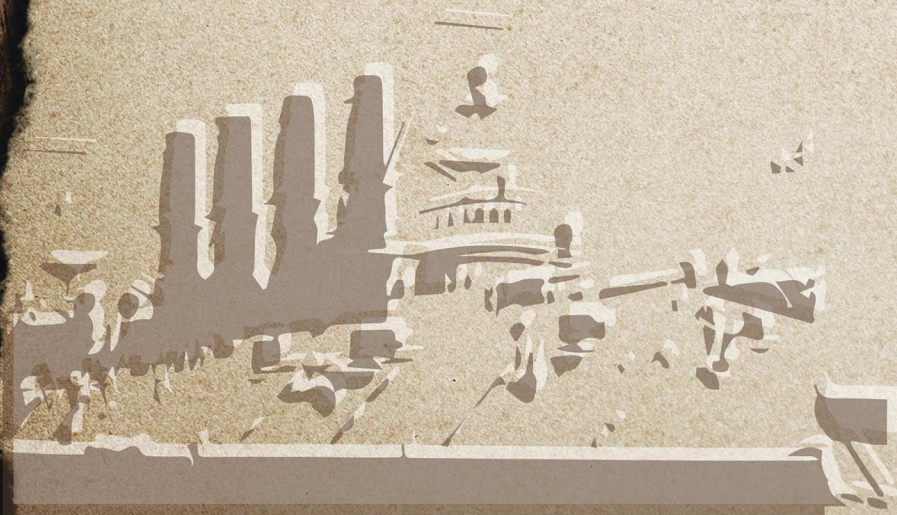


С. Г. Самченко

Крейсер
«ВАРЯГ»:
СУДЬБА И ЛЕГЕНДА



С. Г. Самченко

Крейсер «Варяг». Судьба и легенда



**Москва
Берлин
2019**

УДК 94(47).073
ББК 68.35(2)5
С17

Самченко, С. Г.

С17 Крейсер «Варяг». Судьба и легенда / С. Г. Самченко. – Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2019. – 335 с. : ил.

DOI: 10.23681/571117

ISBN 978-5-4499-0323-5

Наверное, в истории Российского флота нет корабля более знаменитого, чем крейсер «Варяг». Царь Николай II, стремясь затмить в глазах общественности неудачи в Русско-японской войне, дважды наградил его моряков за одно и то же сражение. Австрийский поэт Грейнци сочинил песню, которую перевели на русский язык и поют в России до сих пор. Десятки всевозможных знатоков то превозносят, то ниспровергают. А меж тем, история корабля и ее кульминация – события 27 января 1904 года в отдаленном корейском порту Чемульпо за сто с лишним лет уже начали стираться в человеческой памяти. Когда кончается биография – начинается легенда...

Не претендуя на истину в последней инстанции, автор этой книги сводит воедино сведения об истории проектирования, строительства и службы крейсера, и на основании архивных данных анализирует эти события. Задача книги – не в том, чтобы склонить читателя к какой-либо точке зрения, а в том, чтобы дать максимум основанной на разносторонних источниках информации о «Варяге», на основании которой каждый читатель сам сделает для себя определенные выводы.

УДК 94(47).073
ББК 68.35(2)5

ISBN 978-5-4499-0323-5

© Самченко С. Г., текст, иллюстрации, 2019

© Издательство «Директ-Медиа», оформление, 2019

Часть 7

Пленный

Стационеры Англии, Франции и Италии приняли на борт не только раненых русских моряков, но и тех, кому суждено было не получить ни царапины. Собственным экипажам пришлось очень хорошо подвинуться в кубриках. Особенно тесно было на борту «Паскаля»: он забрал и часть экипажей сражавшихся стационеров, и десантную роту «Севастополя», и даже весь состав русской дипломатической миссии с казаками охраны. В результате на борту относительно небольшого крейсера очутилось без малого 800 душ посторонних.

Да, кстати, в акватории Чемульпо был ведь еще один русский корабль. Гражданский. Мы уже упоминали его имя в главе о дипломатической миссии – «Сунгари», грузопассажирский пакетбот в собственности Китайско-Восточной железной дороги. Когда «Варяг» и «Кореец» после боя были уничтожены, «Сунгари» под угрозой конфискации японцами разделила их участь: вышла под русским коммерческим флагом на первое же относительно глубокое место гавани и открыла кингстоны. Перед затоплением ликвидаторная партия частично разобрала котлы, побросав детали за борт, и устроила пожар в жилых отсеках. Теперь и команда «Сунгари» нашла приют у иностранных стационеров.

В условиях скученности начали умирать тяжелораненые: в лазарете «Паскаля» от заражения крови и анаэробной гангрены умерли восемь русских моряков. Капитан первого ранга Виктор Сенэ попробовал привлечь к размещению команд «Виксбурга», который пока спасенных на борту не имел. Но американского капитана Маршалла уговорить не удалось – он сослался на то, что его начальство не рекомендует ему активно вмешиваться в «Чемульпинский инцидент». А начальству, конечно, виднее. Наверное, это был первый, кого прирожденному дипломату Виктору Сенэ не удалось уговорить...

Среди раненых, размещенных на борту «Тэлбота», тоже начались заражения и гангрены. Надо было что-то решать с теми, кому невозможно оказать правильную помощь в условиях корабельных лазаретов. 25 лежащих раненых пришлось

свезти на берег в английский миссионерский госпиталь, где за ними ходили британские и японские врачи, а также корейские сестры милосердия. Официальное покровительство над ними принял французский вице-консул.

Что же получается – наличие русских моряков на оккупированном японцами берегу дает повод объявить, что «Руднев бросил часть экипажа своего крейсера в японском плену»? Да, был риск, что страна, напавшая на соседа, по сути, без объявления войны, назовет небоеспособных раненых в нейтральном госпитале – пленными. Но вообще-то это прямое нарушение международных норм. При этом оставлять этих раненых на борту чужих стационаров было уже равносильно убийству – по мнению британского врача Т. Остина, в этом случае они могли бы прожить от 2 до 5 суток.

Кстати, японские представители в Сеуле пообещали от имени своего правительства, что трогать моряков «Варяга» никто не будет, а считаться они будут не военнопленными, а спасенными после гибели корабля. С точки зрения международных законов, это статус, предусматривающий в подобной ситуации интернирование, а не плен... Впрочем, выздоравливающие моряки «Варяга» все-таки были препровождены в лагерь военнопленных.

Теперь уже адмирал Уриу не настаивал на том, чтобы все стационары быстро собрались и покинули захваченный город. Он вел с представителями стационаров переговоры о судьбе принятых ими моряков и настаивал на том, чтобы все офицеры из числа русских экипажей непременно подписали особый пакт о неучастии в дальнейшем в боевых действиях против Японии.

Наконец, пакт был подписан. Дальнейшие затягивания с ним подвергали риску и стационаров, и живших в крайней тесноте людей на их борту. Третьего февраля 1904 года по русскому стилю, неделю спустя после сражения, оккупационные власти разрешили уйти из Чемульпо в Сайгон «Паскалю». Затем и «Гэлбот» передал полномочия старшего по рейду остающейся до поры «Эльбе» – и отбыл в Гонконг. Проходя на входе в фарватер в координатах гибели «Корейца», он почти демонстративно отдал траурный салют... Утвер-

ждается – что по просьбе русских пассажиров. Наконец, 10 февраля покинула Чемульпо и «Эльба».

...Им больше никогда не суждено будет исполнять обязанности стационаров в одной акватории. «Паскаль» первым из участников событий покинет этот свет в 1911 году – будет списан вскоре после ходовой аварии. «Тэлбот» будет отозван в метрополию и войдет в состав 12-й крейсерской эскадры в Дуврском проливе. Когда начнется Первая Мировая война, он займется рейдерством и даже отметится захватом германского парохода. В апреле 1915 года, в Дарданеллах, вместе с броненосцем «Голиаф» обеспечит высадку десанта на турецком берегу. Затем возглавит одну из колониальных станций в Восточной Африке, к 1918 году будет охранять рейд в Кейптауне... Прервется его путь в 1921 году, когда боевая ценность крейсеров его поколения окончательно утратит всякое значение под прессом эпохи дредноутов. К новым – дредноутским – временам сможет более или менее приспособиться только «Эльба»: она по модернизации получит катапульту с аэропланом и станет одним из первых в Италии разведчиков-гидроавианосцев. Но и ее время истечет в начале двадцатых годов.

Они служили своим державам спокойно и честно – без особенных громких дел. И возможно, их судьбы сегодня были бы уже мало кому интересны, кроме специалистов по додредноутским временам парового военного флота. Но так получилось, что вошли в историю – в кильватере «Варяга»...

Некоторое время – примерно 10 дней – подлинная история событий в Чемульпо не была толком известна в России. Вице-адмирал З. П. Рожественский, например, зная, что «Варяг» испытывает проблемы с ходовыми, был уверен, что крейсер попросту захвачен японцами. Ну как «нестроевому» крейсеру драться или уйти!

Наконец, 6 февраля Руднев пишет свой рапорт наместнику... Бытует в определенных кругах мнение, что именно вице-адмирал Алексеев, наместник Его Величества на Дальнем Востоке, воспользовавшись этим рапортом, и раздул всю историю проигранного боя до немыслимых высот.

Главная беда этой версии в том, что австрийский поэт Рудольф Грейнци, уже на восьмой день после чемульпинского

боя опубликовавший песню о подвиге «Варяга», которую в переводе Евгении Студенской до сих пор поет в России каждый кадетский хор, не был подчиненным Алексея Александровича. Он – даже не русский подданный. И приказать, что следует думать по поводу тех или иных событий, настоящему поэту очень трудно...

Не подчинялась воле русского генерал-адмирала и немецкий стационар в Шанхае «Герта» (того же типа, что и «Ганза», кстати), а ее матросы чествовали моряков «Варяга» и «Корейца» как героев, братались с ними, менялись бескозырками. Простой и искренний человеческий порыв к дружбе почти невозможно срежиссировать начальственным приказом. И русской прессы, которая могла бы как-то транслировать мнение Алексеева о «Варяге» в Шанхай, на борт «Герты» не поступало.



Встреча моряков «Варяга» и «Корейца» в Петербурге

И уж тем более не мог подпевать генерал-адмиралу давний противник русского флота – турецкий адмирал Гуссейн Хусни-паша, воевавший против России дважды за свою жизнь. А встречу экипажам «Варяга» и «Корейца» в Константинополе он устроил такую по-восточному пышную, что и англичане не помнили: с подарками, военными оркестрами и показательными выступлениями турецких воинов – представителей различных родов войск...

Все эти люди – что же, на алексеевскую пропаганду повелись? Или просто факт признали: выполнять свой долг по уставу и совести при наличии прямого попустительства командования, старательно не замечавшего военной угрозы – это, пожалуй, и есть героизм...

Когда Всеволод Федорович Руднев представлял к наградам отличившихся в бою моряков, он внес в списки лишь десятка три фамилий. Но по «донесению о сражении у Чемульпо», отредактированному и приукрашенному в штабе Наместника, император Николай II принял решение представить к Георгиевским крестам поголовно оба экипажа. Награды были вручены по прибытии моряков пароходом в Одессу. При этом и командирское представление отменено не было, так что некоторые моряки «Варяга» и «Корейца» были за один и тот же бой награждены дважды. А потом получилось так, что и трижды – правда, позже, уже при советской власти, когда медали «За Отвагу» и «За победу над Японией» были вне статута вручены дожившим до новых времен пятидесяти ветеранам-участникам этого боя. По общему мнению флотской общественности, еще тогда, в 1904 году, с наградами власти «немного перестарались». Награждение же ветеранов сорок с лишним лет спустя, да еще медалью за то, в чем они уже по возрасту не участвовали, вообще выглядит чисто пропагандистской правительственной акцией.

16 апреля 1904 года военным эшелоном экипажи «Варяга» и «Корейца» прибыли в Санкт-Петербург и парадной колонной прошли по Невскому при огромном скоплении приветствующих горожан. Для нижних чинов был дан званый обед в Николаевском зале, офицеры удостоились чести быть принятыми самим императором. Было много оркестров и оваций, цветов и подарков, дамского восхищения и ликования простого

народа... И все это – на фоне горьких военных событий на Дальнем Востоке, недвусмысленно свидетельствующих о глубоком кризисе российской имперской системы. Царь награждал героев, пока его министры и генералы, обеспечившие неготовность вооруженных сил к решительным боевым действиям, неуклонно и почти что планомерно проигрывали эту войну...



Парад героев Чемульпо

Кстати, не все офицеры «Варяга» однозначно положительно отнеслись к торжествам, устроенным в их честь. Мичман Черниловский-Сокол, мичман Балк, военврач Банщикова, к примеру, писали, что всерьез опасались: не попадут ли они в Питере вместо парада в трибунал. Все-таки, бой проиграли

вдребезги, да и корабль, несмотря на затопление, похоже, достанется врагу...



*Приветствие царем экипажей «Варяга» и «Корейца»
у Зимнего дворца 16 апреля 1904 г.*

В это время морякам уже было известно, что японцы в Чемульпо пытаются организовать судоподъемную операцию и вытащить крейсер со дна – благо, затонул неглубоко. Уже 30 января (12 февраля по русскому стилю) адмиралом Уриу была вызвана из Сасебо группа водоотливных буксиров. А японский штаб Соединенного флота с прямого разрешения Морского министра начал формировать из специалистов военно-морского арсенала состав специальной спасательной экспедиции для подъема «Варяга».

Возглавил эту работу выдающийся японский флотоводец и одновременно – военно-морской инженер контр-адмирал Араи Юкан. Он в свое время принял с британского завода и привел в Японию «Чиоду», участвовал в войне с Китаем, командовал броненосцем... Но нас он сейчас интересует, прежде всего, как мастер оригинальных решений при спасательных операциях.



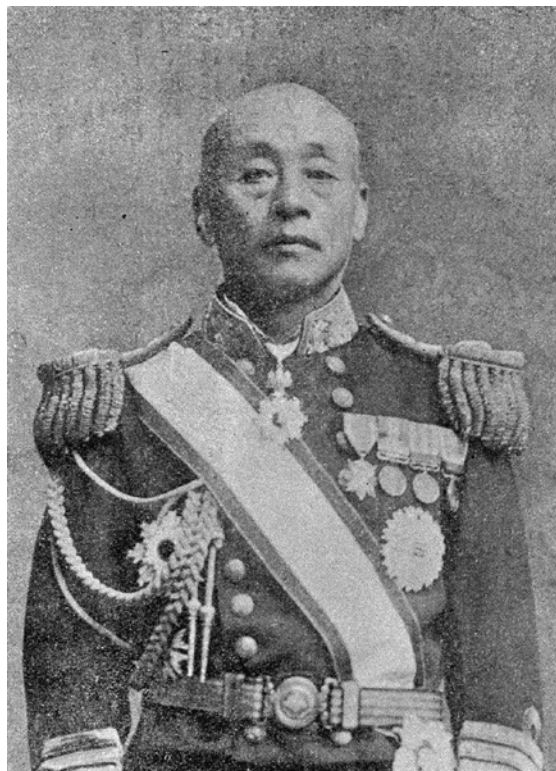
«Варяг», подъемные работы

Это он, Арай Юкан, некоторое время назад при подъеме затонувшего в результате диверсии в Сантьяго-де-Куба американского броненосца «Мэн» предложил: коль скоро по объективным обстоятельствам нельзя поднять пострадавший от взрыва броненосец обычным способом – заделкой пробоины, продувкой отсеков и наложением кессонов, то надо добыть побольше быстро твердеющего в воде бетона. И прямо на мелководье возвести вокруг корабля стену, как в доке. А потом откачать из нее воду – и тогда уже, насухо, зашивать дефекты обшивки пострадавшего корабля...

Он же, лучший японский специалист по спасательным работам, откачал потом в захваченном Порт-Артуре корабли Первой Тихоокеанской эскадры, расстрелянные осадной артиллерией и открывшие кингстоны на внутреннем рейде поверженной крепости. Не добрался только до «Севастополя», затонувшего на глубоком месте в бухте Белый Волк.

