10 милях от

Одесского маяка» в ней было «в 10 милях от Одесского порта», что якобы и привело к выходу конвоя на минное поле. Лживость этой версии раскрыл Л.Биджи, так как при расследовании гибели корабля в Италии выяснилось: в оригинале телеграммы, полученной МИДом страны и подписанном членом коллегии Наркомата иностранных дел РСФСР М.М.Литвиновым, четко указывалось, что конвой должен остановиться в «10 милях от Одесского порта» (Прил. 1).

Не зная об этом, один плодовитый автор заявил недавно: «Советские власти предоставили итальянцам маршруты безопасного плавания к Одессе. Однако командир «Рахия» то ли из бахвальства, то ли желая разведать состояние советских береговых батарей и минных заграждений, вошел в запретный для плавания район и подрывался на mine» (*Широкорад 2010. - С. 154*). Такой подход по сути повторяет версию большевиков 1920-х гг., которые умолчали о погибших, приписали себе заслуги Н.Н.Крыжановского, перенесли его спасательную операцию на «Анатре» с 22 июля на 21-е и для достоверности продлили время ухода корабля на дно (*Лукин 1925. - С. 335*).

Выше говорилось, что 19 июля 1920 г., когда караван с «азинарцами» был в Константинополе, большевики выставили три двойных линии мин к югу от Большешонтанского мыса. Вычисления по карте показали: расстояние от Одесского порта (Воронцовского маяка) до мыса Большой Фонтан (бывшего Одесского маяка) составляет около 7,2 миль (13,3 км), а от мыса Большой Фонтан до того места, где на дне лежат останки «Раккиа» - около 8,75 миль (16,2 км)². Итак, при следовании в точку «10 миль от Одесского порта» конвой попадал примерно на третью линию мин, а в «10 миль от Одесского маяка» на 1,1 милю южнее их первой линии, что уже было небезопасно. Очевидно, что караван, идя по первому варианту, приблизился к берегу с большим запасом к югу, иначе в ловушку попали бы все его суда. Далее эсминец «Раккиа» попытался выйти к первой точке, взяв основной риск на себя и «прикрыв» собой транспорты. Возникает уверенность в том, что в июле 1920 г. минами специально перекрыли трехмильный коридор между минным полем и берегом, который и так простреливался орудиями береговых батарей Люстдорфа и Ланжерона (*Илл. 2*), а также выключили все маяки и дали заведомо ложные инструкции о точке встречи конвоя.

Сказанное хорошо соотносится и с данными Н.Н.Крыжановского. Когда вечером 21 июля 1920 г. он прибыл на Санжийский погранпост (кордон, в районе нынешнего маяка), то увидел: в море, в 30-40 кабельтовых (5,5-7,8 км) от берега на якорях стояли три транспорта почти по линии северо-запад - юго-восток («Талиа» и «Мельпомена» ближе друг к другу, «Пьетро Кальви» севернее, ближе к берегу). В ходе спасательной операции и по карте, представленной большевиками, офицер пришел к выводу, что «Раккиа» нарвался на первую двойную линию мин, «Пьетро Кальви» зашел за нее, а остальные транспорты остановились перед минным полем (*Прил. 2*). Н.Н.Крыжановский предложил «комиссарам и чекистам» снять пассажиров шлюпками и протралить пути выхода для пароходов. Но они сказали, что суда надо выводить только с людьми, подвергнув более 4 тысяч жизней смертельной опасности. Сами большевики побывали на транспортах, где помитинговали, а потом вернулись на берег. Подчеркнем, что утром 22 июля в район бедствия из Одессы пришло судно «Анатра», капитан которого привез карту минных полей и сказал, что сам их ставил. Казалось бы, кому как ни ему было поручить вывод транспортов, но нет - приказ не отменили и вся ответственность легла на неблагонадежного офицера.

Но странности на этом не закончились. После того как, рискуя своей жизнью, Н.Н.Крыжановский вывел транспорты к югу от опасной зоны, местные лоцманы без проблем довели их вдоль берега до Одессы, миновав все три линии мин (*Прил. 2*). Это говорит лишь об одном - они прекрасно знали, где стояли как старые, так и новые минные заграждения (*Илл. 2*).

Напрашивается вывод, что большевики, скорее всего, планировали провести под Одессой провокацию, связанную с подрывом на минах хотя бы одного судна с репатриантами. Поскольку «Раккиа» не бросил караван и не ушел, как планировалось, после его гибели они еще надеялись достичь своей цели, «назначив крайним» бывшего царского офицера Н.Н.Крыжановского.

Подробности спасения экипажа «Раккиа», встреча транспортов в Одессе и «теплый прием» «своих пропавших сыновей» Родиной в облике «чекистов и комиссаров» так ярко и детально описаны в воспоминаниях офицеров, что нам нечего к ним добавить, тем более, что в них уже есть наши пояснения (Прил. 1-2). Но такое уникальное событие, как похороны моряков людьми, которые по сути их и убили, мы просто не можем не прокомментировать.

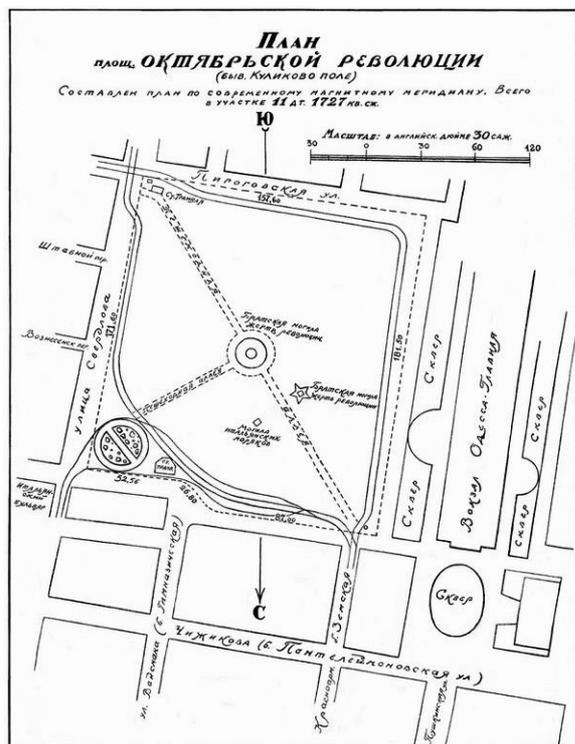
Накануне похорон начальник гарнизона Одессы Фиалковский подписал приказ (№ 81 от 23 июля): «Офицерам и экипажу итальянских судов, прибывших 22 сего июля в Одесский рейд, разрешается хождение по городу только в национальной форме, без оружия и по разрешению особого отдела Побережья. Всем командирам и красноармейцам приказываю себя держать вежливо по отношению к тов. итальянцам как матросам, так и офицерам» (ГАОО. - Ф. Р-4509. - Оп 1. - д. 19. - Л. 537).

«Вся Одесса жила этим событием. Совместно с итальянским командованием было принято решение похоронить со всеми почестями итальянских моряков на Куликовом поле. Похороны состоялись 24 июля около 5 часов дня. От Платоновского мола портовые рабочие с оркестром и экипажами всех трех итальянских транспортов, с венками и красными знаменами направились к Валиховскому переулку, где к этому времени собрались воинские части, представители рабочих организаций, советской власти и политических партий. Два деревянных гроба с телами матросов Ре Винченцо и Пеллеччило [Пеллегрино] Доменико, покрытые итальянскими флагами, были установлены в часовне. От угла Торговой вся Софиевская вплоть до улицы Троицкого [Преображенской] была занята прибывшими накануне военнопленными. В траурной процессии за гробами шли матросы, представители штаба армии, губревкома и итальянских социалистов. Похороны состоялись на площади Октябрьской революции, где собралось свыше 10 тысяч человек. Состоялся траурный митинг, на котором выступили представители различных организаций, в том числе председатель ревкома тов. Шумский. Только в 1926 году тела матросов были эксгумированы и перезахоронены на родине» (Монахов, Степаненко 2008. - С. 43-44).

