

Морская летопись



# ПОСЛЕДНЯЯ ГАВАНЬ

БЕЛОГО  
ФЛОТА

Н.А. Черкашин

**Николай Андреевич Черкашин**  
**Последняя гавань**  
**Белого флота. От**  
**Севастополя до Бизерты**  
**Серия «Морская летопись»**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=62691206](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=62691206)*

*Последняя гавань Белого флота. От Севастополя до Бизерты / Н.А.*

*Черкашин: Вече; Москва; 2015*

*ISBN 978-5-4484-8408-7*

### **Аннотация**

Новую книгу известного писателя-мариниста Николая Черкашина открывает документальная повесть о тяжелом и опасном переходе капитана И.И. Ризнича и его команды на подводной лодке «Святой Георгий» из Италии в Архангельск в 1917 году. Один из разделов книги – «Исходь и поход» посвящен русской военной эмиграции, точнее русскому Исходу в 1920-м и более поздних годах. В ее основу положен путевой дневник автора, написанный во время уникального Морского похода по местам русского рассеяния, который прошел в 2010 году в Средиземном море под эгидой Фонда Всехвального Апостола Андрея Первозванного.

# Содержание

По следам «Святого Георгия»	5
Старая сенсация	5
Подручный «Черного князя»	13
Кто вы, лейтенант Ризнич?	21
«Неизвестная в восточном костюме»	27
Продается подводная лодка	32
На фарватерах – мины!	43
Конец ознакомительного фрагмента.	55

**Николай Черкашин**  
**Последняя гавань**  
**Белого флота. От**  
**Севастополя до Бизерты**



Морская летопись

© Черкашин Н.А., 2015

© ООО «Издательство «Вече», 2015

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2020

Сайт издательства [www.veche.ru](http://www.veche.ru)

# По следам «Святого Георгия»

*Люби далекий парус корабля.  
Максимилиан Волошин*

## Старая сенсация

Для меня эта история началась в доинтернетные времена в Москве, на книжном кладбище близ Преображенского рынка. Сторож районного склада макулатуры разрешил порыться в горе книг, журналов, газет, сданных в обмен на «Французскую волчицу» или «Черного консула».

Я и подумать не мог, что там, за складским забором, под мелким осенним дождичком, поиск книжных диковинок, по недомыслию принесенных в жертву «Волчице», обернется для меня событиями куда более увлекательными, чем интриги французского двора.

Дома, разбирая находки – подмоченный том «Морской гигиены», «Справочник по реактивным самолетам» и бесплатное приложение к газете «Рабочая Москва» с повестью Новикова-Прибоя «Соленая купель», – я обнаружил и кусок дореволюционной газеты с оторванным названием. Внимание мое привлекла маленькая заметка собственного корреспондента Петроградского телеграфного агентства в Риме,

датированная 23 сентября 1914 года:

«С судостроительной верфи “Фиат” в Специи угнана подводная лодка, строящаяся по заказу русского флота. Похитителем является отставной итальянский морской офицер Беллони, известный своим франкофильством и русофильством.

Им оставлено на имя правления верфи письмо, в котором он просит отложить окончательное суждение о его поступке, обещая прислать объяснение из первого же порта. Знающие его лица говорят, что Беллони спокойный, уравновешенный человек. Правление верфи, как это ни странно, узнало о пропаже только спустя 8 часов. Итальянское правительство открыло по этому делу следствие».

Заметка обрывалась, как бутылочное письмо в жюль-верновском романе, заставляя гадать, домысливать... Прислал ли Беллони объяснение своему поступку «из первого же порта»? Зачем и куда угнал итальянец русскую подводную лодку? Да и чем кончилась вся эта необычная история?

Видимо, в последующих номерах газеты были новые сообщения корреспондента ПТА... Вспоминаю: этот обрывок я извлек наудачу из картонной коробки с надписью «Вермут». Коробка осталась в левом углу навеса, рядом с пресочным станком.

Утром заглядываю на склад. Коробка на месте. Роюсь в кипе старых «Работниц»... Чьи-то медицинские конспекты в ветхих газетных обложках. Вот с этого я оборвал клочок с заметкой... Бережно снимаю одну обертку, другую... Уда-

ча почти невероятная! В уголке газетной полосы читаю: «К угону русской подводной лодки. Рим, 28/9 (Соб. корр. ПТА). Отставной мичман Анжелло Беллони, угнавший с верфи “Фиат” подводную лодку, строящуюся для русского флота, заявил о своем намерении поднять на ней российский флаг и вступить в войну против Германии на стороне Российской империи».

Старая сенсация сохранила свой заряд до наших дней. Шутка ли – угнать подводную лодку?! Не самолет, не танк – подводный корабль. Впрочем, в более поздние времена угоняли и подлодки. Последняя попытка была сделана несколько лет назад в Сан-Франциско. Группа неизвестных лиц пыталась увести в море подводный атомоход, чтобы произвести ракетный залп по атлантическому побережью США.

Но это политический гангстеризм, авантюра на грани безумия.

Поступок же Беллони при всей своей сумасбродности, бесспорно, был совершен из лучших побуждений. Можно понять молодого офицера, наделенного к тому же южным темпераментом: Россия ведет борьбу с заклятым врагом Италии – Австро-Венгерской империей, а правительство родной страны всеми мерами пытается сохранить позорный – в глазах рвущегося в бой мичмана – нейтралитет. О, он сумел преподать хороший урок – должно быть, казалось Беллони – своим адмиралам, своему правительству!

Я невольно проникся симпатией к этому дерзкому моря-

ку. Видимо, характерец у него был еще тот, если его в мичманском звании перевели в запас и отправили подальше от боевого флота – на судостроительный завод.

Наверное, вся эта история так бы и осталась для меня курьезом, забытой сенсацией, если бы через неделю мне не выпала командировка в Италию – поход в Средиземное море с отрядом балтийских кораблей.

Вообще-то узнавать о судьбе Анжелло Беллони и его подводной лодки надо было именно в Специи, где строилась лодка, но командировка предусматривала посещение только двух итальянских городов – Ливорно и Флоренции. Спрашивать в чужой стране наугад: «А не знаете ли вы человека, жившего полвека назад?» – дело куда как безнадежное. Единственное место в Ливорно, где могли хоть что-то слышать об истории с угоном русской субмарины, – это судостроительная верфь «Орландо».

...Выгадав время поближе к концу рабочей смены, прошу шофера остановиться у ворот судоверфи. Со мной наш переводчик. Выбираем в потоке рабочих самых пожилых. Вот, кажется, этот, в синем комбинезоне, с висками, заросшими серебряным волосом.

– «Фиат»? – переспросил рабочий переводчика. – Беллони? Угон лодки?

По выражению лица было видно, что обо всем этом мой собеседник слышит первый раз. Но уходить просто так он не собирался.

– Витторио! – окликнул он из толпы высокого старика в кепи с длиннющим козырьком. И пока старик пробирался к нам, новый наш знакомый рассказал, что Витторио еще до войны – Второй мировой, разумеется, – строил корабли по русским, то есть по советским, заказам и что знаменитый лидер черноморских эсминцев «Ташкент» спущен именно здесь, со стапелей «Орландо».

Витторио тоже ничего не знал о давнем событии, но он остановил еще нескольких своих коллег, и вскоре возле нас собралось довольно шумное общество. На меня поглядывали с любопытством и чуточку сочувственно, так, как будто это у меня лично угнали семьдесят лет назад подводную лодку.

– Беллони, Беллони? – повторялось на все лады. – Специя, «Фиат»...

И все пожимали плечами.

Ничего не оставалось, как распрощаться и поблагодарить всех по меньшей мере за отзывчивость, за готовность помочь... Мы возвращались в порт пешком – до стоянки нашего корабля рукой было подать, как у памятника «Четырем маврам» нас нагнал чернокудрый парень в полосатой майке и что-то быстро-быстро стал говорить переводчику. Тот достал блокнот, и парень начертил в нем схему со стрелками.