4 февраля (17-го по русскому стилю) Арай Юкан прибыл в Чемульпо – с водолазами и транспортом обеспечения подводных работ. И сразу же приступил к обследованию крейсера на дне. После чего сообщил адмиралу Уриу, что его эскадра,

оказывается, *«почти целый час не могла утопить неисправный корабль».*



Адмирал Араи Юкан

Удивления Уриу не высказал. Или просто не подал виду, что это для него – новость. Зато подробно расспросил коллегу о перспективах восстановления «Варяга».

– Я не вижу большой выгоды в спасательных работах, – ответил Араи, – даже если его тощий корпус выдержит неизбежные перегрузки при подъеме, ремонта предстоит очень много. И еще, пожалуй, вам следует знать, что с энергетической системой там, по-видимому, большие проблемы, возникшие задолго до встречи с вашими доблестными воинами. Я бы сказал, что при значительных затратах сил

и средств на подъемные работы мы не получим полноценного пополнения. Сделать этот крейсер грозной боевой единицей Соединенного флота будет невозможно.

Контр-адмирал Уриу Сотокити посмотрел старому товарищу в глаза и со спокойствием истинного самурая ответил:

– Значит, Араи-сан, нам с вами предстоит сделать невозможное. Я рассчитываю на вас.



Обследование затонувшего «Варяга» японскими специалистами

Донный грунт в Чемульпо мягкий, илистый. При затоплении «Варяг» лег на дно с креном 90 градусов и достаточно глубоко вдавился в этот вязкий грунт левым бортом. Для начала подъемных работ надо было максимально выровнять крен, чтобы крейсер встал на ровный киль или хотя бы приблизился к этой позиции. Поэтому спасательные работы начались с разгрузки корабля и спрямления его на грунте.

Для этого Араи велел вскрыть борт крейсера чередой отверстий на протяжении всех угольных ям правого борта – несмотря на то, что в прилив в них попадала вода, – и извлечь весь остаток угольного запаса. Угля было найдено много:

крейсер явно хорошо подготовился перед боем к тому, чтобы оставить этот город навсегда.

Затем приступили к демонтажу палубной артиллерии. Срезали трубы и вентиляторы котельных отделений, удалили мачты на уровне верхней палубы и частично разобрали кормовую надстройку.

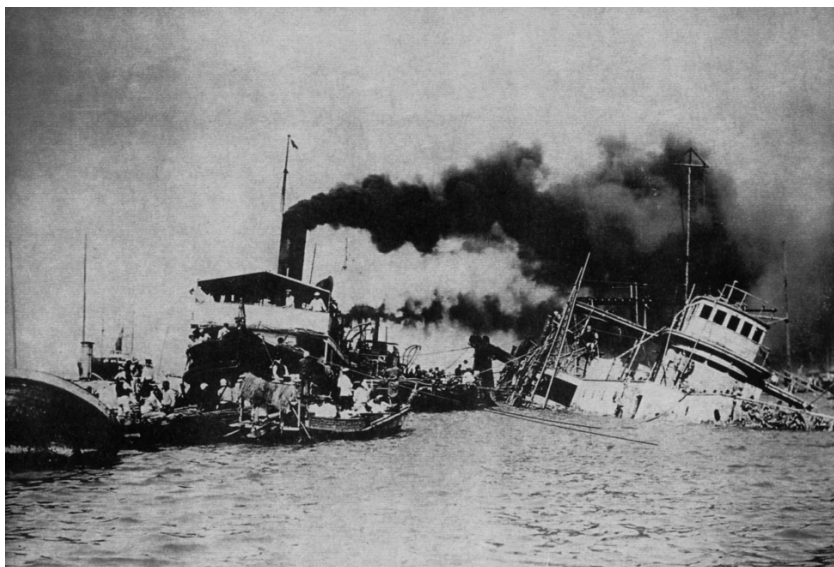


Японские инженеры на борту затопленного «Варяга»

К июлю, когда погода позволила длительные подводные работы, Араи решил, что можно начинать размывать грунт под килем «Варяга». Проще говоря, земснаряды должны были вырыть на дне подходящую по размерам яму, чтобы крейсер в нее сполз и стал опираться на киль, а не на бортовые конструкции. Это вполне удалось: крен удалось уменьшить с 90 до 25 градусов. После этого появилась возможность удалить и всю артиллерию левого борта.

Затем Араи распорядился начать временную заделку пробоин. Боевые пробоины и технологические разрезы зашили листами металла, поверх наложили просмоленные брезентовые пластыри с подкреплением деревянными щитами, закрыли

доступные кессоны, мелкоосколочные повреждения попросту забили вырезанными по их форме деревянными пробками и также наложили пластыри. Подогнали водоотливников и запустили насосы суммарной мощностью 7 000 тонн в час. Одновременно другими насосами в отсеки корабля нагнетался воздух, чтобы вытеснить воду. Араи ожидал, что при такой интенсивности водоотлива крейсер начнет всплывать, но... герметизация корпуса не удалась. «Варяг» даже не оторвался от грунта.



«Варяг». Спрявление крена

Араи уточнил проект подъема: надо смонтировать прямо на корпусе крейсера большой пустотелый кессон из дерева, металла и нескольких слоев просмоленной парусины. Подвести дополнительные насосы.

Когда мощность насосов удалось довести до 9000 тонн в час, попытку подъема вновь повторили. Но «Варяг» опять не всплыл. Значит, без кессона не обойтись... Араи вновь засел за чертежи, китайские кули на берегу принялись пилить доски, кипятить в огромных чанах смоляной вар для пропитывания жесткого, белого брезента на пластыри.



«Варяг» во время спрямления крена

С первым вариантом кессона попытка подъема была столь же «успешна», что и предыдущие. Когда командующий Соединенным флотом вице-адмирал Хейхатиро Того поинтересовался

делами в Чемульпо, Араи телеграфировал: **«Сделали все, что планировали, но крейсер упорно намерен зимовать на дне».**

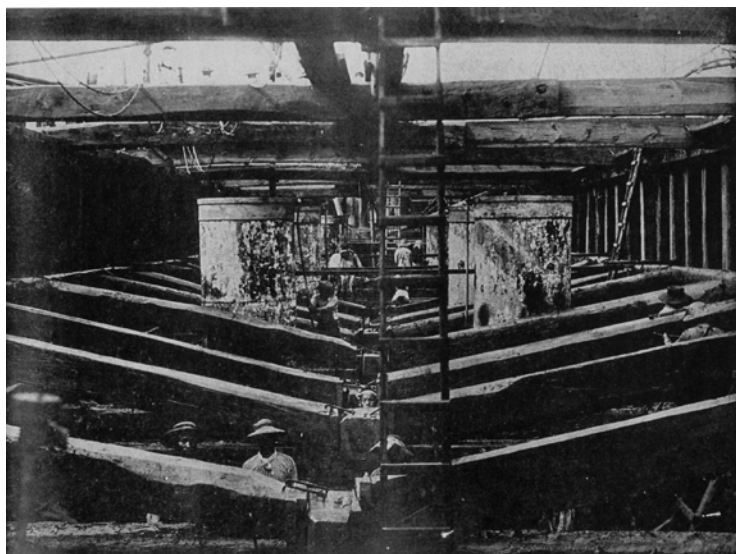
17 октября Араи велел свернуть спасательные работы до весны. Чтобы положение корабля на дне не изменилось, применили фиксацию канатами и якорями.



«Варяг». Монтаж кессона

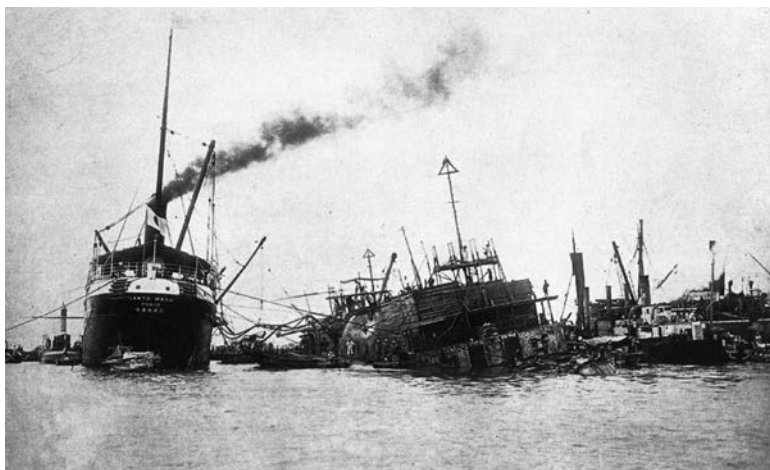
В январе 1905 года Араи Юкан был отозван в капитулировавший Порт-Артур – для обследования погибших там кораблей и составления плана по их подъему. Затем вернулся в Чемульпо. За зиму ему удалось спроектировать для «Варяга» новый кессон значительной подъемной силы. Это была конструкция из дерева и металла почти шесть метров высотой! Кессон монтировался как продолжение борта крейсера и куполом смыкался над оставшимися надстройками.

В марте 1905 года элементы кессона были доставлены в Чемульпо, начался монтаж его на корпусе «Варяга». Сначала поставили правую стену кессона, а после дополнительных земляных работ на дне, благодаря которым удалось уменьшить крен «Варяга» до 3 градусов, прикрепили и левую.

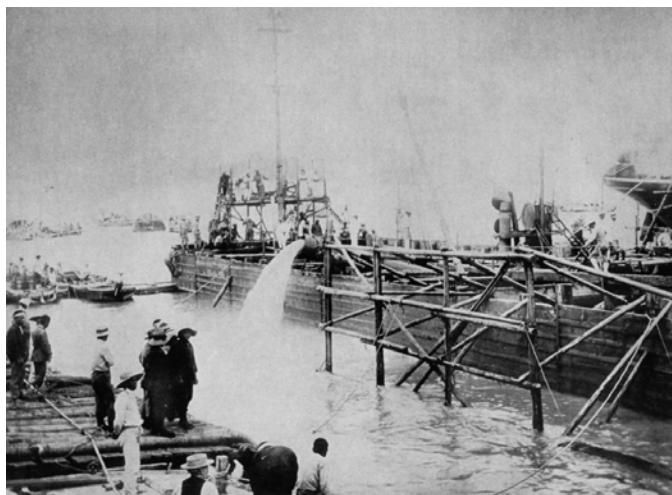


Структура кессона для «Варяга»

28 июля 1905 года, ровно через год после генеральной баталии под Порт-Артуром, в процессе которой русский флот так и не смог вырваться из осажденной крепости, крейсер «Варяг» был поднят на поверхность.



«Санто-Мару» и поднимаемый «Варяг»



Водоотлив из кессона

Теперь необходимо было обеспечить водонепроницаемость его корпуса, разобрать кессон и перевести корабль в хорошую ремонтную базу с сухим доком. Одновременно адмирал Араи приказал перебирать и чистить котлы «Варяга» – у него уже возникла идея использовать собственную энергетику крейсера для перехода на ремонт, не прибегая к помощи буксиров.



«Варяг» с кессоном во время всплытия

Впрочем, восстановив котлы в двух первых отделениях и установив «Варягу» два временных дымоотвода, Араи все же прикомандировал к нему для перехода транспорт «Санто-Мару». Своим ходом дойдет или нет – вопрос, а если что случится – пароход дотащит.

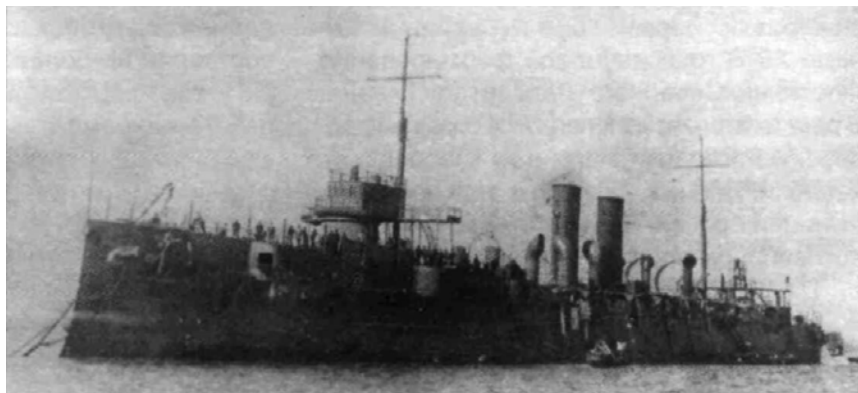
Окончание войны и подписание временного перемирия на море в Ригене «Варяг» встретил еще в Чемульпо. К переходу в Японию на ремонт его удалось подготовить только к октябрю. Пробный выход в море состоялся 20 октября 1905 года. Под двумя котельными отделениями и с одной действующей машиной удалось достичь скорости около 10 узлов по тахометру. Араи решил, что этого, в принципе, хватит для перехода, но приказал «Санто-Мару» ни на минуту не упускать ситуацию из-под контроля, и если что – сразу на буксир! А при разгерметизации корпуса – оказывать помощь водоотливом...



«Варяг». Демонтаж кессона

Император Муцухито дал крейсеру новое, японское имя – «Сойя», полностью соответствующее местной традиции нарекать корабли 1 ранга «географическими» именами. Небольшой

полуостров Сояя находится на севере Хоккайдо. Утверждение, что при этом в память о героическом бое японцы не стали снимать прежнюю именную надпись с борта крейсера документально не подтверждена. Зато сохранились фотографии «Варяга» с иероглифической надписью «Сояя» на кормовом балконе.



«Варяг» после подъема: удалены трубы, поставлены 2 временные

Под японским военно-морским флагом, в сопровождении японского спасателя возвращенный с того света русский крейсер должен был совершить переход в Японию. Казалось бы, всего-то пересечь Цусимский пролив по диагонали: конечным пунктом маршрута назначен был порт Йокосука, где при морском заводе для «Варяга» уже готовили док. Но то, чего опасался адмирал Араи, все-таки произошло – в пути вскрылся один из швов на пробойне по левому борту, и пришлось зайти в Сасебо – это было ближе. Там крейсер экстренно поставили в док для дополнительной герметизации. Только 17 ноября 1905 года «Варяг» вошел в порт Йокосука.

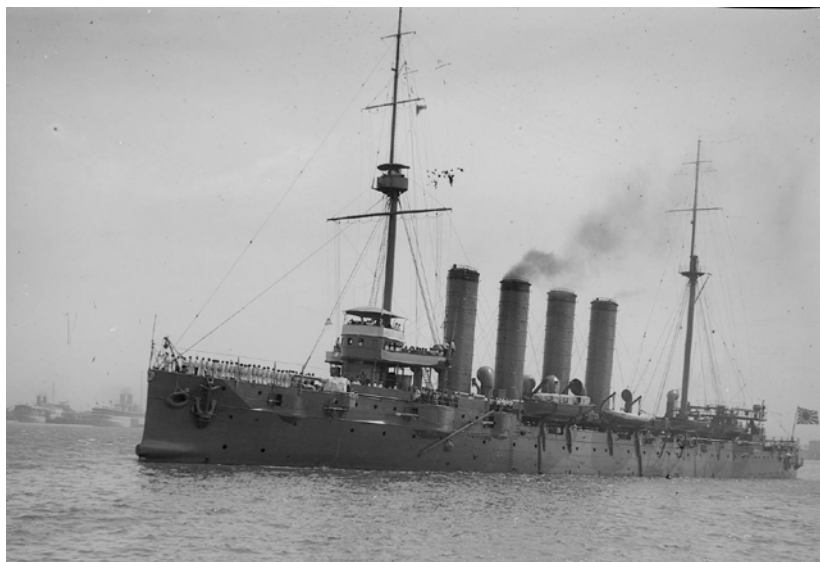
В доках этого города ему предстояло провести два года. Особое внимание при ремонте было уделено восстановлению котломашинной группы: котлы Никлосса перебрали буквально по трубке. Японцы уже знали, что такое эти котлы – благодаря не вылезавшему из ремонтов «Нийтаке»...