Здесь уместно сказать о погибших и похороненных. По Л.Биджи, при перекличке не досчитались 8 моряков, одним из которых был его ординарец Джордано. Еще двое - канонир Винченцо Ре и кочегар Доменико Пеллегрино - скончались от ран на борту «Мельпомены» (Прил. 1). Именно их в день похорон отпели в часовне комплекса медицинских клиник по Валиховскому переулку, д. 3. Вряд ли остальные 4 итальянца были атеистами, скорее всего, с ними попрощались накануне в католическом костеле. Поскольку в 1924 г. в могиле вроде бы находилось 6 тел (ГАОО. - Ф. Р-99. - Оп. 1. - Д. 319. - Л. 139)³, то еще четверых убитых при взрыве (ординарца Джордано и трех кочегаров) поднять не удалось и они остались на месте катастрофы.

Возвратимся к рассказу «Блокада». Во-первых, К.Г.Паустовский заявил, что от мины большевиков погиб вражеский разведчик, хотя «Карло Альберто Раккиа» конвоировал транспорты с возвращающимися на Родину людьми, охраняя их от угрозы нападения Белого флота! Во-вторых, он преувеличил масштаб траурных мероприятий и интерес к ним одесситов, умножив число участников на 10, и это при том, что среди них были иностранные гости и моряки, а также почти 4 тысячи репатриантов. В-третьих, отмеченное им «присутствие вооруженных итальянцев» и «командира эскадры» на улицах города и эскадры союзников вблизи Одессы является плодом фантазии. В-четвертых, писатель скрыл сцены встречи солдат представителями «большевистской Родины». Не нашли своего подтверждения и другие моменты, в частности спасение тонущих итальянцев местными рыбаками.

Советская власть и итальянские социалисты превратили во внеочередной праздник «международной солидарности трудящихся» не только возвращение солдат, но и похороны моряков, а «Пьетро Кальви» даже вошел в одесскую гавань под красными флагами. Целью этого «шоу» был прорыв блокады со стороны Италии. Отчасти это удалось - 9 августа 1920 г. газета «Моряк» написала: «сегодня ушел в Италию итальянский пароход «Петр Кальви», поставивший в Одессу медикаменты. «Кальви» нагружен хлебом (280 тыс. пудов) для итальянского народа». Впрочем, скорее всего, это была своеобразная компенсация Италии за взорванный эсминец.



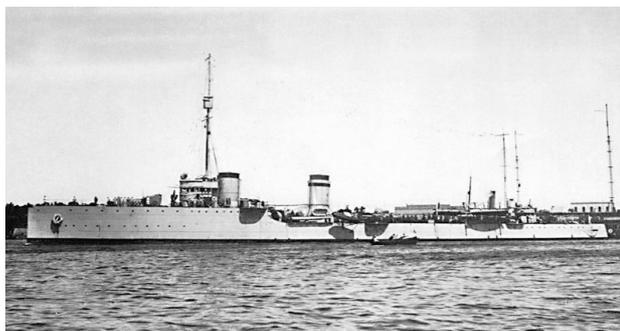
Илл. 3. План расположения захоронений на площади Октябрьской революции. 1924 г.

Недавно Л.Г.Белоусова нашла несколько фактов о могиле моряков. Так, в 1924 году, в связи с решением о строительстве памятника-мавзолея В.И.Ленину на Куликовом поле, был составлен план, на котором в центре располагалось три временных памятника на братских могилах - двух «Жертв Революции» и итальянских моряков. Последняя находилась в 80 м к северу от самого центра площади (Илл. 3). В интернете есть упоминание о том, что останки моряков эксгумировали 3 августа 1927 г. и пока оно не противоречит сказанному. Возможно, сделали это потому, что тогда в местном «мавзолее В.И.Ленина» хотели устроить усыпальницу для всех похороненных на площади и захоронение в ней останков итальянцев посчитали неуместным (ГАОО. - Ф. Р-99. - Оп. 1. - Д. 319. - Л. 115-116, 138-139).

А сейчас опишем корабль «Карло Альберто Раккиа», названный в честь политика, сенатора и министра военно-морского флота К.-А.Раккиа (1833-1896). Он относился к подклассу торпедно-артиллерийских кораблей - лидеров эскадренных миноносцев и к типу «Карло Мирабелло» Королевского ВМФ. Его построили в 1914-1916 гг. на судовой верфи

Cantiere Ansaldo в городке Сестри-Поненте, входящем в настоящее время в состав Генуи. По итальянской классификации, он был «лёгким разведчиком» (Esploratore Leggero) с параметрами: водоизмещение, стандартное - 1819 т; полное - 2040 т; длина - 101,1/103,75 м; ширина - 9,74 м; осадка - 3,6 м; мощность - 35 тыс. л.с.; 4 паровых котла и 2 группы турбин с 2 винтами; скорость хода - 34 узлов; дальность плавания - 2820 миль; экипаж - 169 чел. Вооружение: 102-мм орудия (Schneider-der-Armstrong) - 8; 76-мм зенитные орудия (Armstrong) - 2; 6,5-мм пулеметы - 2; 450-мм двуствольные торпедные аппараты - 2; мины - 100 шт.

Эсминец был новым, быстроходным и хорошо вооруженным кораблем (Илл. 4). Почти сразу после катастрофы итальянцы пытались договориться с большевиками о подъеме «Раккиа», и эсминец «Алессандро Поэрио» был готов отправиться на место для разведки. Но через несколько месяцев большевики сообщили, что займутся подъемом корабля за свой счет (Прил. 1). Правда, по советским данным, еще 9 августа 1920 г. командующий морскими силами Республики А.В.Немитц телеграфировал в Москву: «сообщите итальянскому адмиралу Деграсси, что миноносец «Рахия» взорвался в районе минного заграждения, почему подход к нему не возможен до конца Гражданской войны» (Лукин 1925. - С. 335). Известно, что в конце 1920-х гг. ЭПРОН (экспедиция подводных работ особого назначения) пыталась поднять «Раккиа» на поверхность, «но корпус эсминца оказался переломлен, и восстановление его обошлось бы дороже постройки нового корабля. Поэтому водолазы подняли лишь наиболее ценное оборудование» (Широкопад 2010. - С. 155). В 1930 г. орудие с эсминца установили на учебном судне «Амур», пришвартованном у одной из набережных Ленинграда (Корабли 1981. - С. 56).



Илл. 4. Фото: эсминец «Карло Альберто Раккиа»

После почти полувекового забвения остатки «Карло Альберто Раккиа» были вновь открыты и идентифицированы членами николаевского клуба аквалангистов «Садко» в 1977 г. Потом место гибели корабля посещали аквалангисты разных организаций. По данным сайта *wreck.ru*, основанным на нескольких неназванных источниках: «координаты гибели лидера 46°14'N, 30°39'E. Глубина 10 м, возвышение над грунтом 1,5-2,0 м. От корпуса практически ничего не осталось».

Наиболее детальные исследования, в ходе которых были выполнены обмеры и фотографирование, провели в 2007-2015 гг. члены дайверской организации «Прикордонник». Их результаты отличаются от приведенных выше, хотя координаты очень близки - 46°14'739N, 30°39'049 E. Корпус корабля из трех фрагментов, с поврежденным носом лежит на глубине 13-14 м - глубина над кормой - 6 м, средней частью - 8 м, носом, направленным на Одессу, - 11 м. Носовая и средняя часть лежат на киле, кормовая - на боку. Корпус стальной с заклепками. На носовой части стоят остатки надстройки с ходовой рубкой и мостиком размерами около 4x2 м, высотой - до 5 м, тут же выявлены снаряды калибром 102 мм. В средней части видны три паровых котла высотой до 5 м, один из которых выпал на грунт. В кормовой части сохранилось крупное перо руля. В нескольких местах на обломках отмечены нагромождения тросов. В целом, объект, лежащий на небольшой глубине, весьма перспективен для дальнейшего изучения аквалангистами.



Илл. 5. Перо руля «Раккиа»

О том, что судно нарвалось на минное заграждение, говорит находка в 15 м от него фрагмента мины с тележкой. Дайверы отметили отсутствие артиллерийских орудий, торпедных аппаратов, пулеметов, якорей, винтов, валопиний, обоих труб и т.п. - то есть всего того, что ценно не только как изделия, но и металлолом. Этот факт демонстрирует методы «работы» ЭПРОНа, которая не гнушалась никакой поживой. Координаты и описание объекта, лежащего около 3,0 км к юго-востоку от берега на траверзе очистных сооружений Черноморска, в 5,0 км к югу от мыса Бугов, позволяют утверждать, что это остатки лидера эсминцев «Карло Альберто Раккиа» Королевского ВМФ Италии.