– Он говорит, – пояснил переводчик, – что какой-то Беллони, старый-престарый старик, живет во Флоренции, и нарисовал, как его отыскать.

Это была слишком невероятная удача, чтобы в нее можно было поверить. Ну, пусть это не сам Беллони, а в лучшем случае кто-то из его родственников, все равно ведь что-то можно будет узнать.

Я с трудом дождался следующего дня, когда огромный автобус повез наших матросов на экскурсию в город Данте и Микеланджело.

Во Флоренции, улучив момент, мы с сотрудником нашего консульства, которого тоже заинтересовала история с подводной лодкой, разыскали дом, указанный в блокноте, поднялись по железной лестнице – площадки ее выходили во двор наподобие балконов – на самый верхний этаж и там, на двери с искомым номером, нажали рычажок старого велосипедного звонка, привернутого прямо к ручке.

Дверь открыла пожилая черноволосая женщина в пластиковом переднике. Узнав, что нам нужен Беллони, она провела нас к отцу – сухонькому лысому старцу, который, несмотря на свои восемьдесят лет, сохранил и блеск в глазах, и ясную память.

С первых же фраз выяснилось, что Уго Беллони, так звали хозяина комнаты, никакого отношения к своему однофамильцу Анжелло Беллони не имеет. Более того, в их роду никогда не было моряков, все мужчины занимались стекольным ремеслом. Лично он сам, Уго Беллони, мастер высшего класса по шлифовке линз и прочих оптических деталей. И уж если мы, русские, интересуемся «Сан-Джорджио» –

так, сказал он, называлась подводная лодка, строившаяся для России, – то он может сообщить, что перед Первой мировой войной их фирма «Оффичине Галилео» выпускала перископы и прожекторы по заказам русского флота. Он сам, Уго Беллони, – это было первое его самостоятельное дело – изготавливал линзы для клептоскопа подводной лодки «Сан-Джорджио», или, как называлась она поначалу, «Р-1» – «Фиат».

Увлечшись воспоминаниями, старик нарисовал нам схему клептоскопа и объяснил, чем этот оптический прибор отличается от перископа: у перископа для обзора горизонта поворачивается вся труба со вставленными в нее призмами, у клептоскопа – лишь одна оптическая головка.

Однако ничего больше старый мастер рассказать не мог.

Ну что ж, и это надо было считать удачей. Я видел человека, который реально соприкасался с кораблем, существовавшим для меня лишь в виде угасающего типографского текста на ломкой от времени газетной бумаге. По крайней мере теперь я знаю название подводной лодки – «Сан-Джорджио».

Лиха беда начало! Квартирка старого оптика на флорентийской улочке была первой вехой на бесследном теперь уже пути «Сан-Джорджио» и его канувшей в Лету команды.

Еду, еду, следу нету... Это про лодку. Любую. А про подводную?.. Но есть еще два моря, в которых следы кораблей живут много дольше, чем кильватерная струя. Первое – море бумажное: валы отчетов, воспоминаний, газетных статей,

архивных документов, морских карт, книг... Второе – память рода людского, живая память очевидцев и участников, память видевших. Если в первом еще есть лоцманская служба – библиографы и архивариусы, то второе – стихийно и непредрекаемо. Тут вся надежда на цепочку воспоминаний, на то, что она не прервется, когда один называет другого...

## Подручный «Черного князя»

На следующий день после визита к Уго Беллони в ливорненской военно-морской академии состоялся прием советских моряков. Надо сказать, что это единственное в Италии учебное заведение, которое готовит офицеров для военно-морского флота.

В больших прохладных залах, сервированных а-ля фуршет, итальянские гардемарины угощали калининградских курсантов пищей и кьянти. То тут, то там возникали группы, которые пытались преодолеть языковой барьер с помощью английских фраз, мимики и жестов.

Моим соседом оказался один из преподавателей академии, пожилой тененто ди фрегатто<sup>1</sup>. Он попивал свое кьянти сам по себе, ничуть не проявляя итальянской живости и общительности. Чтобы не выглядеть таким же букой, я задал ему несколько праздных вопросов, на которые он ответил с официальной вежливостью.

Я спросил его, слышал ли он что-нибудь о «Сан-Джорджио».

– «Сан-Джорджио»? – переспросил тененто ди фрегатто. – Разумеется. Это учебный корабль нашей академии.

У меня прыгнуло сердце: неужели подлодка сохранилась?!

---

<sup>1</sup> Капитан 2-го ранга.

– Подводный корабль? – уточнил я.

– Нет, надводный. Он был построен в сорок третьем году.

Про подводную лодку «Сан-Джорджио» мой собеседник ничего не слышал, что было вполне понятно. События в Специи произошли тогда, когда тененто ди фрегатто еще не было на свете. Но едва я назвал имя Анжелло Беллони, лицо офицера оживилось:

– О, вы слышали о нашем *padrino*?!<sup>2</sup> Да-да, мне посчастливилось застать старика. В сорок втором я был у него курсантом. Правда, Беллони оглох, почти ничего не слышал, но в подводном деле соображал за троих. Синьор Боргезе его очень ценил.

Так я узнал, что Беллони, некогда экспансивный мичман, с годами остепенился и стал изобретателем в области подводного плавания. Он предложил новый тип гидрокостюма, строил карликовую подводную лодку для высадки подводных диверсантов. С началом Второй мировой войны Беллони, оглохший в экспериментах с новым снаряжением, был назначен руководителем «Подводного центра», затем возглавлял школу боевых пловцов, находившуюся здесь, в Ливорно.

Много позже я нашел всему этому подтверждение в мемуарах «черного князя» – главаря подводных диверсантов итальянских ВМС Валерио Боргезе.

Больше всего меня удручило то, что Беллони работал у

---

<sup>2</sup> *Padrino* (итал.) – дедушка.

Боргезе и на Боргезе, на его «людей-лягушек», водителей человекоуправляемых торпед. Разумеется, он был просто специалистом, изобретателем «вне политики», он был солдатом, не обсуждающим приказов, как сказал бы о нем адвокат, окажись Анжелло Беллони на скамье военных преступников. Но престарелый изобретатель и его патрон князь Валерио Боргезе, отправивший на дно с помощью магнитных и прочих мин не один английский корабль, ушли от правосудия союзников куда как легко.

После приема в актовом зале нас провели по академии.

Академическая башня с часами внесена в лоции Лигурийского моря как навигационный ориентир. Море рядом. Но мачты с подвязанными парусами – они вздымаются над крышей учебного корпуса – неколебимы ни волной, ни ветром. Старая баркентина врыта в землю по фальшборт и превращена в наглядное пособие по морской практике.

Гид о чем-то рассказывает, а я никак не могу отделаться от мысли, что по этим вот плитам шагал главный подводный пират Средиземноморья князь Валерио Боргезе, в этих благочестивых стенах он был вскормлен и воспитан.

Головорезы Боргезе – это звучит почти в рифму, – водители человекоуправляемых торпед, топили английские корабли и в Александрии, и на Мальте, и в Гибралтаре... Как могла родиться дьявольская идея человека-торпеды под таким щедрым солнцем, в такой жизнерадостной стране? Но ведь и картины Дантова Ада родились на этой земле.

Входим в церковь военно-морской академии, встроенную в учебный корпус. Небольшой зал из желто-кофейного мрамора. Цветные витражи с парусниками. В алтарных окнах изображения крестов с приросшими книзу якорными лапами. Якорные кресты или крестовые якоря.

В красных лампадах бьется живой огонь. На правой стене – барельеф святой Варвары, покровительницы оружия на море. На левой – огромная мраморная карта Средиземного и Черного морей. На ней помечены все итальянские корабли, погибшие в обеих мировых войнах. Возле Крыма несколько черных значков – катера диверсантской флотилии МАС, уничтоженные защитниками Одессы и Севастополя. На мраморных досках выбиты фамилии всех погибших офицеров.