«Варяг» («Сойя»)

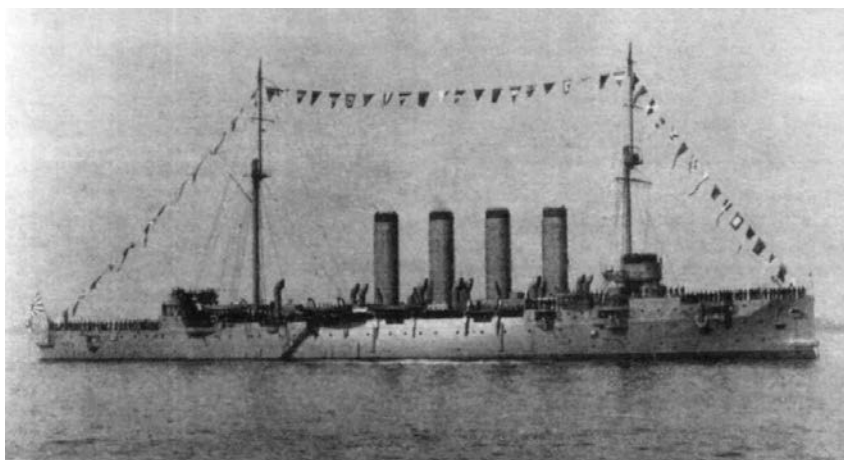
Периодически всплывающие в литературе сведения о том, что японцы решились на технически сложную и в данном случае совершенно уже не выгодную операцию замены котлов «Варягу» на некую «систему Майабара», благодаря чему он и достиг, выйдя из ремонта, скорости 22, 7 узла при 155 оборотах машин, являются ничем иным, как легендой. Результатом неточностей перевода – «Miyabara» это не система котлов, а место производства энергетических установок для кораблей и соответствующих комплектующих в Японии.

Если в справочнике написано, что японский корабль имеет «котлы Майабара», это означает, что у него стоит энергетика местной сборки, а не заказанная где-нибудь в Англии, Франции или Германии. А система котлов при этом может быть любой из распространенных: Бельвилля, Торникрофта или Бабкок-Вилькокса. Лишь бы завод имел лицензию на их изготовление или заручился поддержкой соответствующих иностранных специалистов...



«Варяг» («Соя») в учебном отряде Сасебо

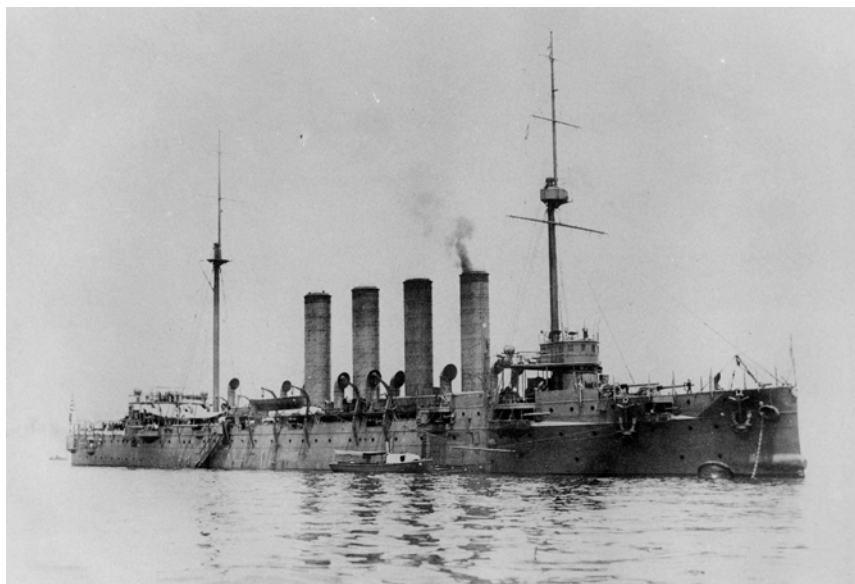
Когда в 1916 году выкупленный из японского плена крейсер вернулся в Россию, у него были все те же, разве что, гораздо более изношенные котлы системы Никлосса. Не вставили же их перед передачей корабля обратно!



«Варяг» в 1907 г. в Майдзуру

Первоначально «Варяг» был зачислен в состав японского флота как «крейсер второго класса». Крейсерами первого класса, как правило, у них записывались корабли с броневым поясом по ватерлинии. Впрочем, традиции флотской иерархии были как раз в это время значительно поколеблены появлением дредноутов...

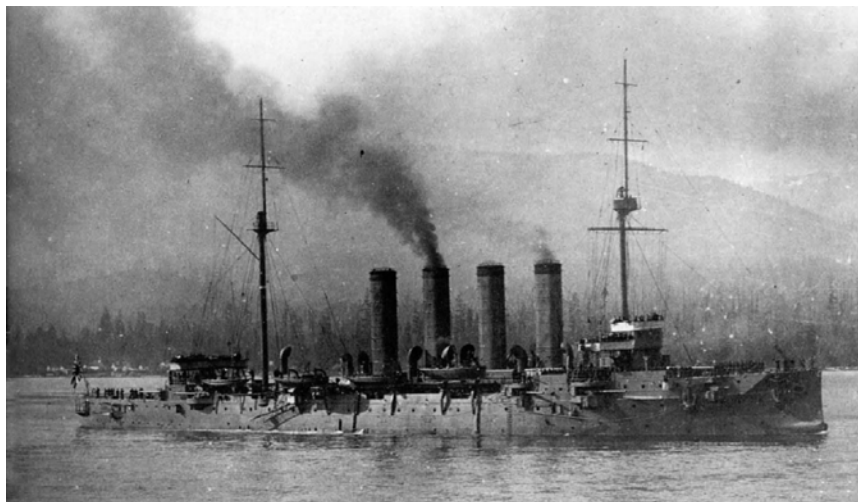
Девять месяцев спустя после выхода из ремонта крейсер второго класса «Сойя» был зачислен в состав Учебной эскадры Военно-морского училища в городе Йокосука. В роли учебного корабля японских гардемарин 1–4 года обучения «Варягу» предстояло служить вплоть до возвращения домой.



«Варяг» в Йокосуке 1908 г.

Не стоит думать, что служба в учебном отряде – это «непыльная работа» без нагрузки на ходовые. В 1908 году «Варяг» участвовал в больших маневрах Соединенного флота – в качестве корабля-посредника между условными противниками, затем совершил несколько походов с курсантами – в том числе, и заграничных. Его новый флаг видят в Сайгоне, в Циндао, даже

в канадском Ванкувере. Интенсивность службы и покур-сантски неумелый уход за капризными котлами сделали свое дело: с 4 апреля 1910 по 25 февраля 1911 года – первый большой ремонт, с 18 ноября 1913 года по 18 ноября 1914 года – еще один... В последний свой учебный выход под японским флагом в 1915 году крейсер имел под парами только 24 котла. Остальные были заблокированы ввиду небезопасности их использования.



«Варяг» в 1909 году в учебном походе в Ванкувер

Заметим: в боевой эскадре у японцев «Варяг» никогда не ходил. Числился «условно пригодным к боевой службе в мирное время». Но каким-то образом показал на послеремонтных испытаниях прекрасный для своего состояния результат... Правда, всего один раз.

Если попробовать понять, почему и как в очередной раз изменились скоростные данные «Варяга», стоит вспомнить о том, что на ремонтных предприятиях Йокосуки он провел два года. За это время, ей-богу, можно было с японской тщательностью вычистить котлы, заказать и заменить все трубки, имеющие признаки дефектов или деформаций, и вообще отстроить энергетику крейсера, как концертный рояль перед выступлением столичного виртуоза. Вопрос только в том,

насколько хватит этой «настройки» при котлах системы Никлосса... Кроме того, японские инженеры приняли решение заменить в машинах корабля все подшипники, а не только те, что имели следы повышенного износа. Внутренние вкладыши их были вообще изготовлены по индивидуальным лекалам под руководством английского инженера.



«Варяг» во главе японского учебного отряда

В 1905–7 году, после ремонтов, японский флот-победитель пополнило много русских кораблей. На замену погибшим на минном поле под Порт-Артуром броненосцам «Ясима» и «Хатсусе» японцы получили поднятых в капитулировавшем городе «Ретвизана» и «Полтаву», «Пересвета» и «Победу» сдавшихся в плен под Цусимой «Орла» и «Николая I». Артурские крейсера «Баян» и «Паллада» теперь носили имена «Азо» и «Цугару». Крейсер «Новик», вырвавшийся из осажденной крепости и погибший у южной оконечности Сахалина, был поднят, более или менее восстановлен и числился под именем «Судзуя». Под японским флагом ходили спасенные адмиралом Арай артурские миноносцы, минные крейсера, канонерки... В Чемульпо подняли и ввели в строй в качестве вспомогательного крейсера даже злосчастную «Сунгари». Даже броненосцам береговой обороны «Сенявину» и «Апраксину» японцы нашли дело – оба корабля служили ледоколами на Хоккайдо.



«Варяг» и «Баян» (с японской открытки)

Когда в 1914 году началась новая война, на сей раз – Мировая, Япония уже числилась союзником России – вместе с Англией и Францией она вошла в состав Антанты. Испытывая

нужду в кораблях для обороны своих северных коммуникаций и не имея возможности быстро пополнять флот из-за занятости промышленности дредноутской программой и медлительности работы отечественных заводов, российское правительство приняло решение выкупить несколько пленников минувшей войны.

Переговоры были долгими. И оставили у российских военных дипломатов устойчивое впечатление: даже за крупный денежный выкуп – от 4 до 10 миллионов иен за каждый выпел – бывший неприятель не желает отдавать самые боеспособные корабли... «Ретвизана» или «Орла», например, не отдали, как и называвшегося еще одним кандидатом на возвращение «Баяна». Согласились лишь на «Полтаву» – броненосец 1894 года спуска, из той же серии, что погибший с Макаровым флагманский «Петропавловск», и на странный «межклассовый гибрид» броненосца и крейсера – «Пересвет».

Третьим в списке кораблей, которые японцы готовы были вернуть, значился учебный крейсер «Соя»...

Переговоры вел военно-морской атташе в Японии капитан второго ранга А. Н. Воскресенский. 4 февраля 1916 года в Японию прибыла комиссия из русских инженеров и офицеров флота – для осмотра возвращаемых кораблей.

«Пересвет» и «Полтава» были признаны пригодными к дальнейшей службе – при условии переборки котломашинных групп и замены расстрелянных лейнеров артиллерии. А вот насчет состояния «Варяга»... капитан второго ранга А. Н. Воскресенский был неприятно удивлен. Инженеры, смотревшие крейсер, сказали ему, что даже при самом бережном обращении с котлами и регулярных ремонтах он протянет года полтора-два, не больше. Разъедание клепок, трещины коллекторов, проседания трубок нижнего яруса, подтекания резьбовых соединений – все проблемы, с которыми сталкивался экипаж корабля в Порт-Артуре, теперь приобрели характер «лавинообразного нарастания неисправностей». Что же до машин и движителей, то у корабля даже гребные валы просели – подшипники стерты неравномерно.

При этом японцы явно стремились к тому, чтобы осмотр продолжался недолго, давали мало времени, техническую документацию не перевели ни на русский, ни на английский

язык. Приходилось пользоваться услугами переводчиков из русского посольства, на что тратилось дополнительное время, а срок, назначенный для работы комиссии, тем временем, истек. Стало ясно: с «Варягом» что-то еще не так, и союзники опасаются, что русская сторона просто откажется выкупать крейсер в плохом техническом состоянии.

Но договор был все-таки подписан, и 21 марта 1916 года во Владивосток вошел отряд кораблей под командованием контр-адмирала Яманака: броненосцы «Сагами» и «Танго», крейсера «Соя» и «Ибуки». Троице из них предстояло остаться в России навсегда.

«Сагами», он же «Пересвет», получил в новых списках статус броненосного крейсера. Ну, ясное дело – в дредноутскую эпоху не ходить ему в линейном строю! «Танго», она же «Полтава», сменила имя: теперь ее называли «Чесма», поскольку именем «Полтава» был наречен уже один из новейших балтийских линкоров-дредноутов. Для «Варяга» новый состав команды был сформирован из моряков Гвардейского экипажа. 22 марта всего за час русские моряки были доставлены на корабли и заняли свои места по боевому расписанию. Церемония передачи завершилась подписанием акта передачи-приемки между адмиралами Яманако и Шульцем, спуском японских флагов и подъемом Андреевских, освящением кораблей православным священником. Потом «Ибуки» дал салют, пронзительно взвыл сиреной на прощание и растворился на туманном горизонте.

Когда владивостокские инженеры всерьез взялись за ревизию технического состояния «Варяга», они обнаружили, что, по сути дела, ни одна система на борту не работает полноценно – ни ходовая часть, ни электроснабжение, ни пожаротушение, ни водоотлив. После полной переборки котлов и отладки машин со вскрытием цилиндров и ревизией штоков и подшипников крейсер вышел на испытания. При 22 двух действующих котлах, которые удалось полностью отремонтировать, «Варяг» развил скорость 16 узлов. На полном ходу крейсер испытывать не стали даже после введения в строй оставшихся 8 котлов: уже во время третьего выхода в море снова обнаружился перегрев и стук подшипников обеих машин...

В общем, котлы Никлосса с японскими запчастями оказались не лучше тех же котлов американской сборки, неправильное парораспределение никуда за 11 лет не исчезло, а машины как были при первичной сборке плохо сбалансированны, таковыми и остались. Врожденная болезнь – ничего не поделаешь.

Тем не менее, «Варяг» получил назначение в состав флотилии Северного Ледовитого океана. Командующим этим новым соединением с производством в контр-адмиралы был назначен капитан первого ранга А. И. Бестужев-Рюмин. Крейсер «Варяг» принял под свое командование капитан первого ранга К. И. фон Ден. Ранее он командовал эскадренным миноносцем «Войсковой» гвардейского экипажа, был старшим офицером на императорских яхтах «Царевна» и «Александрия», даже успел покомандовать подводной лодкой. На Дальнем Востоке тоже бывал: в 1900 году, во время «восстания ихэтуаней», защищал русских дипломатов в Пекине.

Карл Иоакимович фон Ден обратил внимание адмирала Бестужева-Рюмина на то, во что превратилась артиллерия крейсера. Лейнера «расстреляны»: нарезы изрядно испорчены применением зарядов английского типа с быстростгорающими порохами, кучности такие орудия уже не дадут. Зубчатые погоны в ржавчине, механизмы горизонтального наведения имеют большие мертвые ходы, дуги вертикального наведения – в деформациях. Снаряды к шестидюймовкам содержат в качестве взрывчатого вещества дымный порох, перемешанный пополам с угольной пылью. По большому счету, это учебные снаряды: они при разрыве дают хорошо заметный клуб дыма, что удобно для пристрелки. Но в боях ими пользоваться нежелательно – поражающих факторов не хватает...

В портовых мастерских снаряды перезалили тротилом. А сами стволы решили заказать и менять уже по дороге в Северные воды – во Владивостоке не оказалось свободного резерва среднекалиберной артиллерии.

20 мая экипаж «Варяга» устроил командиру организованный протест, отказавшись отобедать, поскольку на уху на камбузе пошла рыба «с душком». Но капитан первого ранга фон Ден не допустил развития по потемкинскому сценарию: распорядился вылить некачественную снедь за борт, а команде

раздать сухари и консервы. С зачинщиками протеста провел «разъяснительную работу» лейтенант Пешков: повел матросов на тренировку по высадке берегового десанта и несколько часов гонял по сопкам с полной выкладкой. А на долгожданном привале объяснил, что теперь всякий хорошо уставший и проголодавшийся боец будет рад и самой невкусной баланде. Если и этот способ не пройдет – так по законам военного времени можно и под трибунал угодить за неподчинение старшему по званию.

Наконец, 18 июня 1916 года, после адмиральского смотра, в котором участвовали командующий Сибирской флотилией вице-адмирал Шульц и начальник отряда специального назначения контр-адмирал Бестужев-Рюмин, «Варяг» получил предписание выйти в море и следовать по новому месту назначения.