Так или иначе, в ходе наших поисков яснее стали как причины трагедии итальянского корабля и его экипажа, так и судьба основной группы «пленников острова Азинара». Кстати сказать, среди них было не мало украинцев, которые по 3-5 лет мечтали вернуться не в ряды Красной армии, а в «вільну Україну». В то же время в этой истории остались и белые пятна, основными из которых являются имена всех погибших и нынешнее место их захоронения, а также, что за загадочные лекарства привез в Одессу «Пьетро Кальви». Чтобы их заполнить, нужно продолжить поиски как под водой, так и в архивах, в том числе и итальянских.

Если давать морально-этическую оценку поступкам персонажей этой истории, по мотивам которой можно написать сценарий для остросюжетного фильма, то геройскими можно назвать действия экипажей итальянских судов - «Карло Альберто Раккиа» и «Пьетро Кальви», а также военно-морского офицера Н.Н.Крыжановского, который спас не одну тысячу человеческих жизней. И еще, если вдуматься, комиссары были правы, назвав мертвых матросов «жертвами революции», так как погибли они от мины большевиков. Поэтому траурный гимн, спетый бывшими пленными на борту «Кальви» (Прил. 1) был более искренним и трогательным, чем все речи на помпезных, но лицемерных похоронах в Одессе.

Совершенно очевидно, что останкам корабля необходимо официально присвоить статус подводной братской могилы. Хочется верить, что в недалеком будущем на месте гибели «Карло Альберто Раккиа» состоится памятная церемония с участием ученых, дайверов и военных моряков Украины и Итальянской республики, на которой священники смогут назвать имена всех 10 безвинно погибших итальянских моряков. В перспективе было бы целесообразно установить в Черноморске на берегу моря памятник, а может быть и назвать именем эсминца одну из улиц этого города.

Авторы выражают благодарность за помощь и консультации заместителю директора Государственного архива Одесской области Л.Г.Белоусовой.

Приложение 1

Лучано Биджи

Воспоминания о гибели эсминца «Карло Альберто Раккиа» и Одессе в 1920 г.⁴

(Bigi 2003. - P. 39-54)

Гибель эсминца, сопровождавшего транспорты с бывшими военнопленными с Азинары, нашла свое отражение в воспоминаниях военного моряка **Лучано Биджи** (Lisiano Bigi; 1898 г., Морчано-ди-Романья - 1988 г., Риччоне). 15-летним подростком он поступил в Школу юнг при Мореходной академии в Ливорно, в 1915 г. пошел добровольцем на войну, стал лейтенантом в 1918 г. Летом 1920 г. Л. Биджи служил на «Карло Альберто Раккиа» и принял участие в «одесском походе». После войны был инструктором на учебном паруснике «Америго Веспуччи», затем командиром подводной лодки. С 1930-х гг. на дипломатической службе - сначала в Риме в Министерстве ВМФ, затем военный атташе в Иране (1936-1939 гг.). Во время Второй мировой войны - капитан корабля, в 1943 г. отказался служить режиму Муссолини. По окончании войны - военный атташе в Испании. С 1947 г. - контр-адмирал, с 1955 г. - адмирал, с 1957 г. - военный советник президента Италии, с 1961 г. - в отставке. Кавалер Больших крестов Военного ордена Савойи и За заслуги перед Итальянской республикой. На склоне лет написал мемуары «Жизнь на флоте - от первой до второй послевоенной эпох», вышедшие посмертно. Предлагаем читателям две главы из этой книги (V и VI; последняя сокращена).

Потопление «Раккиа»

После победы над австрийцами под Витторио-Венето⁵, наши войска, продвигаясь по австро-венгерской территории, освободили и собрали вместе тысячи русских солдат - захваченных австрийцами в Галиции, которые были задействованы на тыловых работах вблизи итальянского фронта.

На островке Азинара, где их объединили, они оставались пару лет, так как наше правительство не знало, как с ними поступить. Старая Россия исчезла - кому их возвращать? «Красным» или «белым»?

Французское правительство, открыто симпатизировавшее «белым», летом 1919 г. отправило генералу Деникину в Новороссийск первую партию (около 2.000) бывших пленных, собранных при занятии Германии. Сразу после высадки они продемонстрировали настолько радикальные большевистские идеи, что Деникин отказался от следующих партий⁶.

Передавать их большевистской России было сложно из-за дипломатических затруднений - московское правительство тогда не было признано ни одной державой.

В Италии инициативу взяла на себя социалистическая партия. Был создан «Комитет по репатриации русских пленных», куда вошли депутат-социалист Дино Рондани⁷ и «товарищ» Раковская⁸, русская женщина, в то время весьма известная среди итальянских экстремистов.

Итальянское правительство пошло навстречу инициативе и, посадив бывших пленных на три парохода - «Кальви», «Мельпомена» и «Талиа», в сопровождении представителей Комитета, отправило их через Черное море в Одессу.

19 июля три судна вошли в Босфор. К конвою присоединилась стоявшая на рейде у Константинополя «Раккиа» для их защиты от возможных неприятностей со стороны «белого» флота в Севастополе. Инструкции предполагали, что конвой встанет на якорь в «десяти милях» от Одесского порта, где на пароходы придут лодчаны.

«Раккиа», оставив пароходы, должна была уйти в Сулину, в устье Дуная - с тем, чтобы наладить радиомост между «Кальви» в Одессе и «Сардинией» в Константинополе. Это был первый случай контакта с большевиками и морское командование считало разумным всегда быть в курсе того, что происходило с пароходами в Одессе. Такая предусмотрительность была весьма обоснована: в самом деле, спустя несколько месяцев большевики задержали и не больше вернули два французских парохода⁹, которые, как и мы, привезли в Одессу партию бывших военнопленных. Мы шли со скоростью 7-8 миль, так как «Мельпомена» не могла двигаться быстрее.

В Одесском заливе существовали обширные минные поля. Установленные при царском правительстве, они были в действии при последующих оккупациях, сначала «белыми», затем большевиками. И безопасная полоса вдоль берега, шириной три мили, оставалась той же -

во время оккупации «белыми» по ней не раз курсировали итальянские суда. Однако после оккупации большевиков наши суда там больше не ходили.

Прибыв ко входу в безопасную полосу, «Раккиа» заняла место во главе конвоя. Согласно инструкциям мы должны были подплыть на расстояние 10 миль от порта.

Было около 11 часов утра [21 июля]. Все офицеры поднялись в капитанскую рубку, большая часть экипажа - на палубу, разглядывая берег - и в этот момент нас поразил сильнейший взрыв. В рубке вылетели стекла, оборвались кабели, телеграф и рулевое управление вышли из строя. Главный удар пришелся на центр корабля, откуда подымались клубы густого пара.

Мы нарвались на мину - взорвавшись под днищем, она вызвала взрыв второго котла. Выброс обжигающего пара поразил людей, находившихся на середине палубы.

Чтобы попасть на корму, где собралась большая часть экипажа, минуя пораженную часть корабля, капитану, Буссеи и мне не оставалось ничего другого, как перелезть за борт и перебраться по лееру¹⁰.

Рассеявшийся пар обнажил огромную пробоину на палубе, рядом с ней, среди покореженных досок и металла были видны тела трех погибших моряков.

Судно стало уходить под воду носовой частью. Мы спустили на воду шлюпки. Около десятка раненых, в сопровождении врача и санитаря бережно усадили на моторный катер и отправили на «Мельпомену». Пароходы бросили якоря и отправили шлюпки к «Раккиа».

Матросы, которые получили команду задрать люки и двери, доложили, что спасти корабль нет никакой возможности. В то время как экипаж дисциплинировано грузился на шлюпки, офицеры спасали кассу, коды, секретный архив, бухгалтерские книги, описи. Затем, в минуту относительного затишья, Буссеи, Алоизи и я, не имевшие до этого возможности заняться личными вещами, попросили дозволения у капитана разрешения спуститься в наши каюты.