Сюда, в легкий полумрак и благоговейную тишину, доносятся сквозь нетолстую алтарную переборку вопли спортзала.

Через стенку, в аудиторном классе, другая мемориальная карта: «Корабли, потопленные итальянцами». Возле Крымского полуострова несколько пометок: «Подводная лодка типа “Декабрист”», «Подводная лодка типа “Щука”»... И странно и больно видеть родные слова, выписанные чужими буквами, да еще на такой карте...

Гид бесстрастно напоминает, что в Черном море во время прошлой войны действовали шесть итальянских подводных лодок. Но самое интересное открылось мне в зале гардемаринской столовой. Взглянув на две большие картины, висев-

шие по соседству – у входа, я уже не смог от них отойти.

На одном полотне был изображен линкор-красавец «Джулио Чезаре», ведущий огонь на полном ходу<sup>3</sup>. После капитуляции фашистской Италии он был передан по репарациям одной из союзнических стран. Сдача без боя такого огромного корабля, как линкор, – укол весьма чувствительный для национальных амбиций. Князь Боргезе публично поклялся, что «позорное пятно с итальянского морского флага будет смыто». Через несколько лет на реквизированном линкоре при не выясненных до сих пор обстоятельствах произошел взрыв. Корабль затонул, унеся с собой сотни жизней. Вторая картина, вывешенная рядом, как раз и подтверждала гипотезу подводной диверсии с целью «искупления национального позора». На полотне в темно-зеленых фосфоресцирующих красках глубины восседают верхом на торпедо два аквалангиста. Их лица в масках. Волосы развеваются в воде, а кажется, будто они стоят дыбом от ужаса, и от этого тебя самого пробирает легкая дрожь. Оба диверсанта уже под днищем корабля. Один из них держится за бортовой киль, другой крепит зажим для мины. Зритель смотрит на них снизу вверх, будто сквозь смотровой иллюминатор субмарины, высадившей боевых пловцов и теперь парящей в глубине.

«Джулио Чезаре» погиб в одном из портов Средиземно-

---

<sup>3</sup> Особенными подвигами «Джулио Чезаре» во Вторую мировую войну не прославился. Судя по всему, на картине был запечатлен короткий бой 9 июля 1940 года возле мыса Стило с английскими кораблями, прикрывавшими конвой на Мальту. В том бою «Чезаре» получил повреждения.

морского региона в октябре 1955 года. До сих пор причина этой крупнейшей катастрофы остается загадочной. Есть предположение, что под линкором сработала невытравленная немецкая электромагнитная мина. Но ведь «Чезаре» взорвался на якорной бочке, куда он становился не раз и не два...

Здесь, в Ливорно, я узнал еще один факт, который, как мне кажется, косвенно подтверждает гипотезу подводной диверсии. Дело в том, что в 1955 году ливорненская фирма «KoS. MoS» спроектировала и построила две сверхмалые подводные лодки: SX-404 и SX-506. Габариты последней – SX-506 – относительно «сверхмалые»: длина ее 23 метра, надводное водоизмещение 70 тонн. С экипажем в пять человек эта лодка могла пройти без дозаправки 1200 миль (более двух тысяч километров). На двенадцать суток ей хватало в море всевозможных припасов. Главное назначение SX-506 – переброска боевых пловцов в район диверсии. Восемь морских диверсантов располагались в центральном отсеке (всего отсеков три) на восьми складных койках. В районе высадки четверо боевых пловцов переходили в носовой отсек, облачались в легководолазное снаряжение и через шлюзовую камеру с донным люком выходили в забортное пространство. Там они снимали с внешних подвесок семиметровые пластиковые сигары с прозрачными колпаками двухместных кабин – подводные транспортировщики, садились в них и доставляли к выбранному в гавани кораблю 270-килограммовую

мину с часовым механизмом. Транспортировщики погружались на 60 метров. Мощность аккумуляторов позволяла им нести на себе двух людей и мину со скоростью марафонца – почти сто километфов (свыше 50 миль). Обозначались эти подводные «колесницы» индексами «SF2P/X60».

Сейчас, спустя почти тридцать лет, все эти цифры и индексы перестали быть тайной настолько, что итальянский журнал «Ревиста мариттима» опубликовал даже фотографию сверхмалой подводной лодки SX-506 с транспортировщиками боевых пловцов. А тогда, в 1955-м, та карликовая лодка, видимо, все же была проверена в реальной диверсии с «Джулио Чезаре», после чего фирма «KoS.MoS» построила и продала другим странам свыше шестидесяти таких лодок.

Я так подробно пишу обо всем этом, потому что бывший командир «Сан-Джорджио» Анжелло Беллони, будучи начальником школы и руководителем научно-технического центра, имел прямое или косвенное отношение ко многим диверсиям людей Боргезе. Ведь разработка и строительство сверхмалых подлодок начались еще перед Второй мировой войной.

Если в 1943-м конструктору штурмовых средств было под шестьдесят, то в 1953–1955 годах, когда создавались SX-404 и SX-506, ему едва перевалило за семьдесят – возраст для изобретателя вполне творческий.

Выходило так, что искал патриота, а нашел пособника головорезов Боргезе. Но я и не подозревал, что передо

мной, как говорят реставраторы, «записанная картина» и что  
сквозь верхний малоценный слой вот-вот проглянет новое  
лицо.

## Кто вы, лейтенант Ризнич?

Поздней осенью 1978 года дела занесли меня в Ригу. В одно из воскресений знакомый моряк-библиофил предложил съездить за город – порыться на книжном развале. Место, где собирались книжники, а также филателисты, нумизматы, коллекционеры открыток, значков, орденов, находилось на лесной поляне между поселками Имантой и Бабите. То было великолепное торжище! Глаза разбегались от обилия редкостных обложек, старых открыток, кляссеров с марками, монетами, этикетками... Скупое рижское солнце рябило на планшетах со значками и орденами... Я присел перед чемоданчиком старика филокартиста и стал перебирать пожелтевшие открытки с видами городов, монастырей, ландшафтов. Тут были и дореволюционные «посткарты», и зарубежные – немецкие, французские, английские... Итальянская открытка с изображением монастыря Святого Георгия на северо-восточном мысу Феолент задержала на секунду взгляд: «Сан-Джорджио»! Почему-то раньше не приходило в голову подобрать русский эквивалент итальянскому «Сан-Джорджио». Значит, подводная лодка Анжелло Беллони называлась «Святой Георгий». Незначительное это открытие отложилось в памяти.

В Георгиевском монастыре бывал Пушкин. Место живописнейшее. Мне посчастливилось видеть море с высоты это-

го крутого мыса... Открытку я купил.

Вечером мы рассматривали свои приобретения в кабинете моего друга. Я снял с полки указатель к «Морскому атласу» и наудачу просмотрел названия кораблей, начинавшихся со слов «Святой...», «Святая...».

Есть! «Святой Георгий»! Открываю нужную страницу. Несколько крупиц информации: «Русская подводная лодка... В сентябре 1917 года совершила переход из Специи в Архангельск... Входила в состав сил флотилии Северного Ледовитого океана».

Спрашиваю хозяина атласа, где бы можно было бы еще найти что-то о «Святом Георгии». Приятель порылся в своих картотеках:

– Вот где. Посмотри прекраснейшую монографию Трусова «Подводные лодки в русском и советском флоте». Трусов – бывший машинный унтер-офицер с подлодки «Минога». Ничего более подробного о русских подводных лодках я не читал.