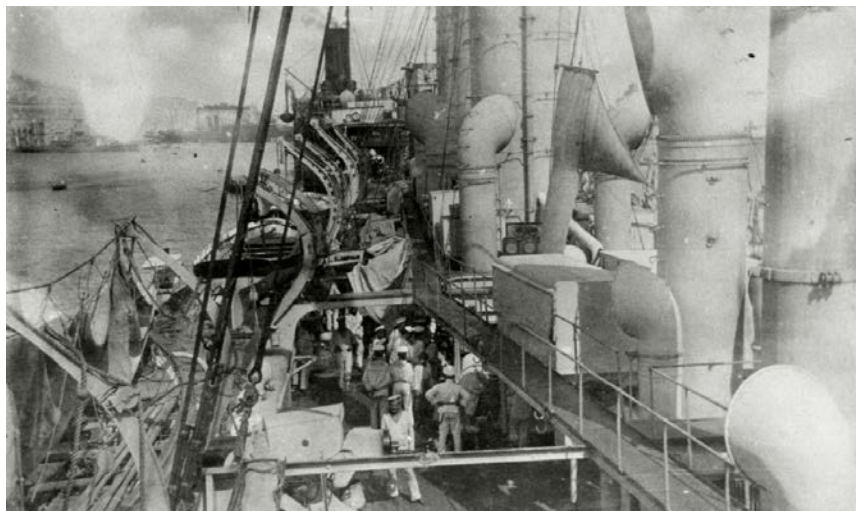
С ним вместе отправлялась «Чесма», она же бывшая артурская «Полтава». «Пересвет» при одном из выходов в море сел на мель и получил тяжелые повреждения, ему пришлось задержаться в ремонте...

Вечером 18 мая 1916 года «Варяг» и «Полтава» вышли в море. Погода портилась: горизонт густо застелило плотным туманом серо-жемчужного цвета, потом зарядил дождь. В такую погоду не то, что соседа по строю в полутора кабельтовых – собственного гюйсштока с мостика не видно... Так что выходить из Золотого рога и двигаться в Японское море пришлось парадным ходом в восемь узлов, по счислению, постоянно подавая друг другу сигналы паровым свистком, чтобы не потеряться.

20 июня в полночь прошли Цусиму. Роковое место! Утром справа по курсу открылся корейский берег. Туман рассеялся, «Варяг» и «Чесма» занялись учениями в строю. Днем строгой и торжественной литанией помянули погибших в Русско-японскую войну. Потом направились на международный рейд Гонконга.

Здесь «Варягу» предстояло находиться до 7 июля. За это время крейсер получил из портовых мастерских запасные части для машин, в очередной раз перебрал котлы, в котельных отделениях восстановили телефонную связь, отремонтировали электрическую вентиляцию погребов боезапаса и

камбуза. Кроме того, и «Варяг» и «Чесма» сменили окраску: для тропического плавания борта были окрашены в белый цвет.



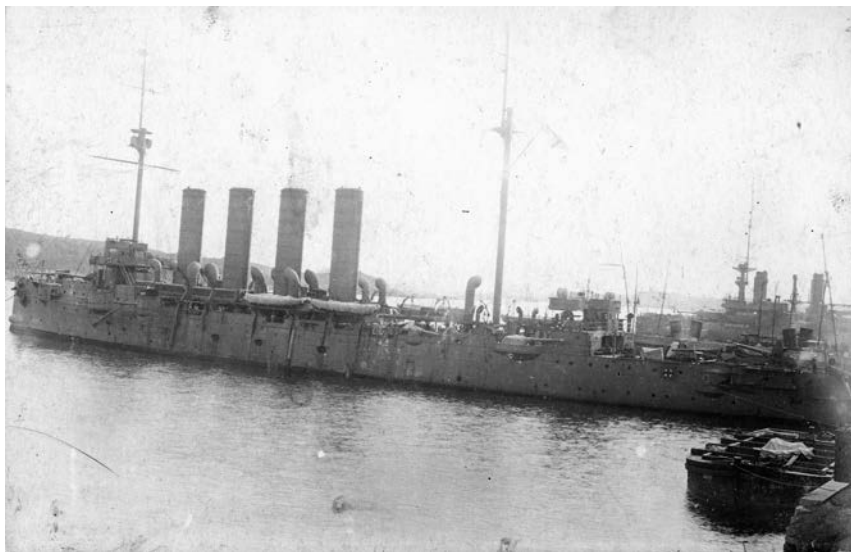
«Варяг». Экипаж в свободное от ремонтных работ время



«Варяг». Матросы стирают белье. 1916 г.

Несмотря на все ремонтные работы по части ходовых систем, на второй день по выходе из Гонконга у «Варяга» опять разорвало трубки в котле № 3. Кочегары получили ожоги паром. Через шесть часов после аварии один из ошпаренных, матрос-кочегар Иван Королев умер в мучениях. Похороны в открытом море двадцатилетнего моряка произвели на оба экипажа удручающее впечатление...

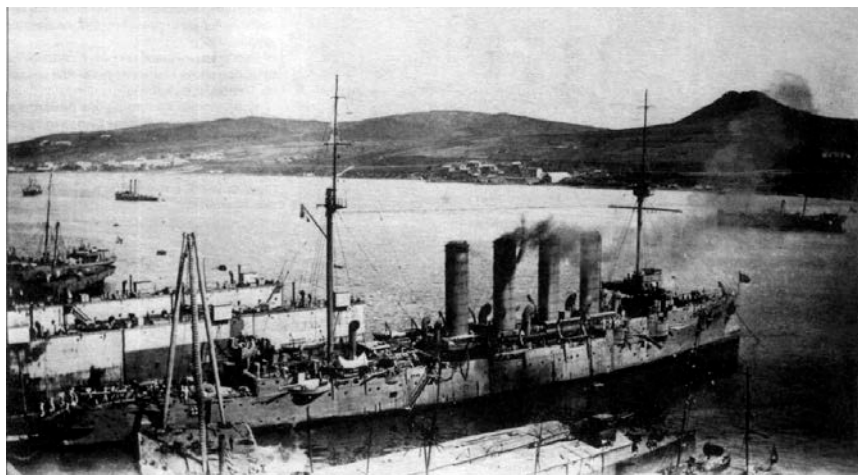
Переход из Гонконга в Сингапур дался тяжело: стояла жара в 36 градусов Цельсия, а электровентиляция на «Варяге» опять работала из рук вон плохо. Движение скоростью около 10 узлов по-прежнему дурно сказывалась на состоянии машин: недавно отлаженные подшипники правой машины снова обнаружили перегрев и стук. Старший механик крейсера М. П. Лилеев упросил фон Дена освободить кочегаров и механиков от палубных строевых учений: у них и так почти не оставалось личного времени между вахтами из-за постоянной необходимости участвовать в ремонтах.



«Варяг» и «Полтава» («Чесма») во Владивостоке. Лето 1916 г.

Как только русские корабли бросили якорь в Сингапуре, адмирал Бестужев-Рюмин прибыл на борт «Варяга» с инженерной комиссией. После осмотра флагманский инженер объявил о том, что до 600 трубок с фонарями и 30 соединительных коробок опять придется менять. Посоветовал поставить дополнительные испарители производительностью не менее 40 тонн в сутки, поскольку собственные испарители «Варяга» уже при скорости в 12 узлов не справлялись с пополнением убыли воды в котлах...

В выходной офицеры крейсера с дюжиной матросов отправились на берег – на охоту. Надо было как-то отвлечься от повседневной рутины бесконечных ремонтов и переборок. По их возвращении полубак крейсера был украшен двумя крокодиловыми шкурами, обсуждались различные приемы их выделки. Но так как умельцев-таксидермистов в экипаже не нашлось, вскоре шкуры пересохли, потрескались, и от них пришлось избавиться, выбросив за борт.



«Варяг» во Владивостоке

19 июля отряд покинул Сингапур и взял курс на Коломбо. А 23 июля у «Варяга» неожиданно вышел из строя главный циркуляционный насос правой машины. На экстренный ремонт пришлось затратить более 10 часов.

По прибытии в Коломбо адмирал назначил угольную бункеровку – несмотря на то, что на следующий день был самый большой флотский праздник, День Гангутской победы. Наверное, впервые в своей жизни русские моряки-гвардейцы встретили этот день не в парадном строю на шканцах своего корабля, а на угольном аврале, потя на сорокаградусном пекле с мешками антрацита на плечах. Хорошо, что после таких работ команде положены баня и серия увольнительных в город – посменно, по 200 душ.

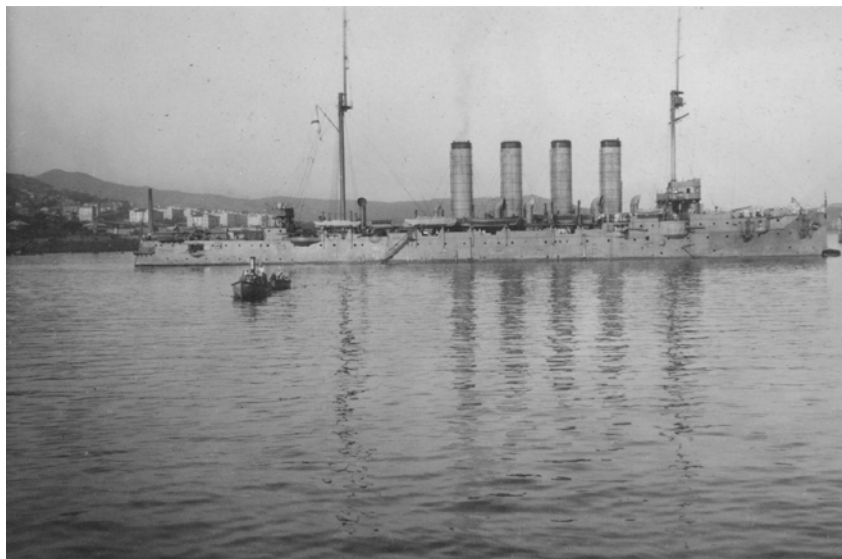


«Варяг» и «Чесма» во Владивостоке

В городе тоже был какой-то местный праздник. На главной улице Коломбо моряки стали свидетелями удивительного зрелища – парада ручных слонов. Яркие попоны, вызолоченные бивни, огромные серьги в ушах, увитые цветами седла-беседки, словно башенки на могучих спинах, превращали исполинских животных в целые архитектурные сооружения, словно ожили сами стены старинного экзотического города. Смуглые погонщики охотно катали на слонах русских матросов. Город тонул в музыке и огнях. Словно и нет в этом мире войны, которая катится по всем меридианам и параллелям

земного шара. Однако уже 4 августа маленький отряд покинул гавань Коломбо.

Вечером 7 августа «Варяг» и «Чесма» подошли к Экватору. Старая традиция устраивать в такие дни праздник Нептуна и посвящать в морские волки новобранцев была соблюдена. Вместе с экипажной молодежью в парусиновую купель с соленой водой окунули и старшего механика Лилеева, тоже пересекавшего экватор впервые.

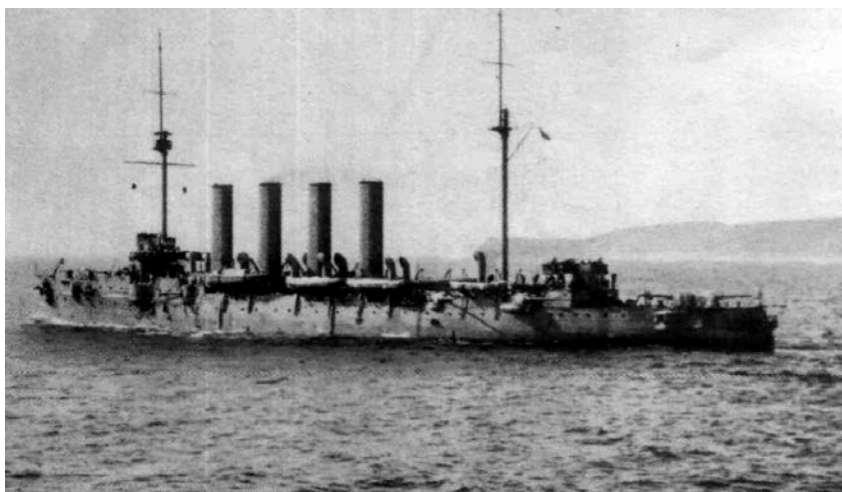


«Варяг» во Владивостоке. Весна 1916 г.

На Сейшельских островах местный фермер бесплатно угостил русских моряков экзотическими фруктами – на борт «Варяга» были привезены десятки корзин с бананами. А еще морякам подарили черепаху – огромную, с панцирем более метра шириной. Некоторые юноши даже катались на ней верхом ради смеха. Потом отвезли на берег и выпустили на волю – пускать такую добродушную и невозмутимую скотину на черепаховый суп отказались офицеры крейсера. 65 матросов были отряжены на рыбалку и обнаружили, что местные водоемы изобилуют съедобными породами рыб, так что без ухи экипажи не остались. Губернатор Сейшел дал званый ужин

в честь офицеров «Варяга» и «Чесмы». На вечере пел самодеятельный матросский хор. А наутро снова началась привычная жизнь: мертвая зыбь разморенного жарой океана, строевые учения, маневры, ремонты на ходу...

В полдень 21 августа отряд вышел из порта Виктории и взял курс к африканским берегам. 25 августа прошли траверз мыса Гвардафуй. С берега, из пустыни, с горячим ветром силой под 17 метров в секунду налетела песчаная буря. Попадание песка – верная смерть даже для абсолютно исправных механизмов. Поэтому во избежание аварий фон Ден приказал задраить световые люки машинного отделения, все двери и иллюминаторы. Избежать засорения КМУ песком и пылью этим способом вполне удалось. Но кочегары и машинная команда начали падать в обморок от духоты. Ребят выносили на палубу, отливали холодной водой... Хорошо, что дело обошлось только обмороками!

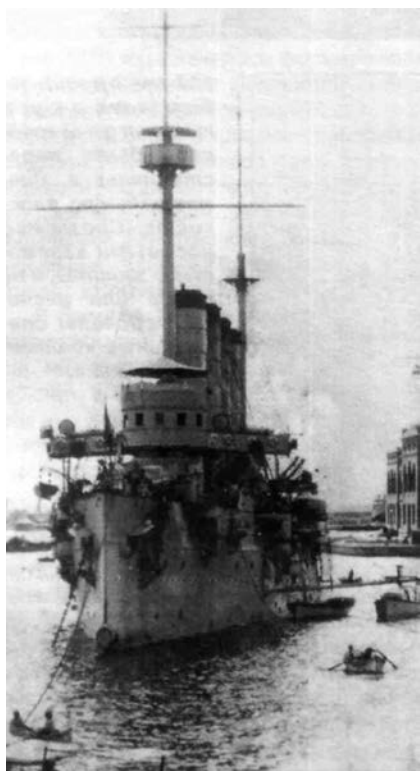


«Варяг» во время перехода на Северный Ледовитый океан

По сравнению с мирными Коломбо или портом Виктории, в Адене уже чувствовалась близость линии фронта. На рейде «Варяг» и «Чесма» встретили транспортный конвой с войсками. У пирса госпитальный транспорт свозил на берег раненых. Английские крейсера периодически исчезали с

рейда – ходили на обстрел турецких берегов. Адмирал Бестужев-Рюмин распорядился в авральном порядке перекрасить корабли в боевой цвет – грязно-серый, по британскому образцу. С этого дня движение далее происходило в режиме боевой готовности: переборки задраены, расчеты отдыхают прямо у орудий, к строевым эволюциям добавилось обучение противолодочному зигзагу...

На архипелаге Зубейр маячная стража послала «Чесме» просьбу о помощи: к ним не пришел снабженец, на маяке уже несколько недель голодают люди. На берег были отправлены катером консервы, крупа, сухари и пресная вода. А «Варяг» снова потерпел аварию: обнаружилась течь левого холодильника, и пришлось некоторое время продолжать путь под одной правой машиной.



*«Варяг» в Порт-Саиде
17 сентября 1916 г.*

Несмотря на трудности похода, очередной ремонт на ходу оказался успешен: 4 сентября «Варяг» поддерживал скорость, близкую к 15 узлам на протяжении 100-мильного перехода. Вечером 5 сентября отряд вошел в Суэцкий канал, а утром отряд отдал якоря на рейде Порт-Саида.

Здесь уже пребывали боевые корабли Антанты – пожилой французский броненосец «Жорегиберри», англичанин «Юпитер» – тоже додредноут, четыре миноносца и небольшой пароход, явно бывший грузо-пассажирский, со странным контейнером, словно дополняющим кормовую надстройку, и длинной стрелой легкой катапульты – порождение новейших идей технического прогресса, гидроавианосец...