Я вошел в свою каюту: там все пребывало в превосходном порядке - вышитые кожаные подушки, купленные на базаре коврики, инкрустированный турецкий столик, черкасский пистолет. Несколько поколебавшись, я схватил столик, который нравился Алоизи, и бросился к нему в каюту со словами: «Возьми, Паоло! Дарю!». Бегом вернувшись к себе, я собрал свои пиджаки, прибавил к ним черкесский пистолет и, завернув все это в покрывало, выбрался на палубу по лестнице, которая от взрыва стала почти вертикальной. Буссеи и Алоизи уже были наверху: Алоизи успел выгнать содержимое только верхнего ящика тумбочки, спасая свои воротнички, носки и платки. Буссеи ограничился предметами туалета. Оказалось, что я спас больше вещей, чем они, хотя и вынес лишь пиджаки - все брюки остались в одном ящике. Бросив всё это через борт в шлюпку, мы решили, что теперь наше нынешнее имущество станет общим.

На корабле остались только собравшиеся у борта офицеры, куда и подошел катер. Мы сели на него с трудом (последним - капитан) из-за волнения на море и опасного крена судна.

С катера мы смотрели на «Раккиа»: весь его нос ушел под воду, в то время, как корма высоко поднялась, обнажив винты, руль и значительную часть киля. Море тут было неглубоким - не более 11 м. Когда носовая часть уткнулась в дно, корабль стал заваливаться налево, сначала медленно, затем все быстрее, пока не перевернулся на бок и не исчез, под рычание вспененных волн. С момента взрыва мины прошло около 40 минут.

Катер привез нас на «Кальви», а экипаж распределили по разным пароходам. Сразу была произведена переключка - увы, восьми человек не хватало... Погибли кочегары у котла и те, которых обварил пар. С глубоким прискорбием я узнал, что не досчитались и моего ординарца Джордано. Было и десять раненых - обожженных кипятком и паром; двое - в очень тяжелом состоянии.

Бывшие русские пленные приняли людей с «Раккиа» с большой теплотой и духом товарищества - они угощали их папиросами и даже давали свою одежду. На «Кальви» все русские собрались на корме и после речи одного из них, сказанной на итальянском, спели «Траурный гимн сынам, павшим за свободу народов». Гимн на низких тонах, спетый матерыми мужчинами строгого вида, произвел сильное впечатление¹¹.

Радиостанция «Кальви» попыталась выйти на связь с «Сардинией», но ее мощности не хватило для того, чтобы быть услышанной в Константинополе. Командование узнало о гибели «Раккиа» только вечером следующего дня: «Кальви» послал безадресное сообщение, которое услышал и передал один французский корабль.

Первой необходимостью стал контакт с большевиками, так как три парохода стояли на якорях в опасной близости от мин, к тому же, начинался прилив. Радиостанция в этом случае была бесполезной - мы не знали характеристик возможных радиопередатчиков русских в этих краях. Берег был рядом, но абсолютно безжизненный.

Капитан попросил меня отправиться вместе с членами Комитета на катере в Одессу, чтобы известить власти о нашем положении. Два наших матроса и один моторист вызвались добровольцами и я сел в катер, взяв с собой «товарища» Раковскую - женщину средних лет, небольшого роста и массивную, более похожую на тихую домохозяйку, чем на пламенную революционерку. Нас сопровождали несколько бывших русских пленных с яркими красными и черными знаменами. Все они демонстративно носили значки и повязки с серпом и молотом. Одесса была далеко, прилив нарастал.

Я попросил подойти ближе к берегу - глубина это позволяла. Весь край казался пустынным. Неожиданно мы увидели, как из-за дна выскочил с десяток всадников, направлявшихся к берегу. Не было ясно, кто они - белые или красные? Да, мы знали, что в Одессе были большевики, но оставалось неизвестным, как далеко за город распространялась их оккупация. Ходили слухи, что к югу от Одессы, вплоть до румынской границы, действовали отряды генерала Петлюры - украинского патриота, боровшегося за свободу и независимость своей Родины. Во время войны немцы поощряли движение за независимость Украины: после их поражения Петлюра продолжал сражаться и против белых, и против красных: несмотря на различные политические установки и те, и другие желали единства и целостности старой России, где не было места независимой Украине.

Братоубийственная война в России шла с крайней жестокостью. Мои спутники знали, что их противники, и из Белой Армии, и из отрядов Петлюры, отнеслись бы к ним безо всякой жалости. Поэтому «товарищи» не могли скрыть волнение по причине того, что всадники, сделав несколько предупредительных выстрелов, широкими взмахами рук требовали от нас пристать к берегу.

Уплыть обратно в море не представлялось возможным. Во время интенсивной операции по спасению экипажа легкий катер с «Раккиа» получил трещины - через них просачивалась вода, которую приходилось беспрестанно вычерпывать. До Одессы оставалось еще около 30 км, море штормило, а некоторые «товарищи» уже страдали морской болезнью.

Поэтому мы решили причалить. Коммунистические стяги, значки и повязки быстро исчезли, припрятанные под мотором и подушками. Мы подошли почти к самому берегу, где на коне нас ждал командир отряда. «Товарищ» Раковская, встав ногами на скамейку, заговорила с ним, на расстоянии пары метров. Говорили они конечно по-русски и мы не понимали ни слова из их диалога. Сначала тон беседы показался мне напряженным, не без взаимной подозрительности. Затем тон смягчился - послышались радостные возгласы «*товарищ!*»!¹² Признаюсь, что услышав это слово, и я почувствовал облегчение!

Раковская и ее спутники сошли на берег, развернув вмиг обретенные стяги. В итоге они отправились в Одессу по суше, мне же пришлось вернуться на «Кальви» вместе с новым персонажем, который заявил, что является [пограничным] командиром этого участка берега. Весьма словоохотливый, с ужимками, достойными истинного неаполитанца, он утверждал, что сам займется пароходами, всё еще стоявшими на якорях.

На следующий день на борт «Кальви» поднялась комиссия по расследованию обстоятельств потопления «Раккиа». С одной стороны она состояла из людей, прекрасно понимавших суть вопроса, таких, как капитан Степанов - бывший царский офицер и начальник Гидрографического бюро; с другой - из матросов с шашками и наганами, явно надзиравших за первыми.

Согласно как нашим, так и русским данным, катастрофа произошла из-за ошибки при передаче инструкции. Следует рассказать, что к югу от Одессы, на мысе [Большой] Фонтан стоит маяк, который, благодаря своей мощности, получил название «Одесский», хотя и удален от города на десяток миль. По Степанову, инструкции, отправленные из Одессы, предписывали нам встать на якорь в «10 милях от Одесского маяка». Телеграмма, шедшая не прямо, а из Одессы в Москву, из Москвы в Варшаву, из Варшавы в Рим (Москва не имела дипломатических отношений с Римом) пришла в наше Министерство иностранных дел в искаженном виде - вместо «в 10 милях от Одесского маяка» в ней было «в 10 милях от Одесского порта». Таким образом «Раккиа» зашла за безопасную линию и наткнулась на минное поле, установленное большевиками после врангелевского десанта¹³.

Спустя пару месяцев один депутат из Монтечиторио обратился к главе правительства с запросом найти ответственных за ошибочную телеграмму, приведшую к потере корабля¹⁴. Представитель правительства ответил, что телеграмма, подписанная [М.М.] Литвиновым и полученная из МИДа, содержала ясное указание на то, что конвой должен остановиться в «10 милях от Одесского порта». Именно такую инструкцию проверенным способом передали через эскадру Леванта¹⁵ и Дирекцию перевозок командованию «Раккиа» и пароходов.

Пребывание в Одессе

Утром 23-го¹⁶, то есть, два дня спустя после гибели «Раккиа», наконец-то прибыли лоцманы, которые вывели нас из заминированной зоны в порт. На молу нас встречали с музыкой, пением «Интернационала», при развернутых знаменах. Бывшие пленные сходили на берег и шли в город в сопровождении вооруженных моряков.

Согласно предварительного плана, утвержденного Комитетом во главе с Рондани и Раковской, «Кальви» и «Галиа» должны были увезти в Италию зерно, в то время как «Мельпомена», которая приняла экипаж «Раккиа», должна была репатриировать сотню наших соотечественников, приехавших в Одессу из разных городов России.

Причалив, пароходы оказались в руках разных «комитетов», которые распространяли пропагандистские листовки и брошюры среди наших матросов, одновременно учреждая распорядок, выдавая разрешения и устанавливая запреты. Хотя существовал запрет на спиртное, члены комитетов часто приносили на борт вино и пили его тайком с нашими моряками.