Монографию инженер-капитана 2-го ранга Трусова я читал уже в Москве – в военном зале Библиотеки имени Ленина. Знаток морской литературы оказался на высоте: книга действительно изобиловала редчайшими фотографиями, чертежами, подробными сведениями о конструктивных особенностях и боевых действиях едва ли не всех субмарин русского флота. Но самой важной для меня была 242-я страница. Сжато, но емко Трусов рассказывал о поистине героич-

ческом деле, которое выпало на долю малой – прибрежного действия – подводной лодки. Но спустя три года лодка была продана военно-морскому флоту России и в 1917 году с русской командой совершила труднейший и опаснейший переход из Италии на Русский Север – в Архангельск, переход вокруг Европы, через два охваченных мировой войной океана, через оперативные зоны германских подводных лодок.

Командиром этого корабля был назначен старший лейтенант Иван Ризнич.

Этот человек сразу же заслонил в моих глазах фигуру Беллони, и поиск мой, начатый в Ливорно, обещал продлиться, но уже в ином направлении.

Ризнич, Ризнич... Несколько дней фамилия эта не выходила у меня из головы.

Кого удивишь в наше время переходом вокруг Европы, когда Мировой океан изборозжен по всем широтам, высотам, глубинам, когда «Арктика» раздвинула своим форштевнем льды на самой «макушке» планеты – на Северном полюсе, когда подводные лодки, не всплывая, огибают земной шар под водой, когда Ален Бомбар переплыл Атлантический океан в надувной лодке, когда даже в ванне можно пересечь Ла-Манш?! Но я и не собирался никого удивлять. Я удивился сам. Разглядывая карту перехода, невольно наложил на маршрут «Святого Георгия» маршруты тех кораблей, на которых мне доводилось ходить из Средиземного моря на север, и понял, что видел все те же проливы, мысы, маяки, по

которым определялся и старший лейтенант Ризнич.

И ясно припомнился осенний шторм в Северной Атлантике и высокий башнеподобный мостик нашей подводной лодки, затянутые в резину гидрокомбинезонов фигуры вахтенного офицера и боцмана. Оба обвязаны и принайтовлены страховочными концами к перископным тумбам. Волны перекатываются через рубку так, что подлодка скрывается на время под водой.

Мостик «Святого Георгия» много ниже, чем мостик современных океанских лодок, и я представляю, как накрывало верхнюю вахту в шторм. Удар иной волны легко ломает позвоночник привязанного к рубке подводника, может приложить к лодочному железу так, что и зубы выплюнешь.

В прошлую войну штормовая волна смыла с рубки С-102 сигнальщика и вахтенного офицера. Работали дизели, рулевой в центральном посту вел лодку по курсу, но добрую четверть часа корабль шел вслепую – наверху никого не было.

Шторм для дизельной подводной лодки опасен и тем, что в сильную качку, при больших кренах и дифферентах из аккумуляторных батарей может выплеснуться электролит, и тогда субмарина лишится подводного хода. Разумеется, в жесткую непогоду подлодка может погрузиться и переждать шторм на глубине. Но в военное время любой командир пойдет на это лишь в случае крайней нужды. Он предпочтет душевыворачивающую качку зряшному расходу электроэнергии, которая жизненасушна в подводном бою.

Помимо слепого произвола стихии «Святого Георгия» подстерегали опасности, приуроченные умами специалистов в германском морском штабе: минные поля и позиции подводных рейдеров вокруг Британских островов.

И все-таки Ризнич привел свою «малютку» в Архангельск, совершив первый в истории русского флота океанский поход на подводной лодке.

Я пытался представить себе этого человека. Какой он? Высокий? Коренастый? Черноволосый? С бородой? Веселый? Властный? Откуда он родом? Что с ним стало после семнадцатого года?

Звучная короткая фамилия напоминала другую – Дундич. Олеко Дундич. Может быть, поэтому Ризнич виделся таким же лихим и отважным, как и герой Гражданской войны. Дундич – серб. Фамилия Ризнич, по всей вероятности, тоже сербская. Серб на русской морской службе? Такое вполне могло быть, если вспомнить историю Балканских войн. Но, может быть, Ризнич – это сокращенное «ризничий»<sup>4</sup>, фамилия духовного происхождения?

Проще всего было бы обратиться в Центральный государственный архив Военно-Морского Флота и посмотреть там послужной список Ризнича. Но архив в Ленинграде, а как бы ни хотелось бросить все московские дела и немедленно взять билет на «Красную стрелу», надо ждать, когда в текучке дел и работ выдастся окно, хотя бы в два-три дня. Время шло,

---

<sup>4</sup> Ризничий – монах, заведующий в монастырях хранилищем церковной утвари.

а желанное «окно» никак не выдавалось. Поездка в архив все переносилась и переносилась: из первоплановых дел – во второочередные, из второочередных – в третьестепенные...

## «Неизвестная в восточном костюме»

Летом я часто навещаю Мураново – подмосковный музей-усадьбу Баратынского и Тютчева. До Муранова от нашего Абрамцево рукой подать: можно на велосипеде доехать, можно и пешком дойти.

После морского похода в Италию я снова навестил уютный деревянный дом под тенистыми липами, ходил по комнатам, где в старой бронзе, фарфоре, гобеленах застыл золотой век, в десятый, а может, в пятнадцатый раз прислушивался к рассказу экскурсовода, и уж, конечно же, не побывав в Ливорно, ни за что бы не обратил внимания на фамилию Боргезе, упомянутую экскурсоводом между делом.

Потом, когда Инна Александровна освободилась, я попросил ее подробнее рассказать об итальянце, жившем в Муранове и состоявшем гувернером при молодом барине – Евгении Баратынском.

\* \* \*

Судя по древности рода Боргезе (корни его уходят в эпоху императорского Рима), по его разветвленности, гувернер Баратынского – отставной наполеоновский солдат Джьяченто Боргезе – и «черный князь», командовавший флотилией подводных диверсантов, могли состоять в разноколенном

родстве. Так или иначе, но в мрачной тени Валерио Боргезе мурановский гувернер предстал эдаким Билли Бонсом, который своими рассказами о морских приключениях, о прекрасной Италии, об огненных пироскафах зажег в юноше интерес к Средиземному морю. В конце концов Баратынский отправился в круиз по лазурному морю. Плавание оказалось для него роковым – сорокачетырехлетний поэт умер в Неаполе от разрыва сердца.

Фамилия Боргезе насторожила, что называется, глаз на былые розыски, и когда, разговорившись о Баратынском и его дружбе с Пушкиным, о друзьях великого поэта вообще, Инна Александровна достала новенькую, только что вышедшую книжку «Современники Пушкина» и я стал листать, взгляд сразу же выхватил из текста фамилию Ризнич. Под портретом то ли турчанки, то ли сербиянки стояла надпись – «Амалия Ризнич». Разумеется, к командиру подводной лодки «Святой Георгий» Ивану Ризничу она никакого отношения не имела. Однофамилица, да и только. К тому же Инна Александровна сразу же предупредила, что искусствоведы ведут спор – Амалия ли Ризнич изображена на портрете. Портрет «Неизвестной в восточном костюме» (так называется эта картина) был написан в 30-х годах прошлого века. А возлюбленная Пушкина скончалась в 1824 году. Двадцати-четырехлетний поэт увлекся красавицей итальянкой в пору одесской ссылки. Ей посвящены стихотворения «Простишь ли мне ревнивые мечты», «Под небом голубым страны сво-

ей родной...», «Для берегов отчизны дальней...». Несколько раз вспоминает он о ней и в «Евгении Онегине».

Итак, Амалия Ризнич! Кто она, откуда родом, почему у нее, итальянки, сербская фамилия? И наконец, робкая надежда: а вдруг все это имеет отношение к командиру «Святого Георгия»? Ведь фамилия очень редкая.