Утром 8 сентября адмирал Бестужев-Рюмин принял решение о смене флагмана в отряде. Адмиральский флаг и штаб принял «Варяг». В Средиземном море – в зоне военных действий – пришлось двигаться в сопровождении французских и английских миноносцев, постоянно меняя курс – существовала опасность атаки подводных лодок.

Вечером того же дня отряд разделился – «Чесма» ушла в Александрию, чтобы позже вместе с английской эскадрой принять участие в нейтрализации греческого флота. «Варяг» отправился на бункеровку в Ла-Валетту.

Здесь союзники-англичане снова выделили ему сопровождающих – миноносец «Москито» и пару тральщиков. Немецкие лодки минировали не только пустынные нейтральные воды, но и чуть ли не портовые акватории. Прямо у выхода из Ла-Валетты уже погибли на минном поле старый броненосец «Рессел» и мобилизованный гражданский пароход «Сити оф Лакноу», есть потери среди патрульных и тральщиков.

По дороге в Тулон английский миноносец сдал вахту французскому. Но того пришлось практически сразу же отпустить домой: начался шторм, сопровождающему не хватало мореходности. Крохотный кораблик болтало на шести-балльной волне, он зарывался в нее на ходу, при обнажении от воды винтов создавалась опасность, что у него пойдут вразнос турбины. Не хватало еще потом тащить собственную охрану на буксире!.. Так что до Тулона крейсер добирался в одиночку.

Здесь, во французских водах, стоял в ремонте после Дарданелльской операции еще один русский крейсер – ветеран Порт-Артура, флагман Сибирской Флотилии «Аскольд». В честь прибытия «Варяга» французские корабли дали салют. С берега пришел почтовый катер – доставил письма для моряков. Русская диаспора на берегу подготовила для экипажа «Варяга» несколько приветственных мероприятий – офицерский бал, званый обед для нижних чинов, раздачу подарков. Но адмирал Бестужев-Рюмин почему-то резко ограничил увольнения в город – под предлогом некоей «опасности»...

Какая опасность могла угрожать российским морякам-гвардейцам в крупной союзной базе? Адмирал на это вопрос отвечать не стал. Да и не обязан был отчитываться перед младшими по званию в своих решениях... Чтобы узнать правду,

пришлось действовать окольным путем – через экипаж и кают-компанию «Аскольда». Выяснилось следующее: это из-за него, из-за «Аскольда», и происходит. Французские власти заподозрили команду стоявшего в ремонте крейсера в политической неблагонадежности, поскольку моряки были замечены в контактах с революционерами-политэмигрантами, и подвергли недавнего героя Дарданелл унизительному обыску в жилых отсеках. Ничего, кроме нескольких эсеровских листовок, не нашли, но и объяснению матросов типа «прихватили где-то на берегу со старыми газетами – папироски крутить», конечно, не поверили...



«Аскольд»

А потом с борта ремонтирующегося «Аскольда» неожиданно пропало несколько винтовок десантной партии. В патронном погребе ни с того ни с сего взорвался малокалиберный заряд. От этого вышел даже недолгий пожар, силами команды и ликвидированный. Ранее подобные случаи в ремонте, когда на борт имели доступ посторонние, однозначно

приписывались немецким шпионам – причем, не самым опытным, поскольку если это диверсия – то предельно плохо рассчитанная. Кстати, заряд вообще мог взорваться от естественных причин – со старым пероксилином такое случается. Так что ни о чем, кроме плохого охлаждения патронных погребов, такой случай не свидетельствует. Но вместо ревизии боезапаса с целью выбраковки слишком долго хранившихся зарядов и ремонта вентиляции погреба «Аскольд» получил целую полицейскую операцию на борту, которую не смог, а может и не пожелал предотвратить даже его командир Казимир Филиппович Кетлинский. При практическом попустительстве офицерского состава и российского военного представительства были наскоро «назначены виноватые» из числа матросов. Осуждены и ... по законам военного времени расстреляны во французском береговом форту. Еще несколько десятков опытных боевых моряков списали в береговые штрафные роты.

Если до этого случая экипаж «Аскольда» очень умеренно интересовался вопросами революционного движения, то после... А как еще можно относиться к *таким* властям и *таким* союзникам? Предыдущую войну явно проиграли в штабах и министерских канцеляриях. В эту тоже, похоже, творится нечто подобное. Тут кто угодно задумается – а нужна ли стране голова, которая, по большому-то счету, горазда только корону носить?..

Французские власти постарались как можно быстрее выставить «Варяга» из Тулона. Вдруг – тоже скрытый мятежник? Ремонт (как всегда, с переборкой котлов) закончили наскоро. 1 октября, после угольной бункеровки, адмирал Бестужев-Рюмин произвел смотр и неожиданно отпустил в увольнительную 150 матросов и четверых офицеров. Но предупредил: к семи часам пополудни всем быть на борту. Ночью отбоя не было: вместо этого пришел приказ о выходе в море.

...Через два часа французский миноносец сопровождения повернул обратно в Тулон. «Варяг» пошел противолодочным зигзагом, каждые 30 минут меняя курс относительно генерального. Скорость держал 16–17 узлов. Конечно, подшипники грелись, но в районе Балеарских островов по-другому нельзя: по сведениям британского Адмиралтейства, чужих подводных

лодок здесь – просто пропасть. Недавно они утопили пароход «Галлия», мобилизованный войсковой транспорт. Погибли тысячи две французских и сербских солдат.

4 октября «Варяг» прибыл на рейд Гибралтара. Стоянка с новым частичным ремонтом заняла 4 дня. Впереди была Атлантика...

В Бискайском заливе бушевал шторм.

Ни один моряк в мире не удивится подобной записи в вахтенном. Шторм здесь, кажется, продолжается круглые сутки и 365 дней в году. А уж для осени восьмибалльный ветер с холодным дождем и шестиметровыми волнами – вообще явление привычное. Мореходные качества «Варяга» – более чем достойны, но в таких условиях может случиться что угодно. Размахи качки дошли до 28 градусов, а в машинном отделении от корпусных перегрузок отслоился лист настила под мотылем правой машины. Пришлось двигаться под одной левой.

Непогода продолжала преследовать одинокий корабль и далее – вплоть до широты Плимута. Качка усилилась, размахи ее достигли 36–38 градусов. Лагом к волне двигаться было невозможно, а если держаться перпендикулярно, начали обнажаться винты. При таком режиме движения периодически резко меняется сопротивление на валу, машины могут «пойти вразнос». Пришлось уменьшить скорость до 8 узлов, чтобы снизить число оборотов валов хотя бы до 55. В довершение всех злоключений через неплотности угольных портиков и вскрывшийся старый ремонтный шов на обшивке вода попала в угольные ямы по правому борту, появился крен. Приемные сетки водоотливной системы забились намокшим угольным крошечком и воду брали плохо. Расположенные вдоль диаметральной плоскости приемные патрубки насосов при качке осушались и водоотлив оказался неэффективен. Прекратился доступ к угольным ямам правого борта, топливо пришлось использовать из левых ям – и крен от этого только возрастал...

Утром 13 октября патрульный британский миноносец дежурил на траверзе ирландского города Квинстаун. Впрочем, дежурил – это, пожалуй, сильно сказано. Скорее – болтался

на волнах, с трудом удерживая курс. Внезапно навстречу дежурному из дождевого заряда буквально «вывалился» еле ползущий крупный четырехтрубный крейсер с оборванными талями на фок-мачте, с заметным креном, с дымовым шлейфом только из двух труб. На позывные ответил с третьего раза. На мостике миноносца, еле различимый в серой влажной пелене тумана, заморгал ратьер:

– С кем имели бой? (Логичный вопрос, между прочим, – все-таки, война идет!)

Ответ поразил английских моряков своей краткостью и конкретностью:

– С океаном...

Крен удалось, наконец, ликвидировать силами авральной работы трюмной команды. Но шторм не давал покоя даже на Квинстаунском рейде: прямо из-под борта «Варяга» унесло 12-весельный баркас. Всю ночь пришлось держать в готовности машины: если сорвет с якоря, то, при наличии хода, хотя бы не затащит на мель, не швырнет на скалу к подножию маяка. Кое-как исправив повреждения и пополнив запасы, 15 октября «Варяг» снова вышел в море – через Гринок, в устье реки Клайд, в город Глазго. Здесь для него был заказан ремонт на английской верфи – со специальной подготовкой для службы в северных водах.

Сначала – подробная ревизия механизмов комиссией в составе русского инженер-механика капитана второго ранга Б. Г. Брандта и двух английских инженеров. Затем – докование с тщательной проверкой и прочеканкой всех ремонтных швов, очисткой и троекратной окраской подводной части корпуса, ремонтом деформаций руля и винтов. Затем – очередная переборка котлов и машин, проводка дополнительных паропроводов в жилых отсеках – для самообогрева, дополнительная теплоизоляция подволоков деревянными подшивками с войлочным подбоем. Экипаж участвовал в ремонтных работах наравне с портовыми мастерами и заводскими рабочими, посменно бывал в увольнительных. Местные власти устроили для матросов экскурсию по городу на трамваях.

После ремонта – бункеровка. В Гриноке портовые власти выделили для «Варяга» 1000 тонн кардиффского угля и 280 тонн очищенной воды. 5 ноября прибыли назначенные в

эскорт русскому флагману британские номерные эсминцы G-64 и G-75, на следующий день на рейд вошла «Горислава» – мобилизованный транспорт – авизо, также записанный в состав флотилии Северного Ледовитого океана. Для вооружения «Гориславы» «Варягу» пришлось пожертвовать двумя своими наименее «расстрелянными» трехдюймовыми орудиями – из числа британских 76-миллиметровок, полученных еще при ремонте в Японии.

9 ноября проливом Малый Минч «Варяг», миноносцы и «Горислава» вышли в океан. Снова противолодочным зигзагом, в штормовых условиях, при размахах качки до 25 градусов. За час до полудня эсминцы пришлось отпустить: такая погода – не про них, да и скоро граница английских территориальных вод... После двух дней похода переночевали в гавани Сварбак-Минн. А оттуда отправились в Норвежское море.

15 ноября, мимо норвежского берега корабли добрались до маяка Вардэ, а через два дня у мыса Сеть-Наволоок встретили ожидавший «Варяга» тральщик № 118. В кильватере за ним «Варяг» и «Горислава» вошли в Екатерининскую бухту. Торжественной встречи не было – город Александровск, будущий Полярный, жил в режиме военного времени, а до праздников ли на войне...

Россыпь одноэтажных приземистых домишек, деревянный причал с потемневшими на северном ветру деревянными же пакгаузами, заснеженные голые скалы, церковка да тюрьма для ссыльно-каторжного населения (до войны сюда отправляли и уголовных, и политических арестантов). Вот, пожалуй, и весь городок... И крупные боевые корабли до сих пор бывали здесь очень редко – в 1899 году, ради праздника основания Александровска, забежал крейсер «Светлана», в 1906 году в учебном плавании посетили неласковый северный край балтийцы «Цесаревич», «Слава» и «Богатырь». Год спустя завернул участник Цусимской битвы «Алмаз». И ... всё. Считающийся молодой, развивающейся базой флота Александровск фактически был заброшен флотом на долгие годы.

Своего нового флагмана встретили посыльное судно «Ярославна», пять тральщиков английской постройки и заградитель «Уссури» с ремонтником-спасателем «Ксения». Да, много с таким составом флотилии не навоюешь...



«Варяг» в Мурманске

В тот же день, войдя в устье Колы, «Варяг» бросил якорь на Новоромановском рейде. Здесь обнаружился еще ледокол «Вайгач», участник многочисленных исследовательских полярных экспедиций в статусе вспомогательного крейсера, да старый британский броненосец «Глори», присланный английским адмиралтейством в помощь русской флотилии.

К «Вайгачу» у «Варяга» было особенное дело. В числе прочих документов крейсер перед походом на Север получил специальное предписание штаба: *«путем опроса местного населения и посылки ледокольных судов выяснить объективную вероятность скорейшего изучения малоисследованных северных островов к 75–79 параллели на траверзе Новосибирского архипелага. При завершении боевых действий практическим путем проверить возможность достижения этих островов в сопровождении ледоколов. Изучить особенности береговой линии и перспективу организации там постоянного или временного портового пункта».*

Знаете, читатель, о чем это? О той самой Земле Санникова, которую к тому времени уже полтора столетия ищут... Представьте себе, русским морским командованием всерьез

рассматривался вопрос о том, чтобы организовать на этих таинственных островах сезонную базу военного флота!

«Вайгач» с однотипным «Таймыром» все здешние воды исходили, открыли архипелаг Новая Земля, изучили динамику течений вдоль всего Северного морского пути. Уж, наверное, если у кого и есть достоверная информация о Земле Санникова, то только у них.



«Таймыр» и «Вайгач»

Но на вопрос адмирала Бестужева о том, что там все-таки с этим так до сих пор и не нанесенным на карту островом, офицеры и полярники «Вайгача» однозначно ответили, что ничего. Потому что её нет, этой самой земли!..

То есть, совсем нет. Абсолютно. Проверили, мол, и версию знаменитого полярного исследователя барона Толля, и сказки якутов-промышленников, и даже за стаями гусиными, которые якобы зимуют на Земле Санникова, ходили. И указанные в адмиралтейском предписании координаты облазили вдоль и поперек. Льды там – и ни черта, кроме льдов... Хотите как-нибудь лично проверить – пожалуйста. Но только с нами – без ледокола туда соваться категорически не рекомендуется.

Что тогда видели и Санников, и Пахтусов, и Толль, и малограмотные якуты-охотники, которым самим такую сказку просто не придумать? Не могли же всем им причудиться черные горы над белым морем в синем тумане?.. А это,

понимаете ли, полярный мираж. В небе, когда влага конденсируется в облака, и от граней мельчайших гранул нарождающегося снега отражается свет, получается что-то вроде зеркала. На самом деле горы у тебя за спиной, а ты вперед глядишь – и видишь их отроги. Любопытное атмосферное явление – не более и не менее того. Но это уже – к метеорологам, а не к картографам...

А куда тогда полярные гуси летают? Они, на самом деле, летают на Аляску, просто – кружным путём. Кольцевали их тут и получили привет из самой Америки, где тамошний охотник кольца снял! А понять, почему птицы так делают – это ж совсем гусиные мозги иметь надо...

На прямой вопрос адмирала, какого нечистого тогда о результатах исследований до сих пор не знают ни в Питере, ни в Международном Географическом обществе, был получен весьма шокирующий своей откровенностью ответ:

– Земли Санникова нет. Но пока считается, что она есть, каждый сезон ледоколы получают дополнительное снабжение на экспедиционные нужды, на поиск и изучение ее. И какой же дурак после этого скажет, что ее нет?.. После войны доложим, сейчас все равно – не до того.

Что же, представление о том, с кем предстоит работать флагману, с кем, если что, вместе встать против врага, было вполне составлено. И доклад о том, что в указанных штабным предписанием координатах базу поставить невозможно за отсутствием самого острова так и не ушел в Петербург. Иных дел было действительно немало...

Союзнические поставки в Россию через северные коммуникации серьезно тревожили германские подводные лодки. С 11 сентября по 1 октября 1916 года зловердные субмарины кайзера потопили 31 транспортное судно: 19 норвежских, 8 английских, 3 русских и одно румынское. На том же маршруте, которым прибыл в Мурманск «Варяг», уже пропал без вести британский броненосный крейсер «Хемпшир», который должен был доставить в Россию на переговоры британского военного министра лорда Китченера. Позже удалось выяснить: гибель «Хемпшира» – тоже на совести германских подводников...

Зная о том, что боевых кораблей у России в этих водах мало, немцы не стеснялись нападать в надводном положении на патрульные миноносцы, обстреливать Александровск... Правда, с тех пор как «Властный», имея лишь два 75-миллиметровых орудия, решительно загнал под воду две немецкие лодки с двумя 105-миллиметровыми орудиями, а «Грозовой» в упор расстрелял лодку U-56, они стали поосторожнее.