Частным визитером был товарищ Абрам (большевики стали антисемитами много позднее) - низенький матрос с огромным клоком смоляных волос на груди, торчавших из-под тельняшки. Другие товарищи относились к нему особым образом, так как Абрам заведовал дисциплиной на молу, где швартовались пароходы. Одна из его задач состояла в том, что он собирал девиц, подолгу ожидавших на молу, и вел их строем на борт парохода - за это матросы воздавали ему бутылками вина.

Нас поразили нищета и запущенность царившие в городе - порт не подавал никаких признаков жизни. Жители в одежде из мешковины с испуганным видом, под постоянным надзором вооруженных матросов, без определенных занятий бродили по городу. С утра до вечера сотни из них, тесно прижавшись друг к другу, ловили удочками рыбу на молу.

Хлеб нельзя было взять в рот. Тот же Рондани, предпочитавший описывать Россию в розовом свете, написал Читтадини, помощнику министра иностранных дел: «Здесь дают черный хлеб - такой, какой итальянцам не снился и в самые тяжкие военные дни». Он писал это на бланке комиссара Одессы, поясняя: «Я обещал отчитываться перед разными министерствами, но, как видите, здесь нет даже писчей бумаги».

Было известно, что в России тогда не хватало хлеба и для нас оставалось загадкой, зачем большевики решили послать в Италию два парохода с зерном - предприятие, впрочем, осуществилось лишь частично, так как «Галиа», бесполезно прождав, ушла из Одессы порожней.

Еще при отплытии из Италии кочегары «Кальви» повесили у себя в машинном отделении большой портрет Ленина. Однако после нескольких дней в Одессе, увидев несоответствие российской действительности с их представлениями, они заменили образ большевика-революционера на более романтичный - Маццини¹⁷.

Двое тяжелораненых - канонир Ре и кочегар Пеллегрини - скончались на борту «Мельпомень». Мы хотели похоронить их на католическом кладбище, однако комиссар города решил иначе: большевики посчитали смерть наших моряков подвигом при исполнении миссии братства и мира и им теперь полагались похороны как «мученикам революции». В ожидании торжественных похорон, тела моряков по санитарным соображениям перенесли в городской морг, где их отпел один священник: как разъяснили большевики, ни распятия, ни священники не допускаются на официальные похороны - при советском режиме не должно быть никакой религии.

Похороны состоялись после полудня, 24 числа. Официально объявление приглашало горожан на церемонию и грозило наказанием уклонившимся - отсутствие не допускалось. Молы порта, всегда полные рыбаками-аматорами, в этот час опустели.

Моряки «Раккиа» несли гробы на своих плечах; перед ними длинной вереницей несли венки и знамена. Играли музыканты, хором пели мужчины и женщины. Кorteж, спаянный изумительной

дисципліною, двигался по городским улицам - в него вливались военные отряды всяческого рода - кавалерия, артиллерия, броневики. Над нами долго летел аэроплан. Думаю, что даже на военный парад не пришло бы столько войск. Большая привокзальная площадь, где оборудовали мемориал жертв революции, заполнилась толпами народа под лозунгами и знаменами разных обществ. Многочисленные ораторы выступали с огромной трибуны, завешанной красными стягами. После простых и трогательных слов капитана [Итало] Морено, прозвучали длинные речи комиссара города Шумского, Рондани, Раковской и многих, очень многих ораторов. После каждой речи толпа пела «Интернационал» и революционные гимны.

Проявлений скорби не было - это была революционная демонстрация, славившая советский режим и союз русского и итальянского народов.

Итальянских беженцев оказалось мало - слишком мало, чтобы комитет, занимавшийся их судьбами, мог успешно отчитаться о своей работе. Тогда, для достижения нужного числа, Рондани предоставил наш пароход людям разных национальностей, желавшим покинуть Россию. В последний момент перед отходом на борт поднялись многие девицы с мола - Константинополь виделся им как сияющий мираж и сулил блистательную карьеру.

Мы должны были уплыть 25-го утром, но лоцманы не появились. Морено, Рондани и Раковская поехали к комиссару города Шумскому, который обитал в прекрасной загородной вилле под охранной вооруженных матросов с наганом и ручными гранатами. От него не удалось добиться ничего, кроме туманных фраз: «Из Москвы пришла малопонятная телеграмма... Ждем разъяснений... Возможно, отплытие будет назначено на завтра». Однако и следующий день не принес нам ничего нового.

Несмотря на настойчивую и постоянную советскую пропаганду, экипаж «Раккиа» сохранил единство и дисциплину. Большевики настаивали на том, чтобы наши моряки спали на полу в одном из народных домов, где, якобы, им было бы намного удобнее. Однако капитан Морено решительно от этого отказывался - экипаж, отделенный от офицеров, легче было бы разложить.

Странное поведение большевистской власти и продолжающаяся, без объяснений, отсрочка нашего отплытия, вызывали подозрения в том, что московское правительство думает задержать экипаж «Раккиа», как реванш за успешный побег нашего корабля «Этна» из Новороссийска, где его пытались интернировать¹⁸.

Перспектива быть интернированными в России нас, понятно, не радовала. Буссеи, Алоизи и я присмотрели поблизости одну парусную яхту, на которой при отчаянных обстоятельствах можно было бы бежать в Румынию. Мы были почти уверены в наших опасениях. Однажды, когда мы стояли на палубе «Мельпомены», Морено увидел на причале одного портового работника, который уже не раз был у нас на борту. Пригласив его к себе, Морено спросил о нашей судьбе. «Скажу Вам как офицер офицеру, - отвечал портовый служащий - Ваше положение незавидно. В телеграмме было написано, чтобы вас не отправляли. В России правительство не социалистов, а бандитов. Я сам лично - не бандит, но и мне жить надо».

И утро 28-го числа прошло в полной неясности. Похоже, что очередные переговоры Морено, Рондани и Раковской с Шумским не привели к каким-либо результатам, и капитан уже приказал мне послать шифрованную телеграмму в Константинополь (через «Этну», стоявшую в Костанце) о том, что нас, вероятно, интернировали. В этот момент на борт неожиданно появились лоцманы. Не теряя минуты, мы подняли якоря «Мельпомены». У причала остался «Кальви» в ожидании груза зерна.

Почти с уверенностью можно предположить, что московское правительство на первых порах отдало распоряжение задержать экипаж «Раккиа» - то ли ради простой отсрочки, то ли как ответ на побег «Этны». Определенно сказать невозможно. Но я думаю, что Раковская посодействовала отплытию «Мельпомены» - ведь акт насилия произвел бы негативное впечатление в тот момент, когда большевики заигрывали с итальянскими социалистами, которые трубили о дружбе Советов с итальянским народом. Шумский, похоже также не возражал против нашего отплытия - его беседы с Рондани и Раковской, как и общение с ними во время торжественных похорон, а главное - присутствие в Одессе итальянского парламентария, которому приписывалось преувеличенное значение - всё это побудило Шумского считать

итальянский народ и его правительство готовыми к падению в объятия коммунизма. В итоге он посчитал, что лучше относиться к Италии дружески, а не враждебно. <...>¹⁹

По возвращении в Константинополь мы участвовали в совещании, на котором командование изучило возможность подъема затонувшей «Раккиа» - глубина там была небольшой и всю операцию можно было бы провести без особых проблем. Однако большевики даже не позволили кораблю «Поэрио»²⁰ провести анализ ситуации. Морское ведомство тогда обратилось к фирмам, специализированным на таких операциях - но и они не получили от большевиков разрешения, так как якобы не могли предоставить итальянскому персоналу необходимых гарантий.

Всегда недоверчивые русские боялись шпионажа - в каждом иностранце они видели тайного агента! Спустя несколько месяцев (всё через того же Рондани) большевики сообщили, что подъемом «Раккиа» они займутся сами и за свой счет. С тех пор Военно-морской флот не получал никаких известий о затонувшем корабле.

Я вернулся в Италию на пароходе «Каралис» и в середине августа, с классическим мешком на плечах, завершавшим облик потерпевшего кораблекрушение, сошел на станции Риччоне, среди толпы курортников и туристов. Лето я провел у родных.