Еду в Москву, в музей Пушкина, спрашиваю, нет ли в фондах чего-нибудь об Амалии Ризнич. Разумеется, есть. Мне предлагают сборник пушкиноведческих материалов, выпущенный в 1927 году в Ленинграде. Открываю главу «Семья Ризнич» и переносусь в Одессу начала прошлого века. Сразу же становится ясным, что Амалия Ризнич, в девичестве – Рипп, полуитальянка-полуавстрийка, отходит в моих поисках на второй план, а вот муж ее, Иван Стефанович Ризнич, вполне годится в деды командиру «Святого Георгия». Но это еще надо доказать...

Иван Стефанович Ризнич родился в 1792 году в Триесте, где отец его, серб из Дубровника, держал торговую контору, перешедшую позже к сыну Ивану. Молодой наследник вовсе не ограничивал круг своих интересов одной только коммерцией. Он учился в Падуанском и Берлинском университетах, знал несколько языков, собрал хорошую библиотеку, увлекался театром и итальянской оперой.

Пожив некоторое время в Вене, молодой негодичант переезжает в 1822 году в Одессу, где основывает экспедиторскую контору по хлебному экспорту. Дом Ризнича, как считают

некоторые пушкинисты, и сейчас еще стоит в Одессе на улице Пастера (бывшая Херсонская) под номером пятьдесят.

Энергичный, европейски образованный коммерсант очень скоро занимает в Одессе видное положение и не случайно привлекает внимание Пушкина, с которым даже состоит в переписке. Литературоведы считают, что образ Ивана Ризнича навеял поэту стихотворные строки:

Дитя расчета и отваги,  
Идет купец взглянуть на флаги,  
Проведать, шлют ли небеса  
Ему знакомы паруса?  
Какие новые товары  
Вступили нынче в карантин?  
Пришли ли бочки жданных вин?  
И что чума? И где пожары?  
И нет ли голода, войны  
Или подобной новизны?

Двадцатилетняя красавица итальянка родила ему сына Стефана, который скончался в годовалом возрасте. Заболев чахоткой, Амалия Ризнич уезжает на родину в Италию, где вскоре умирает.

Три года Иван Стефанович живет один, уходит с головой в служебные дела. За добросовестные услуги русскому государству его награждают орденом Владимира 4-й степени. Однако сердце его принадлежит сербскому народу, страдав-

шему под турецким игом. В 1826 году Ризнич издает на свои средства в Лейпциге книгу стихов прогрессивных поэтов-соотечественников.

В 1827 году Иван Стефанович вступает во второй брак – берет в жены графиню Полину Ржевусскую, сестру небезызвестной Эвелины Ганской, ставшей впоследствии женой Бальзака. Новобрачные переезжают из Одессы в имение графини под Винницей, в село Гопчица. Здесь Ризнич строит для местных крестьян церковь и приходскую школу. Деятельный, предприимчивый эмигрант принимает русское подданство, хлопочет о дворянстве и получает его вместе с чином статского советника и должностью старшего: директора киевской конторы Коммерческого банка.

Вторая жена принесла Ризничу двух дочерей и трех сыновей. Самый младший, Иван, родился в Киеве в 1841 году. Вот он-то, надо полагать, и стал отцом Ризнича-подводника. Не хватает лишь маленького звена – даты и места рождения командира «Святого Георгия». Узнать это можно только в Ленинграде – в Центральном государственном архиве ВМФ...

# Продается подводная лодка

Старинное здание Центрального государственного военно-морского архива высится по левую руку от Зимнего дворца, и то, что оно расположено в самом сердце бывшей столицы – на Дворцовой площади, – сразу же настраивает на торжественный лад. С благоговением поднимаюсь по чугунным высокосводным лестницам. Дверь читального зала тяжела, будто снята с боевой рубки линкора. Здесь, в этом доме, обращенном к вечности, спрессована история российского флота. Здесь в шелесте бумаг оживают раскаты давным-давно отгремевших залпов, встают тени великих флотоводцев и безвестных моряков, подают голоса мертвые ныне корабли, их погибшие командиры и умолкнувшие радиопередатчики... Здесь распахиваются секретные некогда досье с государственными и военными тайнами. И кто знает, сколько неожиданных открытий погребено пока в неразобранных архивных папках и связках?.. Во всяком случае, история подводной лодки «Святой Георгий» приоткрылась мне с почти исчерпывающей полнотой. Я прочитал ее, как остросюжетную пьесу – с замиранием сердца. Для удобства дальнейшего рассказа выношу «действующих лиц» в отдельный список:

Адмирал И.К. Григорович – морской министр царской России.

Вице-адмирал А.И. Русин – начальник Морского Генерального штаба.

Дмитриев и Врангель – русские морские агенты в Италии<sup>5</sup>.

Асвадулов – представитель фирмы «Фиат» в Петрограде.

Место действия: Рим, Специя, Корсика, Петроград. Время действия: 1914–1917 годы.

Перед Первой мировой войной Морской Генеральный штаб, сознавая техническую отсталость русского флота, развил активную закупочную деятельность в ведущих промышленных странах.

Заказы были выданы даже на германские заводы фирмы Круппа, которая построила для России три подводные лодки – «Карп», «Карась», «Камбала». Русский заказ оказал заметное влияние на развитие германского подводного флота. Так, параллельно с постройкой лодок для России Крупп начал строить улучшенную подводную лодку для германского флота.

Италия была одной из стран, в которой Морское ведомство России разместило наиболее крупные заказы.

Фирма «Оффичини Галилео» во Флоренции поставляла русскому флоту перископы для подводных лодок и мощные прожекторы для морских крепостей. Долгосрочные контракты были заключены с судостроительными фирмами «Орлан-

---

<sup>5</sup> Должность, идентичная ныне должности военно-морского атташе.

до и Ансальдо», а также с заводом «Фиат – Сан-Джорджио» в Специи, который взял обязательство построить для Черноморского флота подводную лодку водоизмещением в 700 тонн.

Надо сказать, что русские конструкторы, работавшие в подводном кораблестроении, завоевали немало приоритетов. Они, например, первыми установили на лодках дизели в качестве главного двигателя, что значительно увеличило дальность, скрытность и безопасность плавания. Крупным новшеством была постройка Невским заводом двухкорпусных подводных лодок типа «Нарвал» с водонепроницаемыми переборками, разделявшими внутренний объем на изолированные отсеки.

Эти корабли обладали высокой мореходностью и повышенной живучестью.

Итальянская подводная лодка «Фиат» была интересна русским инженерам лишь тем, что в ее конструкции удачно сочетались гидродинамические обводы подводной лодки с компоновкой двигателей надводного хода, что позволяло быстро достигать высоких скоростей.

В мае 1914 года был заключен контракт с обществом «Фиат – Сан-Джорджио» в Специи о постройке подводной лодки «в 252 т водоизмещения». Фирма обязывалась после приемки корабля доставить его в Севастополь. Эта оговорка имела впоследствии решающее значение для судьбы подводной лодки.

Контракт предусматривал основные тактико-технические данные корабля: водоизмещение надводное 252 тонны, подводное 305 тонн.

Вооружение состояло из двух носовых торпедных аппаратов с двумя запасными торпедами. Скорость хода: надводная – 14 узлов, подводная – 9 узлов. Дальность плавания в надводном положении при скорости в 9 узлов – 1500 миль. В экипаж входили два офицера, четыре унтер-офицера, десять нижних чинов.

В боевой рубке – «наблюдательной башне» – имелись иллюминаторы для подводного наблюдения и два периклептоскопа.

За две недели до начала войны начальнику подводного плавания Главного управления кораблестроения вручили телеграмму от вице-адмирала Русина с пометкой «Весьма срочно»:

«Морской Генеральный штаб ввиду возникших политических осложнений просит Ваше Превосходительство принять меры к немедленному переводу покупаемой у завода “Фиат” подводной лодки в один из ближайших французских портов впредь до выяснения положения».

26 июля 1914 года начальник генмора вице-адмирал Русин получил от морского агента в Риме Дмитриева шифрограмму:

«...Исполнить приказание нельзя, т. к. выход из Специи совершенно закрыт, завод “Фиат” описан властями, подвод-

ным лодкам не разрешено погружаться даже в гавани».