Главные силы флотилии теперь состояли из двух броненосцев – «Чесмы» и англичанки «Глори» – и флагманского «Варяга». Но в открытое море без эскорта миноносцев выходить было слишком опасно: не имея средств обнаружения и поражения подлодок, любой из кораблей мог стать такой же легкой жертвой торпедной атаки, как недоброй памяти «Абукир», «Хог» и «Крэсси», за час потопленные в начале войны субмариной под номером U-9. Кстати, это был тот самый «Крэсси», что встречал «Варяга» в 1904 году в Чумульпо.

К началу 1917 года во флотилии Северного Ледовитого океана насчитывалось 94 корабля. Но лишь 13 из них можно было назвать пригодными к участию в боевых действиях. Несмотря на недавний ремонт в Англии, «Варяг» был практически небоеспособен: требовала ремонта артиллерия, постоянный интенсивный самообогрев на стоянке быстро привел к очередным проблемам с котлами.

Адмирал Бестужев-Рюмин приказал капитану первого ранга фон Дену составить новые ремонтные ведомости: правительство рассматривало вопрос о договоре с одним из британских военно-морских заводов для постановки крейсера на новый капитальный ремонт. Комиссия с фон Деном и флагманским инженером в составе приступила к составлению списка необходимых исправлений.

Англичане согласились принять «Варяга» в доках Ливерпуля на 4 месяца, хотя этот срок считался предварительным: точнее британские специалисты обещали его рассчитать после осмотра корабля по прибытии в Англию. Новые ведомости, отправленные А. И. Бестужевым-Рюминым 12 января 1917 года, были доставлены в британское адмиралтейство ко 2 февраля. И в это время от командира «Чесмы» В. Н. Черкасова поступил секретный рапорт морскому министру адмиралу И. К. Григоровичу – о том, что при прохождении ремонта на британском

заводе «Каммель Лэрд» броненосец не получил нужного внимания. Завод, которого мобилизация лишила многих рабочих рук, ремонтировал корабли медленно, с недоделками...

Но адмирал Григорович в этой ситуации оказался практически бессилён. Он так и написал Бесужеву: **«Решать, где ремонтировать, зависит, к сожалению, не от нас. Надо благодарить Бога, что при отсутствии рабочих в Англии мы вообще можем ремонтировать суда. Во всяком случае, сообщить Волкову (военному атташе – прим. автора) ясно, но кратко, что указывает капитан 1 ранга Черкасов, и просить принять меры к скорейшему ремонту “Варяга”».**

При ремонте фон Ден рекомендовал перевооружить крейсер с устаревающих и совершенно изношенных шестидюймовок на новые 130-миллиметровые орудия. И установить их в щитах, не менее 14 штук – поскольку сами установки полегче прежних. Коль скоро все равно менять артиллерию, перед походом в Англию на ремонт крейсер сдал на берег 8 из 12 шестидюймовок и всю трехдюймовую артиллерию. Ее планировалось отремонтировать с заменой лейнеров и использовать в дальнейшем для вооружения мобилизованных вспомогательных судов и в береговой обороне. На борту «Варяга» остались только четыре наиболее пригодных для стрельбы орудия главного калибра и два пулемета.

В 11 часов 30 минут 25 февраля 1917 года «Варяг» отбыл из Кольского залива в Англию – на ремонт. И снова поход сочетался с дипломатической экспедицией: для переговоров с союзниками накануне отправления крейсера на борт поднялся генерал от инфантерии А. Н. Меллер-Закомельский. С ним ехало несколько союзных офицеров и... два русских пилота, которые должны были приобрести в Англии аэропланы типа «Кертис» и обучится с ними работать.

Пока крейсер ходом 10 узлов добирался до британских вод, в России случилась революция. Царь Николай отрекся от престола. Брат его Михаил венца не принял... Известие об этом достигло антенн «Варяга» – радист Мартин Казеровский расшифровал отрывок немецкой частной радиограммы. Проверить достоверность полученных сведений можно было только по прибытии в Англию, и командир строго велел радисту

ничего команде до поры не говорить. Зачем поднимать политический ажиотаж, если весть может вообще оказаться немецкой «уткой»?..

Но радист обета молчания не выдержал и проболтался. Обсудил расшифровку с ближайшими друзьями – боцманом Г. Летуновичем и машинистом П. Броневицким. Парни решили тоже пока ничего не говорить остальным морякам, но присмотреть, как будут вести себя офицеры. Может, перемены на родине действительно к лучшему?

Однако на поверку оказалось, что гвардейский офицерский состав «Варяга» этих перемен опасается и матросам своим не слишком-то доверяет. Десантную оружейную открыли, проверили и снова заперли под замок. У караульного под флагом вахтенный забрал патроны и штык от винтовки...

Уже на подходе к шотландским берегам, на исходе глухой и темной ночи 3 марта, «Варяг» едва не напоролся на подводную лодку. Физически... Черной тенью субмарина лежала на волнах в надводном положении, без огней – видимо, заряжала аккумуляторы или проветривала отсеки. Но почему прямо на фарватере? Впрочем, думать об этом было некогда, крейсер едва успел отвернуть, чтобы не таранить ее... Наверное, лодка была английская, коль скоро не пыталась нырнуть и атаковать. Повезло ей на самом-то деле... При похожих обстоятельствах британский крейсер «Инфлэксибл» на выходе из своей базы тоже не заметил идущее контркурсом в надводном положении целое соединение британских же субмарин и пока отреагировал – успел передать половину дивизиона...

4 марта 1917 года, под эскортом двух британских миноносцев «Варяг» прибыл в Ливерпуль. Точно к сроку, назначенному заводом...

Только здесь, построив команду на шканцах к утреннему подъему флага, капитан первого ранга фон Ден, наконец, официально объявил, что Николай II более не правит Россией. Но присяги Временному правительству крейсер не давал: порядок ее принесения определен не был, командир лишь призвал экипаж сохранять спокойствие и помнить: политика – политикой, война – войной, власть меняется – родина остается. Никто не отменял противостояния с Германией, и главная боевая задача для «Варяга» сейчас – как можно быстрее

восстановиться до возможности дальнейшего участия в боевых действиях и вернуться к исполнению своих обязанностей флагмана Флотилии Ледовитого океана. А он, фон Ден, намерен съездить в русское посольство и уточнить, что делается дома, после чего и офицеры, и матросы будут непременно оповещены о текущей обстановке.

Увольнительные на берег были отменены. Начались авральные работы по выгрузке угля и боезапаса, после чего ночью крейсер был поставлен в Беркенхедский док. И мало что изменилось в повседневной жизни корабля, вставшего на длительный ремонт. Только во время утренней молитвы теперь священник не желал здоровья императору. Да еще к офицерам теперь стало положено обращаться по званию: «господин мичман» или «господин капитан первого ранга» – без полагавшихся по прежнему Уставу «ваших благородий» и «превосходительств»...

Командир приехал из посольства через два дня и сообщил, что с новой властью меняется система знаков флотского различия: крейсер будет теперь носить красный флаг. На фок-мачте. Андреевский при этом никто спускать не собирался: русскому моряку такое и в голову не могло прийти... Кстати, даже мятежные «Потемкин» и «Очаков» в свое время поднимали красный флаг, не спуская Андреевского.

Матросам разрешили избрать «выборный комитет», который должен был теперь решать вопросы корабельного быта. Но если на Балтике такие комитеты вскоре стали самой настоящей властью, фактически, побросав офицеров за борт или загнав их под замок в кают-компаниях, то в данном случае матросы лишь ходатайствовали перед кают-компанией о списании офицеров, «не пользующихся доверием команды». Таковыми сочли лейтенантов Гессе, Вуича и Пешкова, замеченных в неуважении к нижним чинам, а проще говоря – в рукоприкладстве по отношению к младшим по званию.

Ден попытался возражать: не оставлять же кают-компанию без достаточно опытных и квалифицированных кадров! Заменить-то списанных на берег здесь, в Англии, некем будет! Но матросы стояли на своем: пока корабль в ремонте, наверняка можно по командирскому запросу прислать замену отчисленным лейтенантам из России. Пришлось фон Дену

согласиться. Хотя перед этим он телеграфировал командованию просьбу об отставке. Но этот рапорт удовлетворен не был...

Однако с ремонтом «Варяга» англичане что-то не спешили. Несмотря на то, что за работу заводу были уже переведены авансы. Совместно с офицерами на заседании выборного матросского комитета были подготовлены вопросы, которые решено было задать командиру. Выбрали делегацию, в которую вошли старший инженер-механик капитан второго ранга А. В. Андреев, кондуктор Г. Г. Шинкаренко, боцман Г. Летунович, телеграфный унтер-офицер 1-й статьи С. Воробьев и телеграфист М. Казеровский.

Капитан первого ранга фон Ден, пользуясь простым крейсера в ремонте, снял апартаменты на берегу. Туда и отправились делегаты, но командира дома не застали... Зато старший офицер Л. М. Кожевников сообщил, что российское правительство приобрело в Америке несколько вспомогательных судов, тральщики и ледокол. И свободные от ремонтных работ моряки «Варяга», чтобы не сидеть без дел на берегу, поедут вместе с ним в командировку в Североамериканские Соединенные Штаты – забрать эти корабли. Это – временное задание, после передачи кораблей новым русским экипажам все вернутся на «Варяг».

Тем временем военный атташе адмирал Н. А. Волков срочной шифровкой от 22 марта доложил в Петроград:

«Комиссия, назначенная британским адмиралтейством, определила, что работа по приведению “Варяга” в состояние, годное для плавания и боя, при настоящей перегруженности завода и недостатке рабочих потребует до 12 месяцев и обойдется в 300000 фунтов. Адмиралтейство советует оставить крейсер в Англии до конца войны под охраной, офицеров и команду отправить в Россию, чтобы они могли принести пользу Отчеству участием в боевых действиях... Состояние крейсера не допускает частичного ремонта, прошу указаний самых срочных».

Из Морского министерства Временного правительства ответил адмирал Кедров: ***«В настоящем виде крейсер к участию в войне не годен. Министр приказал оставить***

“Варяг” под английской охраной, а ремонтные усилия завода, ограниченные войной, обратить на миноносцы “Грозовой” и “Властный”».

Так ремонт превратился в бессмысленное «интернирование» в доке. До конца войны...

Кстати, пока «Варяг» исполнял флагманские обязанности на Мурмане, германские лодки особо не активничали. А как только ушел – стая субмарин в семь вымпелов числом разом атаковала русские дозорные корабли у входа в Кольский залив. Русский Морской Генеральный штаб просил союзников о помощи, но Англия не прислала даже миноносца...

В апреле – мае 1917 года более 300 моряков «Варяга» все-таки поехали в Америку за новыми тральщиками и ледоколом. Под предлогом замораживания ремонта до конца войны британские власти отправили в Россию и большую часть оставшегося экипажа. На борту крейсера осталась лишь разрешенная союзниками охрана – 50 человек во главе со шкипером подпоручиком С. П. Истоминым, старшим боцманом Зюзиным и машинным содержанием Никоновым. При этом с крейсера демонтировали всю оставшуюся артиллерию и торпедные аппараты – для отправки в Россию.

Заготовленные для перевооружения крейсера двенадцать 130-миллиметровых орудий Виккерса, уже оплаченных, тоже зачем-то отвезли в Россию. Девять из этих установок по просьбе командующего Балтийским флотом контр-адмирала А. В. Развозова были переданы для обороны острова Эзель, три достались вооруженному транспорту «Млада» флотилии Северного Ледовитого океана. Если пушки отдадут другим – планируется ли вообще завершение этого ремонта?

Англичане сократили русскую охрану крейсера до 10 душ – в главе с унтер-офицером Теодором Рейном, неплохо изъяснявшимся по-английски. Остальных выслали из страны, не слишком озаботившись их дальнейшей судьбой.

И тут снова в России случилась революция – Великая Октябрьская. Временное правительство приказало долго жить, к власти пришли большевики... Читатель, вы помните, каков был первый указ Советской власти? Вот-вот, «Декрет о мире». Истерзанная войной держава твердо намерена была прекратить свое участие во всемирной войне.

Но с точки зрения союзников по Антанте, это выглядело сущим предательством – сепаратным миром с Германией, когда осталось приложить совсем немного усилий, чтобы от Второго рейха и помину не осталось... Британское правительство новую власть не признало, все свои обязательства перед Россией аннулировало, а также приказало задержать в своих портах все русские корабли. В считанные дни были «арестованы» (читайте, захвачены) тральщики «Порыв» и «Рассвет», миноносцы «Грозовой» и «Властный», несколько вспомогательных судов. Их команды развезли по тюрьмам, где в обмен на свободу морякам предлагали публично осудить Советскую власть и принять английское гражданство.

«Варяг» в недоремонтированном виде был выведен буксирами из Беркенхедского дока и переведен в закрытую гавань Вест-Флоут. И здесь 8 декабря вооруженная команда британской морской пехоты осуществила силовой захват корабля. Десятерых матросов-охранников избили, скрутили и свезли на берег. Над крейсером подняли английский флаг Святого Георгия.

Инженер-механик А. В. Андреев, оставшийся в Англии, помог им встать на учет в Морском доме – своего рода приюте и бирже труда для безработных матросов. Здесь давали переночевать в береговой казарме и при случае могли посоветовать вакансию на гражданском пароходе... Но в том то и дело, что ни принимать британского подданства, ни служить на британских колониальных банановозах русские матросы не собирались. Поэтому вскоре из Морского дома были отправлены в ливерпульскую тюрьму, а оттуда португальским пароходом вывезены на континент – в Мурманск.

Летом 1918 года через газеты был распущен слух, что крейсер «Варяг» **«погиб в шторм в Ирландском море»**. Эта фраза дожила даже до времен издания Большой Советской Энциклопедии. Но правды в ней оказалось не больше, чем в байках полярников про Землю Санникова. Начальник Морского Генерального штаба Российской Советской Республики Евгений Беренс (Да, штурман «Варяга» и участник боя при Чемульпо) телеграфировал адмиралу Волкову запрос о судьбе крейсера. 23 июня 1918 года Волков ответил: **«Сведения неверны, корабль стоит в одной из бухт»**. После

чего связь с атташе прервалась: адмирал сложил с себя полномочия дипломата и поселился в Англии уже как частное лицо. Конкретизировать информацию не удалось.

Впоследствии выяснилось, что английские портовые власти сдали крейсер на слом немцам, подрабатывавшим в те годы подобными работами – ремонтировать и возвращать в Россию его никто и не собирался.

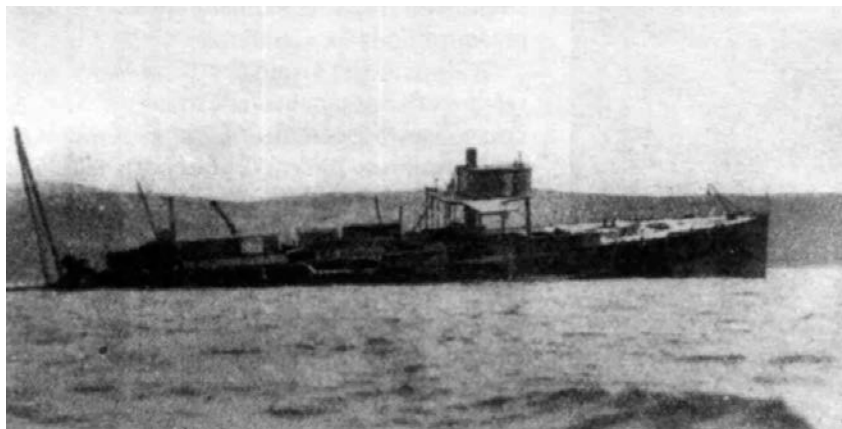


«Варяг» на мели у г. Лендалфут

Но немецкие буксиры ухитрились посадить «Варяга» на мель, еще не покинув британские воды – поблизости от шотландского городка Лендалфут. Шторм помешал снять крейсер с камней и его ... просто взорвали. Но глубже дна не утонешь, и останки корабля еще долго возвышались над водой.

Летом 1923 года некая английская фирма договорилась с немцами о разборке крейсера на месте, и с корпуса были срезаны все доступные фрагменты металла. К осени 1924 года «Варяг» с перебитым взрывом килем все еще находился на этой мели. Кормовая часть – под водой, форштевень намертво заклинен меж двумя валунами. За штормовой сезон 1925 года

остов окончательно разрушила непогода, и обломки упокоились под водой.