Злоключения на Черном море были во мне живы еще несколько месяцев из-за полемики, развернувшейся по поводу зерна, привезенного на борту «Кальви». Как обычно, газеты описывали этот эпизод согласно их политическим установкам: левые издания восхищались большевиками, которые, несмотря на свои собственные трудности, нашли возможность помочь итальянскому народу; правые писали о том, что зерна было так мало, что оно едва покрывало пол трюма, что оно было плохое, грязное, перемешанное с землей, камнями и старой обувью. Конечно же, это было преувеличением - одесситы ни за что не отдали бы свою обувь, даже старую.

Приложение 2

Н.Н.Крыжановский

На минах у Одессы в 1920 году

(Крыжановский 1958. - С. 3-11)

Николай Николаевич Крыжановский (29.07.1886 г., Тверская губ. - 10.01.1964 г., Нью-Йорк), офицер флота, капитан 2-го ранга (с 1916 г.). В 1905 г. окончил Морской корпус. Летом 1906 г. был на крейсере «Память Азова», где 19-20 июля вспыхнуло восстание. До середины 1918 г. служил на Балтийском флоте, в 1908 г. участвовал в событиях в Мессине. Весной 1918 г. участвовал в «Ледовом походе». После демобилизации был назначен начальником Управления безопасности кораблевождения Балтийского моря, а в начале 1920 г. - начальником такой же организации на Черном и Азовском морях (Одесса). В 1921 г. по льду Днестра бежал в Румынию; в 1922 г. служил в Бессарабии, а в 1923 г. переехал в Югославию, где работал гидрографом. Осенью 1923 г. прибыл в Нью-Йорк, где работал на фабрике с женой (К.Л.Добротворской; 1895-1979 гг.). Осенью 1925 г. стал научным сотрудником Географического общества по составлению карт Южной Америки, проработал там до 1958 г. В 1930-1931 гг. - председатель Общества бывших офицеров Российского императорского флота в Америке. Похоронен в Ново-Дивеево. Награды. Ордена: Св.Анны 3-й ст. (1906 г.); Св.Станислава 2-й ст. с мечами (1915 г.); Св.Владимира 4-й ст. с мечами и бантом (1915 г.); орден Св.Анны 2-й ст. с мечами (1916 г.). Медали: золотой знак по окончании полного курса наук Морского корпуса (1910 г.); итальянская серебряная (1911 г.) за помощь пострадавшим от землетрясения в Сицилии и Калабрии в 1908 г. (Некролог 1964; Кузнецов 2013).

20 июля [на самом деле 21 июля] 1920 года, часов около 3 или 4 дня, к Гидрографическому Управлению в Одессе, начальником которого я тогда был, подкатил автомобиль с тремя «товарищами-матросами». Брюки «клевш», декольте и буйные кудри из под фуражек. Пояс с револьверами. Они прошли ко мне в кабинет и сказали, что только что к Санджийскому кордону у Большого Фонтана, в нескольких милях от Одессы, подошли итальянские транспорта с нашими солдатами, возвращающимися из Франции. Сопровождавший транспорта итальянский контрминоносец «Раккиа» взорвался на нашем минном заграждении, а транспорта стали на якоря посреди мин. Надо их с минного поля снять и привести в Одесский порт.

«Вы - начальник Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на Черном и Азовском морях - это как раз ваша работа»...

«Да, но я не имею понятия, где у вас стоят мины. Да и учреждение мы не военное»...

«Ну это мы вам покажем, где мины. Ваш комиссар сказывал, что вы были флагманским штурманом командующего флотом в Балтике, а потому эти дела должны понимать. У нас нет никого, кто бы знал, что надо делать. «Едемте сейчас же на Большой Фонтан».

Я пошел попрощаться с женой и дал приказание начальнику Одесской лодстанции и трем лодманам прибыть на Большой Фонтан.

Вскоре мы отбыли на автомобиле. Машина была старая и как и всё неисправная. Выехав за черту города она вдруг загорелась так, что мы едва выскочили «овер-борд» на дорогу.

Часов в 7 вечера приехали к Санджийскому кордону. Против кордона, на море, в 30-40 кабельтовых, стояли на якорях три больших транспорта. В здании кордона была масса народу. Тут был какой-то итальянский резервный офицер, комиссары, чекисты... Была испуганная еврейская дама, жена украинского «президента» Раковского, прибывшего из Константинополя. Никаких плавучих средств из порта не пришло.

Ко мне приступили комиссары - «начальство» Одесской военно-морской базы, состоявшее из матросов. Я сразу сказал, что надо первым делом солдат с транспортов снять, хотя бы на шлюпках, а для транспортов протралить фарватер. Однако чекисты сразу запротестовали. Солдат снимать нельзя, да и не на чем. Нужно вывести транспорта...

Сначала мне было неясно, почему солдат не хотели снимать на шлюпках. Транспорта стояли в минном поле на якорях. При перемене ветра корабли будут описывать большие круги вокруг якорей, затравивая мины... Выводить корабли из минного поля до утра было невозможно ввиду позднего времени. У меня еще не было карты минного поля, не прибыли лодмана и пр.

Если поначалу мне было непонятно, почему чекисты не соглашались снять солдат с кораблей, то позже, на другой день, я понял все. Люди прибыли с вещами, деньгами в иностранной валюте, с одеждой и намеревались кратчайшим путем ехать домой. Намечено же было их встретить с помпой, вывести в город на парад, а тем временем сделать обыск в их вещах, отобрать «валюту», заграничные костюмы и отнюдь не отпускать их домой, а заставить вступить «добровольно» в Красную армию. Тех же, что будут упорствовать, расстрелять или сослать.

Поэтому транспорты с тысячами людей оставили посреди минного поля на риск взорваться ночью при перемене ветра. Комиссары и чекисты съездили на корабли, сказали маленькие приветственные речи и съехали на берег.

Я потребовал, чтобы командование Одесской базы прислало мне к утру из гавани плавучие средства и тральщики, хотя бы катерные. Сам я, в ожидании восхода солнца, прилег под опрокинутой рыбацкой шлюпкой...

Рано утром из Одессы пришел маленький «пароходик»²¹. Даже трудно было определить более точно класс этого судна. На нем были мои лодмана и лодмейстер. Это и были «плавучие средства».

«Пароходик» застопорил машины в кабельтове от берега, и мне надо было на него переправиться. Для этого один из комиссаров спустился со мной к берегу, где лежали рыбацьи шлюпки и сидели рыбаки за своим занятием.

«Даешь лодку» - прикрикнул комиссар на ближайшего рыбака. Тот исподлобья посмотрел на него и сказал, что его лодка неисправна.

«Не разговаривай, сволочь» - прикрикнул комиссар. Шлюпку столкнули в воду, я сел и пара рыбаков стала грести. Шлюпка текла и мы подошли к «пароходике» сильно подмокшими.

Меня встретил «командир», по обличию похожий на кондуктора или на коммерческого моряка. Фуражка с красной звездой. Мне передали карту с нанесенным карандашом минным заграждением. Никто со мной не пошел, чекисты и портовое начальство остались на кордоне.

Посмотрев на карту, я увидел, что минное поле состояло из нескольких линий мин, растянутых перпендикулярно к направлению берега.

«Сколько вы сидите в воде?»

«Восемь фут» - отрапортовал командир «пароходика».

«Идите вдоль берега к югу и с юга подходите к концевому транспорту под корму».

Мой командир вдруг заволновался: «я сижу 8 фут, а мины стоят на 6, я сам был при постановке и я туда идти не могу»...

Мне трудно самому восстановить мои тогдашние переживания. На операцию «снятия» с минного поля судов я шел не по своей воле, меня не спрашивали. Но когда случилось такое «сложное» военно-морское происшествие, то мобилизовали меня, старого офицера... Хотя я не пользовался никаким доверием, со мной никто не пошел.

Операция должна была произойти на глазах итальянских офицеров флота и нескольких тысяч наших солдат. Сам я только что приехал на юг, жил и искал способа выбраться из того бедлама, который образовался на месте старой России. Работал я в невоенном учреждении. Однако на палубе судна я почувствовал привычную атмосферу дисциплины и еще чего-то, связанного с морем...

«Тогда вы отменяетесь из командиров»...

«Есть, товарищ начальник, я иду»...