31 июля агент генмора во Франции передает в Петербург:

«Дмитриев телеграфировал приказ заводу перевести подводную лодку в Виллафранку, о чем сообщено заводу. Директор мне заявил, что вывести подводную лодку из Специи без разрешения властей невозможно, что правительство ввиду нейтралитета не позволит продажу лодки нам, воюющей стране, но что завод до конца нейтралитета держит лодку в нашем распоряжении на случай соглашения с другой нейтральной страной – Испанией – об условном приобретении ею лодки с доставкой ее во Францию, где лодка может и остаться. Директор добавил, к сожалению, что у него мало надежды на успешный дальнейший ход, ибо власти уже осмотрели подводную лодку и он полагает, что ввиду ее полной готовности в случае объявления войны ее реквизируют».

После соответствующих переговоров директор завода «Фиат» сообщил русскому морскому агенту в Риме, что «МИД Италии, ссылаясь на ст. 6 и 7 Гаагской конференции, указало ему, что завод может продать подводную лодку только невоюющей стране. Категоричность такого заявления ставит завод в невозможность выполнить желание русского министерства прямым и легальным путем; на нелегальный же завод не может решиться, не желая рисковать своей репутацией и отношениями с итальянским морским министерством».

Завод просит выплатить ему половину стоимости кораб-

ля, чтобы в случае непредвиденных обстоятельств лодка юридически значилась за русским правительством.

28 августа 1914 года Русин отдал морскому агенту телеграфное распоряжение:

«Оставить лодку до конца войны в Италии. Никакой денежной платы до окончания приема лодки произведено не будет».

В тот же день он получил ответ от Дмитриева: «Директор завода просил меня дать ему 3—4 дня для обсуждения с соответствующими лицами создавшегося этой телеграммой положения и изыскания способа удовлетворения нашего требования».

Резолюция морского министра гласила: «Мы возьмем после войны, но просить не продавать ни одной державе, кроме, конечно, Италии».

4 сентября 1914 года морской агент Дмитриев уведомил морского министра телеграммой: «Завод “Фиат” согласен на предъявленные требования хранить лодку до конца войны».

Но уже на другой день – 5 сентября – начальник генмора получил из Бордо экстренную телеграмму:

«Командир порта Аяччио сообщил морскому министерству: подводная лодка, заказанная Россией заводу “Фиат”, похищена итальянским мичманом запаса Анжелло Беллони без ведома фирмы и правительства, чтобы идти сражаться в Адриатическое море под флагом России или союзной державы, желающей ее купить. Подводная лодка, совершенно

готовая, со штатской командой пришла под коммерческим флагом на Корсику, чтобы уведомить русское и французское правительства о своем поступке. Подводная лодка идет на Мальту ожидать решения России и в случае отказа всех союзников будет возвращена заводу. Прошу сообщить русскому правительству и просить его ответа. Дмитриев».

Ответ последовал не сразу. В генморе консультировались и совещались около двух недель, пока вице-адмирал Русин не отправил морскому агенту депешу следующего содержания:

«Похищение подводной лодки совершенно неожиданно для нас. Фиат имел в виду перепродать нам лодку через 3-е лицо, возможно, все подстроено Фиатом, однако итальянец нам неизвестен. Так что не исключена возможность авантюры, предпринятой нашими врагами, хотя бы для Турции. Предложите французскому правительству перекупить лодку у нас. Цена 1 815 000 франков. Выпускать лодку с неизвестной командой не следует. Лучше задержать ее немедленно и отправить под конвоем в Тулон».

24 сентября Дмитриев докладывает начгенмору: «Французское правительство арестовало подводную лодку в Аяччио. Французский посол заявил, что она будет возвращена строителям. Итальянское правительство озабочено возможностью последствий этого нарушения нейтралитета, самое же похищение считает простым безрассудством».

25 сентября 1914 года итальянское правительство обра-

щается к французскому с просьбой вернуть подводную лодку. Русин инструктирует своего агенмора в Бордо:

«Предполагаем протест Италии только формальным, и Франция ввиду войны отклонит возврат подводной лодки. Если Франция согласна выдать подводную лодку нам и если адмирал Бюе-де-Лапейерер согласен на участие подводной лодки в совместных действиях союзников, мы пошлем отсюда личный состав и мины».

Спустя три дня Дмитриев сообщил начгенмору подробности угона:

«В официальном заявлении мне Фиат отрицает причастность к краже. Объясняет припадком острого нервного возбуждения командира, увлекшегося фантастическим планом, для исполнения которого воспользовался выходом на пробу радиотелеграфной станции. Лодка еще в Аяччио. Следствие продолжается. Подробности еще не выяснены.

Франция рассматривает дело кражи подводной лодки как гражданское, предоставляя заинтересованным сторонам искать судом. Прошу сообщить, уплатило ли морское министерство что-нибудь за лодку, так как только в этом случае Россия может начать дело».

30 сентября. Секретная телеграмма русского посла из Франции: «Из объяснений со здешним МИДом выяснилось, что французское правительство во избежание щекотливых пререканий с Италией полагало бы рассматривать дело об угоне нашей подводной лодки из Италии в качестве граж-

данского правонарушения. Если русское правительство уже внесло фирме “Фиат” часть стоимости лодки, то это дает ему право обратиться во Франции в суд секвестра...

Ввиду уже дважды предъявленного Италией требования о возмещении подводной лодки, желательно по возможности получить скорее ответ по существу настоящей телеграммы».

Чувствуя, что подводная лодка уплывает, что называется, из рук, чины генмора решаются на авантюрный шаг, смысл которого изложен в служебной записке без подписи, но, судя по почерку, принадлежавшей перу вице-адмирала Русина:

«Морской Генеральный штаб опасается, что если подводная лодка “Фиат” будет возвращена в Италию, то она может попасть Турции или нашим неприятелям, ввиду этого желательно принять всяческие меры, чтобы задержать подводную лодку во Франции.

Морское министерство вошло в переговоры с представителем “Фиата”, чтобы уплатить ему как бы задним числом задаток с тем, чтобы предъявить указанный иск».

2 октября 1914 года последовало прямое указание начгенмора Русина своему агенту в Италии Врангелю:

«...Предлагаю Вам переговорить доверительно с “Фиатом”, что Морское министерство готово уплатить 40 000 франков в виде задатка за лодку. Деньги будут внесены представителю фирмы в Петрограде Асвадурову условным депозитивом на его имя. “Фиат”, получив телеграмму о взносе Асвадурова, должен выдать Вам временную записку о по-

лучении денег задним числом до войны в счет следуемой по контракту суммы... Позаботьтесь, чтобы форма расписки была такова, чтобы ее можно было предъявить французскому суду. Если лодка будет присуждена, будет послана команда для приема лодки, после чего “Фиат” получит остальные деньги.

Морской Генеральный штаб полагает, что в случае, если суд не признает прав на лодку за Россией и вернет последнюю в Италию, итальянское правительство ввиду огласки всей истории принуждено будет иметь особый надзор за подводной лодкой и вряд ли позволит передать ее кому бы то ни было».

Странное молчание морского агента в столь критической ситуации озадачило начальника генмора и вызвало дополнительное напоминание:

«Благовольте на № 1817 ускорить переговоры и ответ».

Врангель молчит. Сутки. Вторые. Наконец 4 октября из Рима приходит долгожданная шифровка.

«Телеграммы (обе) получены сегодня одновременно семь вечера. Первую не могу расшифровать. Термин “Альфа” не известен. Врангель».

Затем через сутки начгенмору приходит еще один тревожный – время уходит! – запрос:

«Прошу сообщить, каким ключом набрана телеграмма № 1817. Несмотря на помощь канцелярии посольства, телеграмма не разбирается. Врангель».