«Варяг» в Лендалфуте после подрыва

Так, у английских берегов, в координатах примерно 55° северной широты и 5° западной долготы, завершилась судьба одного из самых известных кораблей своего времени.

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	3
1. О флоте	3
2. О политике	15
3. О концепции	23
Часть 1. Настоящий «янки» для российского флота.....	38
Часть 2. Чемпион быстроходности	83
Часть 3. Звезда императорского конвоя.....	108
Часть 4. Дежурный по рейду.....	140
Часть 5. Дипломат.....	175
Часть 6. Воин.....	225
Часть 7. Пленный	281

Самченко Светлана Геннадиевна

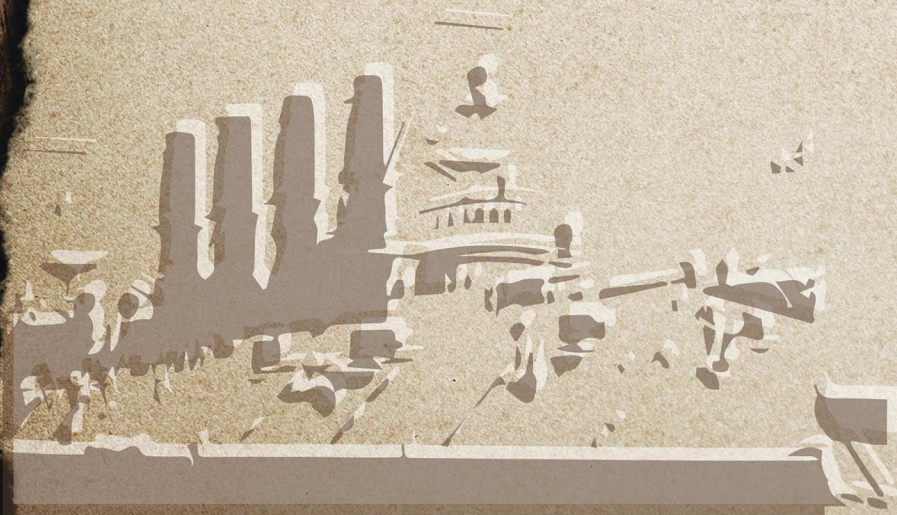
**Крейсер «Варяг».
Судьба и легенда**

Корректор *М. Глаголева*
Верстальщик *М. Глаголева*

Издательство «Директ-Медиа»
117342, Москва, ул. Обручева, 34/63, стр. 1
Тел/факс + 7 (495) 334-72-11
E-mail: manager@directmedia.ru
www.biblioclub.ru
www.directmedia.ru

С. Г. Самченко

Крейсер
«ВАРЯГ»:
СУДЬБА И ЛЕГЕНДА



С. Г. Самченко

Крейсер «Варяг». Судьба и легенда



**Москва
Берлин
2019**

УДК 94(47).073
ББК 68.35(2)5
С17

Самченко, С. Г.

С17 Крейсер «Варяг». Судьба и легенда / С. Г. Самченко. – Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2019. – 335 с. : ил.

DOI: 10.23681/571117

ISBN 978-5-4499-0323-5

Наверное, в истории Российского флота нет корабля более знаменитого, чем крейсер «Варяг». Царь Николай II, стремясь затмить в глазах общественности неудачи в Русско-японской войне, дважды наградил его моряков за одно и то же сражение. Австрийский поэт Грейнци сочинил песню, которую перевели на русский язык и поют в России до сих пор. Десятки всевозможных знатоков то превозносят, то ниспровергают. А меж тем, история корабля и ее кульминация – события 27 января 1904 года в отдаленном корейском порту Чемульпо за сто с лишним лет уже начали стираться в человеческой памяти. Когда кончается биография – начинается легенда...

Не претендуя на истину в последней инстанции, автор этой книги сводит воедино сведения об истории проектирования, строительства и службы крейсера, и на основании архивных данных анализирует эти события. Задача книги – не в том, чтобы склонить читателя к какой-либо точке зрения, а в том, чтобы дать максимум основанной на разносторонних источниках информации о «Варяге», на основании которой каждый читатель сам сделает для себя определенные выводы.

УДК 94(47).073
ББК 68.35(2)5

ISBN 978-5-4499-0323-5

© Самченко С. Г., текст, иллюстрации, 2019

© Издательство «Директ-Медиа», оформление, 2019

Часть 7

Пленный

Стационеры Англии, Франции и Италии приняли на борт не только раненых русских моряков, но и тех, кому суждено было не получить ни царапины. Собственным экипажам пришлось очень хорошо подвинуться в кубриках. Особенно тесно было на борту «Паскаля»: он забрал и часть экипажей сражавшихся стационеров, и десантную роту «Севастополя», и даже весь состав русской дипломатической миссии с казаками охраны. В результате на борту относительно небольшого крейсера очутилось без малого 800 душ посторонних.

Да, кстати, в акватории Чемульпо был ведь еще один русский корабль. Гражданский. Мы уже упоминали его имя в главе о дипломатической миссии – «Сунгари», грузопассажирский пакетбот в собственности Китайско-Восточной железной дороги. Когда «Варяг» и «Кореец» после боя были уничтожены, «Сунгари» под угрозой конфискации японцами разделила их участь: вышла под русским коммерческим флагом на первое же относительно глубокое место гавани и открыла кингстоны. Перед затоплением ликвидаторная партия частично разобрала котлы, побросав детали за борт, и устроила пожар в жилых отсеках. Теперь и команда «Сунгари» нашла приют у иностранных стационеров.

В условиях скученности начали умирать тяжелораненые: в лазарете «Паскаля» от заражения крови и анаэробной гангрены умерли восемь русских моряков. Капитан первого ранга Виктор Сенэ попробовал привлечь к размещению команд «Виксбурга», который пока спасенных на борту не имел. Но американского капитана Маршалла уговорить не удалось – он сослался на то, что его начальство не рекомендует ему активно вмешиваться в «Чемульпинский инцидент». А начальству, конечно, виднее. Наверное, это был первый, кого прирожденному дипломату Виктору Сенэ не удалось уговорить...

Среди раненых, размещенных на борту «Тэлбота», тоже начались заражения и гангрены. Надо было что-то решать с теми, кому невозможно оказать правильную помощь в условиях корабельных лазаретов. 25 лежачих раненых пришлось

свезти на берег в английский миссионерский госпиталь, где за ними ходили британские и японские врачи, а также корейские сестры милосердия. Официальное покровительство над ними принял французский вице-консул.

Что же получается – наличие русских моряков на оккупированном японцами берегу дает повод объявить, что «Руднев бросил часть экипажа своего крейсера в японском плену»? Да, был риск, что страна, напавшая на соседа, по сути, без объявления войны, назовет небоеспособных раненых в нейтральном госпитале – пленными. Но вообще-то это прямое нарушение международных норм. При этом оставлять этих раненых на борту чужих стационаров было уже равносильно убийству – по мнению британского врача Т. Остина, в этом случае они могли бы прожить от 2 до 5 суток.

Кстати, японские представители в Сеуле пообещали от имени своего правительства, что трогать моряков «Варяга» никто не будет, а считаться они будут не военнопленными, а спасенными после гибели корабля. С точки зрения международных законов, это статус, предусматривающий в подобной ситуации интернирование, а не плен... Впрочем, выздоравливающие моряки «Варяга» все-таки были препровождены в лагерь военнопленных.

Теперь уже адмирал Уриу не настаивал на том, чтобы все стационары быстро собрались и покинули захваченный город. Он вел с представителями стационаров переговоры о судьбе принятых ими моряков и настаивал на том, чтобы все офицеры из числа русских экипажей непременно подписали особый пакт о неучастии в дальнейшем в боевых действиях против Японии.

Наконец, пакт был подписан. Дальнейшие затягивания с ним подвергали риску и стационаров, и живших в крайней тесноте людей на их борту. Третьего февраля 1904 года по русскому стилю, неделю спустя после сражения, оккупационные власти разрешили уйти из Чемульпо в Сайгон «Паскалю». Затем и «Гэлбот» передал полномочия старшего по рейду остающейся до поры «Эльбе» – и отбыл в Гонконг. Проходя на входе в фарватер в координатах гибели «Корейца», он почти демонстративно отдал траурный салют... Утвер-

ждается – что по просьбе русских пассажиров. Наконец, 10 февраля покинула Чемульпо и «Эльба».

...Им больше никогда не суждено будет исполнять обязанности стационаров в одной акватории. «Паскаль» первым из участников событий покинет этот свет в 1911 году – будет списан вскоре после ходовой аварии. «Тэлбот» будет отозван в метрополию и войдет в состав 12-й крейсерской эскадры в Дуврском проливе. Когда начнется Первая Мировая война, он займется рейдерством и даже отметится захватом германского парохода. В апреле 1915 года, в Дарданеллах, вместе с броненосцем «Голиаф» обеспечит высадку десанта на турецком берегу. Затем возглавит одну из колониальных станций в Восточной Африке, к 1918 году будет охранять рейд в Кейптауне... Прервется его путь в 1921 году, когда боевая ценность крейсеров его поколения окончательно утратит всякое значение под прессом эпохи дредноутов. К новым – дредноутским – временам сможет более или менее приспособиться только «Эльба»: она по модернизации получит катапульту с аэропланом и станет одним из первых в Италии разведчиков-гидроавианосцев. Но и ее время истечет в начале двадцатых годов.

Они служили своим державам спокойно и честно – без особенных громких дел. И возможно, их судьбы сегодня были бы уже мало кому интересны, кроме специалистов по додредноутским временам парового военного флота. Но так получилось, что вошли в историю – в кильватере «Варяга»...

Некоторое время – примерно 10 дней – подлинная история событий в Чемульпо не была толком известна в России. Вице-адмирал З. П. Рожественский, например, зная, что «Варяг» испытывает проблемы с ходовыми, был уверен, что крейсер попросту захвачен японцами. Ну как «нестроевому» крейсеру драться или уйти!

Наконец, 6 февраля Руднев пишет свой рапорт наместнику... Бытует в определенных кругах мнение, что именно вице-адмирал Алексеев, наместник Его Величества на Дальнем Востоке, воспользовавшись этим рапортом, и раздул всю историю проигранного боя до немыслимых высот.

Главная беда этой версии в том, что австрийский поэт Рудольф Грейнци, уже на восьмой день после чемульпинского

боя опубликовавший песню о подвиге «Варяга», которую в переводе Евгении Студенской до сих пор поет в России каждый кадетский хор, не был подчиненным Алексея Александровича. Он – даже не русский подданный. И приказать, что следует думать по поводу тех или иных событий, настоящему поэту очень трудно...

Не подчинялась воле русского генерал-адмирала и немецкий стационар в Шанхае «Герта» (того же типа, что и «Ганза», кстати), а ее матросы чествовали моряков «Варяга» и «Корейца» как героев, братались с ними, менялись бескозырками. Простой и искренний человеческий порыв к дружбе почти невозможно срежиссировать начальственным приказом. И русской прессы, которая могла бы как-то транслировать мнение Алексеева о «Варяге» в Шанхай, на борт «Герты» не поступало.



Встреча моряков «Варяга» и «Корейца» в Петербурге

И уж тем более не мог подпевать генерал-адмиралу давний противник русского флота – турецкий адмирал Гуссейн Хусни-паша, воевавший против России дважды за свою жизнь. А встречу экипажам «Варяга» и «Корейца» в Константинополе он устроил такую по-восточному пышную, что и англичане не помнили: с подарками, военными оркестрами и показательными выступлениями турецких воинов – представителей различных родов войск...

Все эти люди – что же, на алексеевскую пропаганду повелись? Или просто факт признали: выполнять свой долг по уставу и совести при наличии прямого попустительства командования, старательно не замечавшего военной угрозы – это, пожалуй, и есть героизм...

Когда Всеволод Федорович Руднев представлял к наградам отличившихся в бою моряков, он внес в списки лишь десятка три фамилий. Но по «донесению о сражении у Чемульпо», отредактированному и приукрашенному в штабе Наместника, император Николай II принял решение представить к Георгиевским крестам поголовно оба экипажа. Награды были вручены по прибытии моряков пароходом в Одессу. При этом и командирское представление отменено не было, так что некоторые моряки «Варяга» и «Корейца» были за один и тот же бой награждены дважды. А потом получилось так, что и трижды – правда, позже, уже при советской власти, когда медали «За Отвагу» и «За победу над Японией» были вне статута вручены дожившим до новых времен пятидесяти ветеранам-участникам этого боя. По общему мнению флотской общественности, еще тогда, в 1904 году, с наградами власти «немного перестарались». Награждение же ветеранов сорок с лишним лет спустя, да еще медалью за то, в чем они уже по возрасту не участвовали, вообще выглядит чисто пропагандистской правительственной акцией.

16 апреля 1904 года военным эшелоном экипажи «Варяга» и «Корейца» прибыли в Санкт-Петербург и парадной колонной прошли по Невскому при огромном скоплении приветствующих горожан. Для нижних чинов был дан званый обед в Николаевском зале, офицеры удостоились чести быть принятыми самим императором. Было много оркестров и оваций, цветов и подарков, дамского восхищения и ликования простого

народа... И все это – на фоне горьких военных событий на Дальнем Востоке, недвусмысленно свидетельствующих о глубоком кризисе российской имперской системы. Царь награждал героев, пока его министры и генералы, обеспечившие неготовность вооруженных сил к решительным боевым действиям, неуклонно и почти что планомерно проигрывали эту войну...



Парад героев Чемульпо

Кстати, не все офицеры «Варяга» однозначно положительно отнеслись к торжествам, устроенным в их честь. Мичман Черниловский-Сокол, мичман Балк, военврач Банщикова, к примеру, писали, что всерьез опасались: не попадут ли они в Питере вместо парада в трибунал. Все-таки, бой проиграли

вдребезги, да и корабль, несмотря на затопление, похоже, достанется врагу...



*Приветствие царем экипажей «Варяга» и «Корейца»
у Зимнего дворца 16 апреля 1904 г.*

В это время морякам уже было известно, что японцы в Чемульпо пытаются организовать судоподъемную операцию и вытащить крейсер со дна – благо, затонул неглубоко. Уже 30 января (12 февраля по русскому стилю) адмиралом Уриу была вызвана из Сасебо группа водоотливных буксиров. А японский штаб Соединенного флота с прямого разрешения Морского министра начал формировать из специалистов военно-морского арсенала состав специальной спасательной экспедиции для подъема «Варяга».

Возглавил эту работу выдающийся японский флотоводец и одновременно – военно-морской инженер контр-адмирал Араи Юкан. Он в свое время принял с британского завода и привел в Японию «Чиоду», участвовал в войне с Китаем, командовал броненосцем... Но нас он сейчас интересует, прежде всего, как мастер оригинальных решений при спасательных операциях.



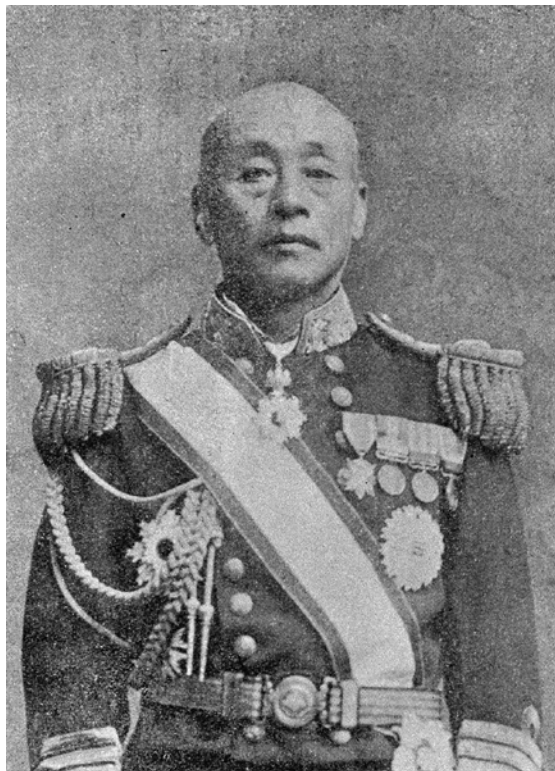
«Варяг», подъемные работы

Это он, Арай Юкан, некоторое время назад при подъеме затонувшего в результате диверсии в Сантьяго-де-Куба американского броненосца «Мэн» предложил: коль скоро по объективным обстоятельствам нельзя поднять пострадавший от взрыва броненосец обычным способом – заделкой пробоины, продувкой отсеков и наложением кессонов, то надо добыть побольше быстро твердеющего в воде бетона. И прямо на мелководье возвести вокруг корабля стену, как в доке. А потом откачать из нее воду – и тогда уже, насухо, зашивать дефекты обшивки пострадавшего корабля...