Мы спустились к югу вдоль берега. Транспорта стояли приблизительно по линии норд-вест - зюйд-ост, два близко друг к другу, третий севернее и ближе к берегу.

За сутки или двое до своей гибели командир истребителя «Раккия», капитан Итальянского королевского флота Итало Морено был вызван в Константинополе к итальянскому адмиралу. Ему было приказано сопровождать три военных итальянских транспорта, идущих в Одессу на Черном море: транспорта имели на борту несколько тысяч русских солдат, возвращающихся из Франции. Среди них много казаков. «Близ Одессы, у Большого Фонтана, вы найдете бакан, обозначающий конец загражденной зоны. Там остановитесь до прибытия лодманов. Лодмана поведет транспорта в Одессу, а вам надлежит немедленно вернуться. Ни в коем случае не заходите в Одессу».

Истребитель «Раккия» совместно с транспортами вышел из Босфора по направлению на Одессу. Подойдя к точке, где должен был стоять бакан, отряд остановился. Никаких обозначений на воде не было. Не было и лодманов. Согласно приказания (приблизительного) адмирала, капитан Морено должен был подойти к мысу Большефонтанскому и там ждать лодманов. Приближаясь к Санджийскому кордону, командир «Раккия» поставил транспорта точно себе в кильватер и пошел малым ходом к мысу.

В широте 46° 15' N и в долготе 30° 40' 2' E истребитель «Раккия» взорвался на mine заграждения, переломился и затонул. Несколько человек команды были убиты и ранены. Бывший концевым транспорт «Пиетро Кальви» вышел из строя и подошел к месту взрыва «Раккия», где стал на якорь, спустил шлюпки и спас плававших людей. Два других транспорта отошли назад и стали на якоря в менее опасной, по их мнению, зоне.

Инструкции, данные командиру конвойного судна, относились к 1919 году, когда Одесса была в руках Добровольческой армии. По занятию Одессы большевики поставили заграждение дальше к югу от мыса Большефонтанского. Лодмана были в моем распоряжении, но я ничего не знал о минном поле - мне эти данные не доверяли. О приближении транспорта я также ничего не знал.

Подойдя под корму концевого транспорта «Мельпомена», я вышел на его мостик и взял секстаном углы для определения места. Углы взял также начальник лоддистанции. Проложив место на карту минного заграждения, я обнаружил, что транспорт стоит на южной границе поля. Командир транспорта показал мне место взрыва «Раккия». Я пришел к заключению, что истребитель взорвался на первой линии заграждения. Однако все было чрезвычайно гадательно, так как заграждение ставилось большевиками и не было никаких точных данных о концах линий.

Я попросил командира транспорта подтянуть канат до панера²² и сказал ему, чтобы он отходил задним ходом, следом за мной. Я сижу в воде 8, а мины поставлены на 6 [футов]. Если я взорвусь, то он должен пройти через мое место. Оставив на транспорте лодмана, я спустился на мой «пароходик» и отошел на юг извилистым курсом. Я был уверен, что нахожусь к югу от заграждения. Все прошло благополучно и «Мельпомена» прошла под берегом в Одессу.

Вторым я вывел таким же образом транспорт «Талия». Когда я вошел на мостик «Талия», командир ее, серб, спросил меня по-русски: «карту когда видал?». Очевидно он не считал меня за «персона грата». Когда он увидел, что я беру углы и прокладываю на своей карте, он похлопал меня по плечу и сказал что-то вроде «не спеши, хорошенько меряй».

Покончив с «Талия», я подошел к «Пиетро Кальви». Этот транспорт стоял вблизи места потопления «Раккия». На мостике я увидел командира «Раккия», капитана Морено и его штурмана, лейтенанта²³. Капитан Морено был очень удручен мгновенной потерей своего прекрасного нового, турбинного дестроера²⁴, части команды и своим невольным внедрением в гуцу революции.

Командовал «Кальви» резервний офіцер с большой колодкой орденских лент. Место «Кальви» оказалось внутри минного поля, пройдя две линии мин. Определив место на карте, я избрал наиболее безопасный, по моим соображениям, курс выхода с минного поля. Конечно безопасность такого курса могла быть весьма гадательной. Это было лучшее, что можно было сделать при данной обстановке.

Когда я объяснил мои соображения командиру транспорта, то веселый итальянец засмеялся и сказал мне, что он нисколько не боится взорваться, так как за войну он столько раз взрывался, что это стало для него привычным делом. Тогда я показал ему на густую толпу солдат на баке его транспорта, занимавшую всю палубу от мостиков до форштевня: «Но вы вряд ли хотите плавать в этой компании?». Однако бравого итальянца ничто не пугало.

Сойдя на мой буксир, я отошел в нужном направлении на юг несколько волнистой линией и таким образом протралил путь для транспорта. По этому пути «Кальви» отошел задним ходом на юг и затем вышел под берегом в Одессу, под проводкой лоцмана. Окончив мою миссию, я также пошел на своем буксире в Одесскую гавань.

На всех транспортах солдаты были помещены в носовых и кормовых трюмах и могли пользоваться верхней палубой лишь на баке и юте. Эти места были отгорожены от остальных частей корабля решетками и стояли вооруженные часовые. Выглядело так, точно везут арестантов.

В Одесской гавани я увидел, что перед ошвартовавшимися итальянскими транспортом на стенке гавани стояла масса народа, войска, оркестр музыки и много чекистов. Вооруженные чекисты ринулись на корабли. «Начальство» держало речь к солдатам, призывая их немедленно записываться в Красную армию. Постепенно солдат выводили с кораблей на стенку гавани и строили в колонны для парада в городе. Вещи было приказано оставить «возьмете потом». Однако ничего не ожидая, чекисты начали рыться в вещах и отбирать валюту и вещи из заграницы. Большинство солдат сэкономили деньги и накупали вещи в подарок женам и детям. «Валюта» были деньги, накопленные из жалования. Кое-кто из солдат стали выбрасывать деньги из иллюминаторов за борт, и около кораблей вода была покрыта плававшими денежными бумажками.

Главной задачей чекистов было не дать солдатам опомниться. Их все время теребили, куда-то тащили, записывали, сгоняли на митинги и... обирали. После бессонной ночи, в нервном ожидании взрыва, стоя на верхней палубе, люди были в крайне нервном состоянии, сопротивляемость была понижена. Однако некоторые из солдат стали протестовать против конфискации денег и вещей и не хотели немедленно записываться в Красную Армию, а рвались ехать домой, где они не были с начала войны.

Никого из солдат никуда не пускали. Вскоре начались аресты, и на Екатерининской площади был в домах организован «особый отдел» чеки для арестованных солдат²⁵. Начальником чеки в Одессе в то время был известный [М.А.] Дейч. В командах чеки было много кавказцев, а в правлении евреев.

Вернувшись в гавань, я ушел домой. Жил я при Гидрографическом управлении.

На другой день, то есть 22 июля, пришли опять комиссары порта и потребовали меня в комиссию для опроса итальянцев. В комиссии был один мичман военного времени и серия комиссаров. Меня взяли, чтобы быть переводчиком при допросе капитана Морено. Не было никого, говорящего по-итальянски. Мы с капитаном оба говорили по-французски.

«Скажите этому итальянскому офицеру, что его убитые матросы будут похоронены как жертвы революции». Когда я перевел это капитану Морено, он был очень поражен и просил меня сказать, что считает себя обязанным дома дать отчет матерям этих убитых матросов и потому все, чтобы он мог ожидать, это похорон по обряду католической церкви только [как] дружественного и гуманного акта с русской стороны.

«Вы ему скажите, что мы сговариваемся не с буржуазными правительствами, а протягиваем руку пролетариату через головы»...

Бедный капитан был окончательно подавлен. Он имел с собой военную команду, за которую он был ответственен, и считал себя обязанным удержать ее в дисциплине и вне социалистической пропаганды.

Пока я переводил вопросы и ответы, комиссары и с ними мичман военного времени все время меня перебивали, подозревали и не верили, что я точно перевожу. Я неоднократно

просил освободить меня от этой обязанности, но они не соглашались. Стал меня просить не уходить и капитан Морено. Он сказал, что до меня был один тип, который претендовал на знание итальянского языка, но на самом деле языка не знал, переводил заведомо неверно и участвовал в «атаке» комиссаров...