Только 10 октября начгенмору приходит из Рима ответ по существу: «Предполагаю отказ. Морскому министерству известно от завода, что за лодку не поступало взносов. Следствие закончено. Администрация завода привлечена к уголовному суду за действия, могущие нанести вред дружеским отношениям страны с иностранными державами. Завод привлек командира к суду за кражу собственности завода, энергично отрицая в печати причастность к замыслам. Дело получает огласку. По моим частным сведениям, министерство предполагает лодку реквизировать по возвращении. Прошу срочного ответа. Врангель».

11 октября. «Ожидаю директора завода завтра в субботу. Врангель».

В тот же день дополнительная информация от Врангеля: «Директор “Фиата” телеграфирует: ожидает лодку сегодня в Специи. Лодка в 5 вечера вышла из Аяччио».

Третья депеша, полученная в тот же день, гласила: «Лодка пришла в Специю сегодня в час дня. Врангель».

Итак, авантюра с Асвадутовым и французским гражданским судом не удалась. Генмор полагал было отказаться от заказа, не веря уже ни в какие сроки. Война приобретала затяжной характер. А после ее окончания надобность в устаревшей подводной лодке наверняка отпадет. Но события, произошедшие на морских театрах Первой мировой войны, заново предрешили судьбу субмарины.

# На фарватерах – мины!

Летом 1915 года на Русском Севере (в Белом море) на главном морском пути, связывавшем Россию с союзниками, и прежде всего с Англией, появились немецкие мины. Открываю папку с надписью:

«Дело Архангельского Контр-Разведывательного отделения о минах в Белом море...» Начинается оно с вырезки из газеты «Архангельск» за 5 июля 1915 года – «Мины на Белом море»: «Объявляется для сведения мореплавателей, что в горле и бассейне обнаружены плавучие мины...»

Следующий лист «Дела...» представляет секретную телеграмму из Петрограда в Архангельск подполковнику Кашинцеву от генерал-майора Бонч-Бруевича:

«По сведениям нашего великобританского военного агента, служащий по транспорту грузов в Гамбурге немецкий офицер руководит разбрасыванием мин на Белом море. Совершенно срочно примите меры».

Первыми жертвами немецких минеров пали трое поморов-рыбаков. Даже казенный язык полицейского донесения, полученного начальником Архангельского отделения контрразведки подполковником Кашинцевым, передает драму, разыгравшуюся на берегу Белого моря:

«Пристав села Кузомени Горшков донес, что в селении Пулонге наносной береговой миной разорваны на мелкие ча-

сти трое крестьян и что по заявлению крестьян-промышленников Умбы замечена на море по направлению к Кандалакше подводная лодка».

29 июня 1915 года в районе Городецкого маяка взорвался на mine шедший в Архангельск финский пароход «Урания» с грузом динамита и бензина.

Печальный список пароходов, подорвавшихся на немецких минах в Белом море, рос с каждой летней неделей 1915 года.

Вслед за «Уранией» отправились на дно английские транспорты «Твейлэйт», «Друмлойсон», «Ардель», груженные углем и лесом, подорвались русская парусная шхуна «Николай» и норвежский углевоз «Лисекер», затем снова англичанин – пароход «Мадура» с русской пшеницей и льном в трюмах...

Плавучие немецкие мины наносили ощутимый ущерб российскому и союзническому мореходству на главной северной коммуникации. А тут еще в районах Ледовитого океана, прилегающих к горлу Белого моря, появились германские подводные лодки. С волнением читаю телеграмму, отбитую подполковнику Кашинцеву со Святоносского маяка 6 августа 1915 года: «Капитан пришедшего парохода “Бетти” имеет подобранного тяжело раненного человека с английского парохода “Гродно”, уничтоженного германской подводной лодкой U-422. Требуется немедленная медицинская помощь».

11 августа 1915 года на стол начальника разведотдела штаба главнокомандующего 6-й армией легла такая телеграмма: «По уверениям рыбаков-промышленников, мины эти разбросаны каким-то норвежским пароходом, идущим с грузом в Архангельск. Штабс-капитан Петров».

Этот же штабс-капитан Петров составил архангельскому генерал-губернатору обстоятельный доклад, весьма красноречиво характеризующий охрану водных районов близ Архангельска и Мурмана.

«Специально командированный в Белое море агент отделения сообщил: охраны Кольского залива абсолютно нет никакой ни на берегу, ни на море, а потому легко и безнаказанно возможна постановка мин, и пароходы, приходящие в Семеновские острова с грузом для новостроящейся железной дороги, могут быть потоплены и загорядят фарватер, чем лишат на сравнительно большое время возможности подвоза необходимых для постройки материалов и провианта рабочим.

На островах Паное у входа в горло Белого моря, по уверениям лица, хорошего осведомленного о положении на островах, возможен склад германских мин, острова эти не обследованы».

Русский консул в Финмарке Цур-Милен срочно сообщал своему шефу – министру иностранных дел Сазонову – ценную информацию, которой поделился с ним нглийский вице-консул в Нарвике Гэнер: «В местах появления герман-

ских подводных лодок находящимися поблизости английскими тральными пароходами был замечен в отдалении какой-то сомнительный пароход, окрашенный в черный цвет, который, как Гэнер склонен был думать, может быть грузовым судном, имеющим на борту запас минерального топлива для снабжения им подводных лодок, представляя собой как бы плавучую базу для последних. Цур-Милен».

Угроза русскому и союзническому судоходству на Севере возросла до такой степени, что Морской Генеральный штаб в докладе императору Николаю II за февраль 1916 года вынужден был констатировать:

«Императорским Морским Министерством получены агентурные сведения, что наше тяжелое положение (из-за отсутствия надлежащей охраны на севере) известно неприятелю. Противнику также известно, что возле незащищенного мурманского побережья находится 20–30 судов, ждущих перехода в Архангельск.

В Кольском заливе (Александровск и Семеновы острова) сосредоточены грузы совершенно бесценные, среди которых одних только ружей свыше 700 000 штук, и удачно выполненной операцией противник может сразу уничтожить вооружение целой почти  $\frac{3}{4}$ -миллионной армии».

Учитывая опасность, генмор еще 5 августа 1915 года перебросил из Вологды в Архангельск для охраны Беломорья две подводные лодки – «Дельфин» и подводную лодку № 2.

Оба корабля практически были небоеспособны и почти

всю войну простояли в Архангельском порту. 3 мая 1917 года командующий флотилией Северного Ледовитого океана уведомлял генмор: «Штаб полагает считать подводные лодки “Дельфин” и № 2 непригодными для боевой службы».

В конце 1916 года появилась реальная надежда заполнить итальянскую субмарину. Завод «Фиат» построил для отечественного флота серию больших лодок, так что нужда в малых, надо полагать, отпала.

«4 декабря 1916 года. Секретно. Справка морскому министру

Морской Генеральный штаб полагал бы желательным вышеупомянутую подводную лодку по приемке ее отправить с нашим уже личным составом на Север для защиты Кольского залива.

Для осуществления этой операции представляется наиболее желательным назначение командиром лодки № 1 старшего лейтенанта Ризнич».

Резолюция морского министра: «Согласен».

\* \* \*

В один прекрасный день сотрудница архива положила мне на стол две тоненькие папки: вахтенный журнал подводной лодки «Святой Георгий» и послужной список старшего лейтенанта И. Ризнича.

Жадно листаю личное дело командира «Святого Геор-

гия» – фотографии нет, как нет ее в архиве вообще. Скупые анкетные данные. Первым делом ищу сведения о рождении. Вот они: «Ризнич Иван Иванович, из дворян Киевской губернии, православный, родился 19 января 1878 года». Все сходится! И отцу в год рождения сына было 37 лет. Вышло, что командир «Святого Георгия» вел свой род от «пушкинского» Ризнича и что он в самом деле приходился великому французскому романисту внучатым племянником.