Из Одессы итальянские транспорты не выпускали и держали в плену. «Начальство» вело переговоры с Москвой. Через два дня по приходу были устроены «похороны жертв революции». Было организовано колоссальное шествие-парад. Шли в процессии и итальянские матросы с офицерами. Хоронили убитых и умерших от ран на площади, где были похоронены во время революции «жертвы». На площади был построен помост с трибуной для оратора. На эту трибуну входили по очереди «товарищи» и говорили пролетариату о завоеваниях революции, о ее жертвах и о грядущей мировой революции. Пели «Интернационал».

Капитан Морено ничего из происходящего не понимал, но считал, что ему приличествует тоже выступить и говорить, дабы не было видимости, что все делается против его воли. Отпустили итальянские транспорты домой только через много дней, по приказу из Москвы.

До самой зимы на Екатерининской площади были слышны голоса и неслись неприличные солдатские песни арестованных. Это все еще не сдавались наиболее упорные из солдат, возвратившихся в свое дорогое отечество.

По прошествии некоторого времени в Черное море приезжал из Москвы командующий Морскими силами адмирал [А.В.] Немитц, один из немногих большевистствующих адмиралов. Он спрашивал командование Одесского порта о приходе итальянцев. При докладе он интересовался, как сняли итальянцев с минного заграждения. Кто это организовал? Ему сказали, что они тут мобилизовали одного старого морского офицера из Гидрографии, и он снял и вывел транспорты. На это Немитц сказал, что надо представить этого начальника Гидрографии к ордену Красного Знамени. Все комиссары сразу сказали, что этого сделать нельзя, так как «он не партийный», а Гидрография - это «белогвардейское» гнездо. Немитц от предложения отказался²⁶. Я позже узнал об этом от комиссара своего управления и порадовался, что был спасен от серьезной неприятности.

Через год после этого я с женой переправился в Румынию.

И многие годы неслышно прошли...

В начале 1954 года итальянский морской атташе в Вашингтоне, лейтенант Марио Флорентино, по моей просьбе выписал из Рима копию безграмотного протокола Комиссии в Одессе и сообщил: «В дополнение я был уведомлен, что командиром судна в то время был командер Итало Морено, который в конце его карьеры в Итальянском флоте умер в чине вице-адмирала».

Я хотел в своей жизни снова вспомнить с полным уважением имя капитана Морено - храброго и благородного морского офицера Королевского флота Италии.

Литература

Варнек П.А. Действия флота в северо-западном районе Черного моря в 1920 году // Гражданская война в России: Черноморский флот. - М.: АСТ, 2002. - С. 151-190.

Гражданская война в России: Черноморский флот. / Сост. В. Доценко. - М.: АСТ, 2002. - 544 с.

Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота: 1917-1927 гг. (Справочник). - М.: Воениздат, 1981. - 584 с.

Крыжановский Н.Н. На минах у Одессы в 1920 г. // Морские записки. - 1958. - № 2. - С. 3-11.

Кузнецов Н. Слава и трагедия балтийского линкора. - М.: Вече, 2013. - 288 с.

Лукин В.К. Операции на Черном море в 1920 г. // Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах. - Т. III: Юго-Запад. - Ленинград: Морская ист. комиссия, 1925. - С. 329-349.

Монахов В.П., Степаненко Б.А. Одесса 1920-1965: Люди... События... Факты... - Одесса: Наука и техника, 2008. - 504 с.

Некролог Н.Н.Крыжановского // Бюллетень общества офицеров Российского Императорского флота в Америке. - 1964. - № 103. - С. 15-16.

Паустовский К.Г. Время больших ожиданий // Собр. соч. в 9 т. - Т. 5. - М.: ГИХЛ, 1982. - С. 7-212.

Попова С.С. Судьба русского экспедиционного корпуса во Франции после революции в России // Россия и Франция. XVIII-XX вв. - Вып. 1. - М., 1995. - С. 196-216.

Сапожников І.В., Аргатюк С.С. Повстання проти більшовиків навколо Одеси // Південний Захід. Одесика. - Вип. 2. - Одесса, 2006. - С. 67-83.

Талалай М.Г. Российские военнопленные на острове Азинара. Доклад на конференции в Мерано (Южный Тироль) в 2014 г. // www.italy-russia.com/2015_04/rossijskie-voennoplennye-na-ostrove-azinara

Соболев А. Гражданская война на Черном море, 1918-1920. // Гражданская война в России: Черноморский флот. - М.: АСТ, 2002. - С. 327-416.

Широкорад А.Б. Италия. Враг поневоле. - М.: Вече, 2010. - 352 с.

Vigi L. Una vita in Marina - Dal primo al secondo dopo guerra. - Milano: Fondazione Italo Zetti, 2003. - 347 p.

Примечания

¹ Это были якорные ударно-механические мины, начиненные 100 кг тротила.

² Проведены дайвером В.М.Владыченко - руководителем общественной организации «Прикордонник» (г. Черноморск).

³ Несмотря на это, авторов не покидает мысль, что в Одессе похоронили только двух итальянцев, а тела четырех погибших были отпеты на «Кальви» (Прил. 1) и могли быть погребены в море непосредственно на месте трагедии.

⁴ Перевод с итальянского М.Г.Талалая.

⁵ Победа войск Антанты (преимущественно, итальянских) в октябре-ноябре 1918 г.

⁶ Скорее всего, речь идет об одной из партий солдат экспедиционного корпуса из Франции, хотя в том же году Азинару также покинуло около 1,5 тыс. человек (См. выше).

⁷ Dino Rondani (1868-1951) - деятель итальянского социалистического движения в начале XX в. В 1919-1921 гг. - депутат парламента от г. Новара.

⁸ Из текста Л.Биджи следует, что Раковская жила в Италии, куда вернулась после миссии в Одессе. Возможно, что это Мария Раковская (Карклина) - родилась в 1881 г. в Калуге, детство и юность провела в Одессе, жила в Италии в 1920-1960-х гг., где получила известность как переводчица польской и русской литературы. Последние годы провела в богадельне для русских эмигрантов «Голландская вилла» (Villa Olanda) в городке Торре-Пелличе под Турином.

⁹ Эти данные пока не нашли подтверждения.

¹⁰ Туго натянутый трос, концы которого закреплены на судовых конструкциях.

¹¹ Крушение произошло в точке на широте 46° 14', долготе 30° 40' 2'', в 19 милях от Одесского порта и в 2.750 м от берега. - Прим. Л.Биджи.

¹² В тексте - русское слово, выделенное и автором, и нами курсивом (См. также ниже).

¹³ Имеется в виду успешный десант белых войск из Крыма 10.08.1919 г. (См. выше).

¹⁴ Палаццо Монтечitorio - дворец в Риме, резиденция Палаты депутатов Италии.

¹⁵ Эскадра Восточного Средиземноморья (Леванта) Итальянского флота существовала в 1920-1921 гг., имела базу в Константинополе.

¹⁶ На самом деле это было 22 июля.

¹⁷ Джузеппе Маццини (1805-1872) - итальянский патриот-радикал республиканского толка.

¹⁸ По советской версии, 28.04.1920 г. крейсер без предупреждения вошел в Новороссийскую гавань. Ему запретили выход в море и объявили интернированным. «Командир крейсера, придя в большое раздражение, отверг все требования, вышел в море и уходя обстрелял город» (Лукин 1925. - С. 333).

¹⁹ Опущено описание перехода через Черное море.

²⁰ Речь идет о лидере эсминцев «Алессандро Поэрио» (постройки 1915 г.).

²¹ Речь идет о так называемом «тральщике» «Анатра» (См. выше).

²² Самое крутое (короткое) положение якорного каната или цепи.

²³ Вероятно, это был Лучано Биджи.

²⁴ Американское название лидера эсминцев - Destroyer Leader.

²⁵ Сама Чрезвычайная Комиссия и квартиры ее начальства находились в домах № 6 и 8, а комендатура и тюрьма, откуда слышались песни, в доме № 7.

²⁶ По-видимому, приезд А.В.Немитца в Одессу был связан не только с «контрабандой аэропланов» на транспортах «Батавия» и «Алегрет», но с «разборами полетов» по «Раккии», о чем говорит его телеграмма в Москву от 9 августа 1920 г. (См. выше).