Испытываю почти физическое блаженство от того, что круг замкнулся. Кажется, уже третий круг в розысках по делу «Святого Георгия».

Читаю послужной список дальше: «Окончил Морской кадетский корпус. Действительная служба началась в 1895 году в Черноморском флотском экипаже. Через четыре года – вахтенный начальник на эскадренном броненосце “Синоп”, затем ревизор на минном крейсере “Гридень”, ревизор и водолазный офицер на крейсере 1-го ранга “Память Меркурия”».

В 1902 году – помощник начальника водолазной школы. В Русско-японскую войну «за труды по обстоятельствам военного времени» награжден орденом Св. Анны III степени и светло-бронзовой медалью «В память 200-летия Гангутской победы».

Молодой офицер тянется к знаниям, посещает лекции Военно-юридической академии.

В декабре 1907 года Ризнич круто меняет службу – пе-

реходит в только что созданный учебный отряд подводного плавания.

Как отмечал в служебной аттестации Ризнича командир 8-го флотского экипажа: «В службе сего офицера не было обстоятельств, лишающих права на получение знака отличия беспорочной службы». Тем не менее 3 июля 1908 года Ризнич был уволен в запас. Почему?

Прежде чем найти ответ на этот вопрос, я решил съездить на родину моего героя. Может быть, там помнят его, может быть даже – но это была уж вовсе дерзкая надежда, – там живет кто-нибудь из его потомков, дальних родственников? Еду в Киев...

«Украинская энциклопедия» подсказала, где искать село Гопчица: Винницкая область, Погребищенский район, железнодорожная станция Ржевусская, река Россь. Название станции обнадеживало: если фамилия бабушки моего героя сохранилась на вокзальной вывеске, то уж наверняка что-то осталось от Ризничей и в родовом селе. Как-никак, а Иван Стефанович выстроил там церковь и школу.

...Автобус мчался вдоль берега полноводной Росси. Золотые холмы полей накатывали к реке от дальних лесов. Под старыми ветлами паслись кони. Потом за зеленой колоннадой стройных тополей открылись домики Гопчицы – ладные кирпичные хаты в садах и виноградниках. Кое-где сохранились и мазанки под соломой, будто для того, чтобы помнить, каким было село лет сто назад.

Председатель местного колхоза Алексей Платонович Лесовой, человек нездешний и новый, с живым интересом выслушал историю «Святого Георгия» и его командира. И как ни осаждали его страдные летние дела, повел меня смотреть, что осталось от старого имения. Осталось, увы, немного: лишь зерновой амбар, сложенный из дикого камня. Церковь Козьмы и Дамиана разобрали в 1953 году, тогда же снесли и старую школу. На ее месте сейчас новая, имени героя-пограничника Павленко.

– Знаете что, – посоветовал мне в утешение Лесовой, – сходите к бывшему директору школы. Он историю села писал. Может, он чего скажет?

Юрий Константинович Храбан, старый сельский интеллигент, усадив меня на лавочку в своем саду, повел рассказ о Гопчице со времен Богдана Хмельницкого. Я не торопил его и услышал наконец долгожданную фамилию, правда, Храбан, кроме того, как «пан Ризнич» был здешним управляющим, поведать больше ничего не смог. Но зато он рассказал, как лет тридцать назад его ученики, роясь на месте сломанной церкви, наткнулись на склеп с дубовым гробом, накрытым железным колпаком с надписью «Ризничь». Самостоятельные археологи гроб вскрыли и обнаружили на золотистом бархате скелет рослого человека. Пришли взрослые, гроб закопали, склеп засыпали, а железный колпак унесли на колхозный двор. До недавнего времени он служил поилкой для мелкой живности.

– Так и не сохранился?

– Нет. Наверное, на металлолом сдали. А вот место склепа могу вам показать точно.

И мы пришли к новой школе. На месте старой, ризничевской, лежал большой камень, но не памятный знак, как мне показалось, а просто валун, чтобы по лужайке не ездили.

Отсчитав от нижней ступеньки заднего крыльца полтора шага, Храбан показал мне чуть заметную впадину подле утоптанной дорожки.

– Вот здесь.

Я взял немного земли с места родовой усыпальницы Ризничей.

Из Гопчицы, бывшего имения Ризничей под Винницей, я возвращался подавленный тем, что увидел – сровненный с землей фамильный склеп предков моего героя. Коротая время в ожидании киевского поезда, я рассказал о своих поисках соседу-попутчику, пожилому железнодорожнику из местных жителей.

– А вы в Круподеринцах не были? – спросил он меня. – Там какая-то церковь морская, с якорями.

На перроне затерянной в винницкой глубинке станции это сообщение прозвучало как известное присловье, обозначающее верх нелепости: «Подводная лодка в степях Украины». Кажется, я ответил что-то в этом духе, и железнодорожник принялся рьяно убеждать меня:

– Точно говорю – с якорями. Моряки там похоронены. А

церковь строил граф Игнатьев... Да вы сходите, тут семь километров всего, до поезда успеете...

И я пошел. В старинное село Круподеринцы, любимое имение графа Игнатьева, того самого, что заключал знаменитый Сан-Стефанский мир<sup>6</sup>, меня подвез с полдороги попутный мотоциклист. Если бы не треск мотора, можно было бы представить, что вокруг ожили пейзажи из гоголевских поэм про сказочных виев, прекрасных утопленниц и отважных кузнецов. В камышовых зарослях на берегу пруда с кувшинками и, должно быть, с русалками прятались каменные стены некогда водяной, а потом машинной мельницы – круподерни, теперь полузаброшенной и потому таинственной.

Церковь, повторявшая черты воинского храма в Плевне, стояла на крутом холме в такой же буйной зелени, в какой утопала мельница и все село. И никаких якорей, равно как и колоколов, не просматривалось. Но за церковью, на погосте, по углам каменной глыбы, увенчанной дубовым крестом, лежали четыре адмиралтейских якоря. На камне едва проступали слова, выбитые, как мне объяснила сторожиха, по распоряжению графини Игнатьевой на символической могиле сына-моряка: «Крест сей воздвигнут в 1914 году в молитвенную память лейтенанта гвардейского экипажа графа Владимира Игнатьева, капитана 2-го ранга Алексея Зурова и всех наших славных моряков, с честью погибших в Цусимском

---

<sup>6</sup> Договор между Россией и Турцией, завершивший Русско-турецкую войну 1877–1878 годов. Подписан в Сан-Стефано.

бою 14–15 мая 1905 года».

Останки лейтенанта Игнатьева и старшего офицера крейсера «Светлана» кавторанга Зурова покоились за тысячи миль от этого камня на дне Желтого моря. А здесь, в зачарованной глуши, лопались от зноя стручки акаций и лениво гоготали гуси в чьем-то сонном саду.

Меньше всего я ожидал прочесть на памятнике имя Зурова. Для меня оно было связано лишь с забавным эпизодом, рассказанным академиком Крыловым в своих «Воспоминаниях»: однажды перед «страшным» экзаменом по мореходной астрономии кадет Морского корпуса Леша Зуров проник по поручению однокашников в типографию, где печатались билеты, и, не имея времени на списывание задач, спустил брюки, сел на литографский камень, после чего товарищи добросовестно изучили оттиск. За эту лихую проделку Зуров едва не попал в штрафную роту. Спасла его резолюция генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича: «Вот такие офицеры и нужны русскому флоту, не терпящиеся при любых обстоятельствах».

От того литографского камня до этого – надгробного – Зурова отделяло немного. Трудно было представить на мостике гибнущего корабля этого веселого удалыца. Мне стало жаль его, как будто я знал его близко. Да ведь и знал: такие, как он, на флоте не переводятся...

Я стоял у черного камня. Сладковатая горечь цветущей сирени мешалась с пряной прелью погоста. Журчали птички

ГОЛОСА.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.