Он же, лучший японский специалист по спасательным работам, откачал потом в захваченном Порт-Артуре корабли Первой Тихоокеанской эскадры, расстрелянные осадной артиллерией и открывшие кингстоны на внутреннем рейде поверженной крепости. Не добрался только до «Севастополя», затонувшего на глубоком месте в бухте Белый Волк.

4 февраля (17-го по русскому стилю) Арай Юкан прибыл в Чемульпо – с водолазами и транспортом обеспечения подводных работ. И сразу же приступил к обследованию крейсера на дне. После чего сообщил адмиралу Уриу, что его эскадра,

оказывается, *«почти целый час не могла утопить неисправный корабль».*



Адмирал Араи Юкан

Удивления Уриу не высказал. Или просто не подал виду, что это для него – новость. Зато подробно расспросил коллегу о перспективах восстановления «Варяга».

– Я не вижу большой выгоды в спасательных работах, – ответил Араи, – даже если его тощий корпус выдержит неизбежные перегрузки при подъеме, ремонта предстоит очень много. И еще, пожалуй, вам следует знать, что с энергетической системой там, по-видимому, большие проблемы, возникшие задолго до встречи с вашими доблестными воинами. Я бы сказал, что при значительных затратах сил

и средств на подъемные работы мы не получим полноценного пополнения. Сделать этот крейсер грозной боевой единицей Соединенного флота будет невозможно.

Контр-адмирал Уриу Сотокити посмотрел старому товарищу в глаза и со спокойствием истинного самурая ответил:

– Значит, Араи-сан, нам с вами предстоит сделать невозможное. Я рассчитываю на вас.



Обследование затонувшего «Варяга» японскими специалистами

Донный грунт в Чемульпо мягкий, илистый. При затоплении «Варяг» лег на дно с креном 90 градусов и достаточно глубоко вдавился в этот вязкий грунт левым бортом. Для начала подъемных работ надо было максимально выровнять крен, чтобы крейсер встал на ровный киль или хотя бы приблизился к этой позиции. Поэтому спасательные работы начались с разгрузки корабля и спрямления его на грунте.

Для этого Араи велел вскрыть борт крейсера чередой отверстий на протяжении всех угольных ям правого борта – несмотря на то, что в прилив в них попадала вода, – и извлечь весь остаток угольного запаса. Угля было найдено много:

крейсер явно хорошо подготовился перед боем к тому, чтобы оставить этот город навсегда.

Затем приступили к демонтажу палубной артиллерии. Срезали трубы и вентиляторы котельных отделений, удалили мачты на уровне верхней палубы и частично разобрали кормовую надстройку.

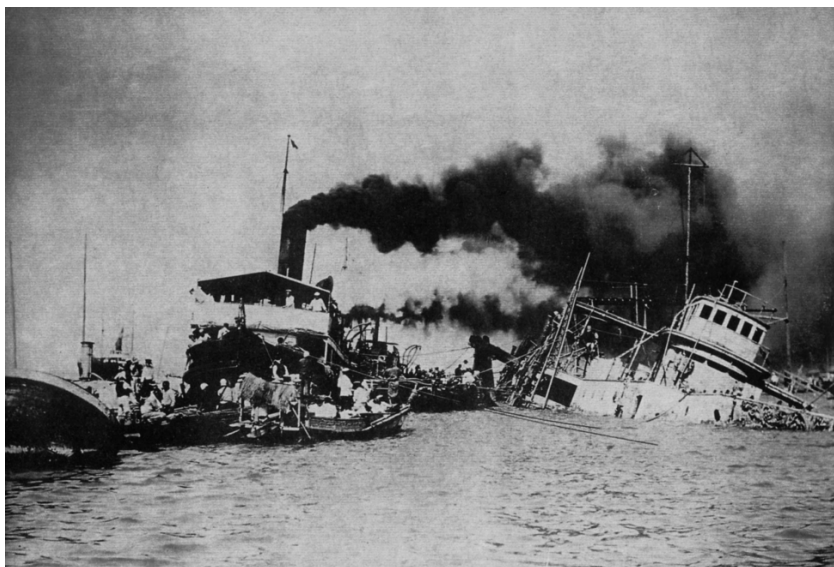


Японские инженеры на борту затопленного «Варяга»

К июлю, когда погода позволила длительные подводные работы, Араи решил, что можно начинать размывать грунт под килем «Варяга». Проще говоря, земснаряды должны были вырыть на дне подходящую по размерам яму, чтобы крейсер в нее сполз и стал опираться на киль, а не на бортовые конструкции. Это вполне удалось: крен удалось уменьшить с 90 до 25 градусов. После этого появилась возможность удалить и всю артиллерию левого борта.

Затем Араи распорядился начать временную заделку пробоин. Боевые пробоины и технологические разрезы зашили листами металла, поверх наложили просмоленные брезентовые пластыри с подкреплением деревянными щитами, закрыли

доступные кессоны, мелкоосколочные повреждения попросту забили вырезанными по их форме деревянными пробками и также наложили пластыри. Подогнали водоотливников и запустили насосы суммарной мощностью 7 000 тонн в час. Одновременно другими насосами в отсеки корабля нагнетался воздух, чтобы вытеснить воду. Араи ожидал, что при такой интенсивности водоотлива крейсер начнет всплывать, но... герметизация корпуса не удалась. «Варяг» даже не оторвался от грунта.



«Варяг». Спрявление крена

Араи уточнил проект подъема: надо смонтировать прямо на корпусе крейсера большой пустотелый кессон из дерева, металла и нескольких слоев просмоленной парусины. Подвести дополнительные насосы.

Когда мощность насосов удалось довести до 9000 тонн в час, попытку подъема вновь повторили. Но «Варяг» опять не всплыл. Значит, без кессона не обойтись... Араи вновь засел за чертежи, китайские кули на берегу принялись пилить доски, кипятить в огромных чанах смоляной вар для пропитывания жесткого, белого брезента на пластыри.



«Варяг» во время спрямления крена

С первым вариантом кессона попытка подъема была столь же «успешна», что и предыдущие. Когда командующий Соединенным флотом вице-адмирал Хейхатиро Того поинтересовался

делами в Чемульпо, Араи телеграфировал: **«Сделали все, что планировали, но крейсер упорно намерен зимовать на дне».**

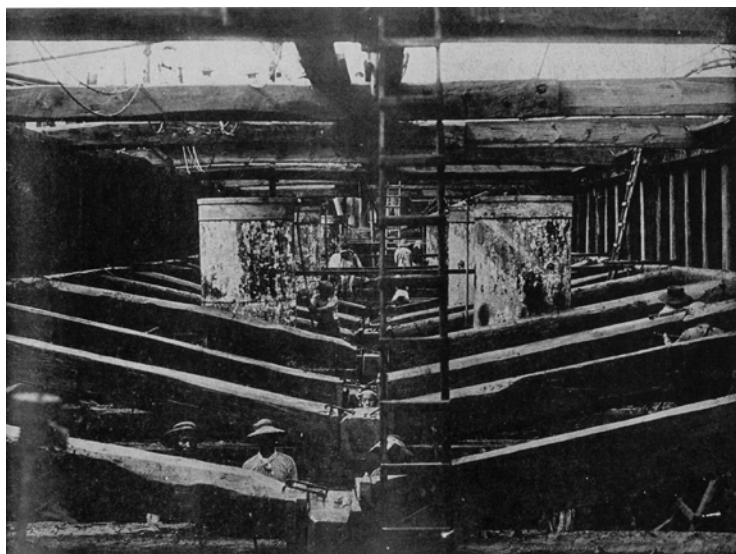
17 октября Араи велел свернуть спасательные работы до весны. Чтобы положение корабля на дне не изменилось, применили фиксацию канатами и якорями.



«Варяг». Монтаж кессона

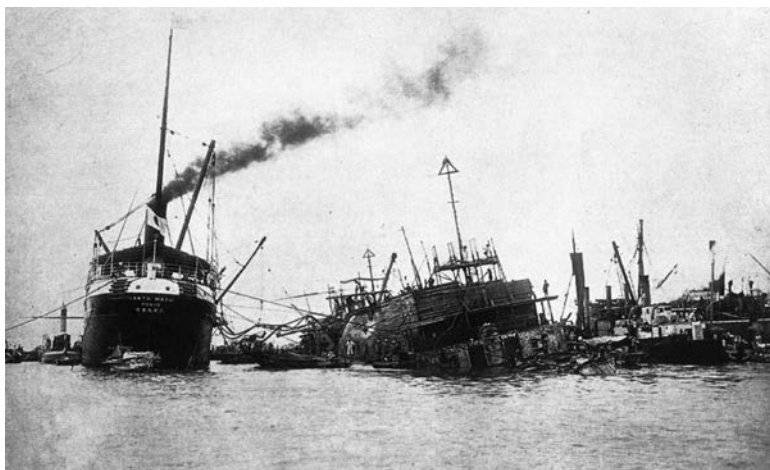
В январе 1905 года Араи Юкан был отозван в капитулировавший Порт-Артур – для обследования погибших там кораблей и составления плана по их подъему. Затем вернулся в Чемульпо. За зиму ему удалось спроектировать для «Варяга» новый кессон значительной подъемной силы. Это была конструкция из дерева и металла почти шесть метров высотой! Кессон монтировался как продолжение борта крейсера и куполом смыкался над оставшимися надстройками.

В марте 1905 года элементы кессона были доставлены в Чемульпо, начался монтаж его на корпусе «Варяга». Сначала поставили правую стену кессона, а после дополнительных земляных работ на дне, благодаря которым удалось уменьшить крен «Варяга» до 3 градусов, прикрепили и левую.

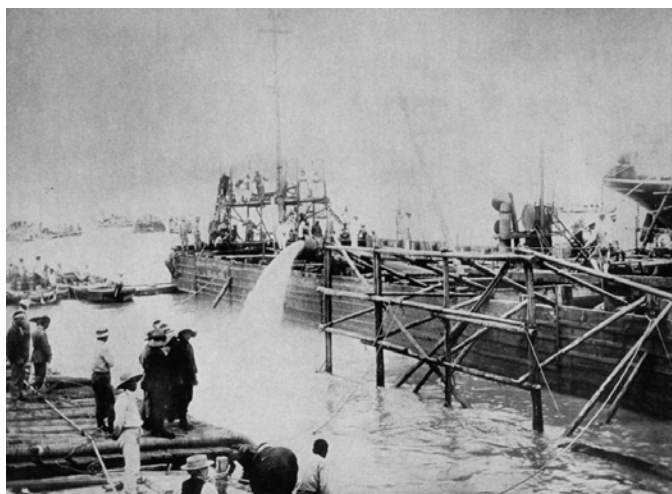


Структура кессона для «Варяга»

28 июля 1905 года, ровно через год после генеральной баталии под Порт-Артуром, в процессе которой русский флот так и не смог вырваться из осажденной крепости, крейсер «Варяг» был поднят на поверхность.

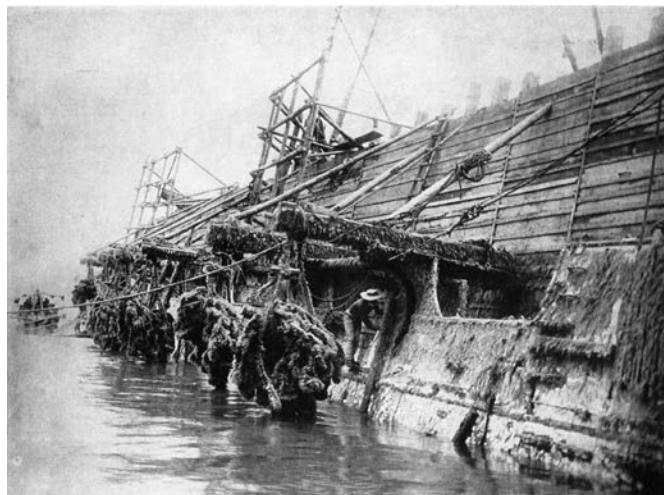


«Санто-Мару» и поднимаемый «Варяг»



Водоотлив из кессона

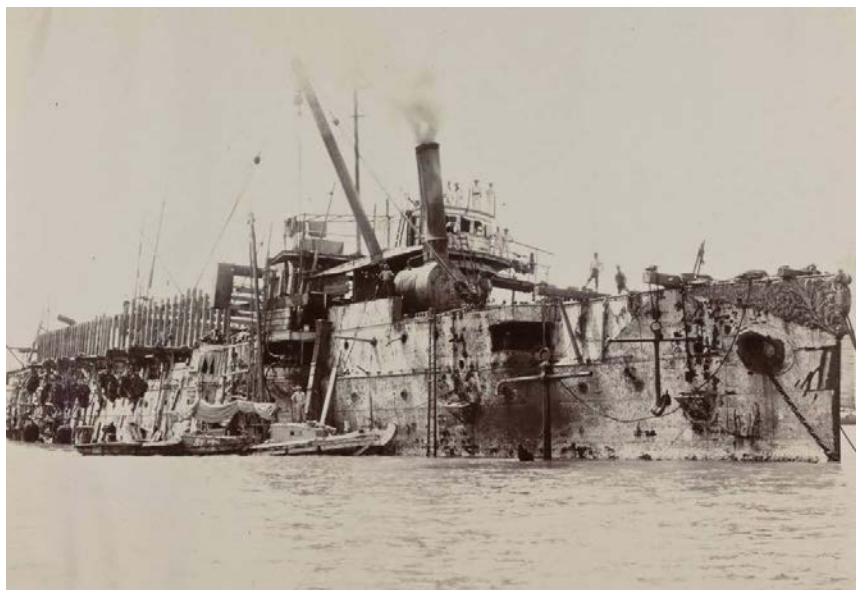
Теперь необходимо было обеспечить водонепроницаемость его корпуса, разобрать кессон и перевести корабль в хорошую ремонтную базу с сухим доком. Одновременно адмирал Араи приказал перебирать и чистить котлы «Варяга» – у него уже возникла идея использовать собственную энергетику крейсера для перехода на ремонт, не прибегая к помощи буксиров.



«Варяг» с кессоном во время всплытия

Впрочем, восстановив котлы в двух первых отделениях и установив «Варягу» два временных дымоотвода, Араи все же прикомандировал к нему для перехода транспорт «Санто-Мару». Своим ходом дойдет или нет – вопрос, а если что случится – пароход дотащит.

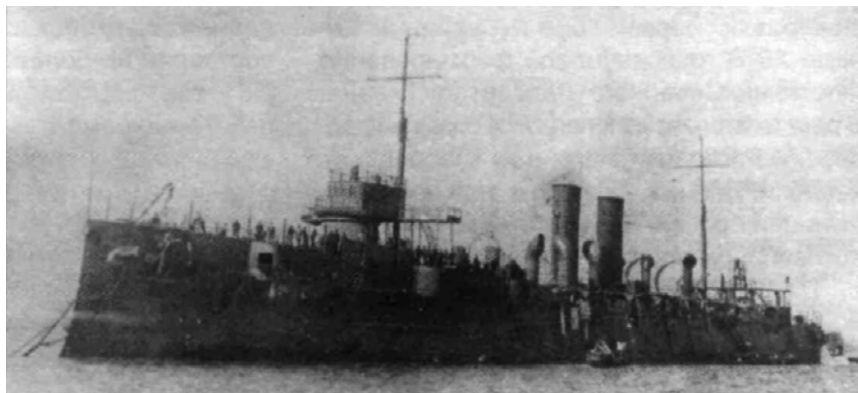
Окончание войны и подписание временного перемирия на море в Ригене «Варяг» встретил еще в Чемульпо. К переходу в Японию на ремонт его удалось подготовить только к октябрю. Пробный выход в море состоялся 20 октября 1905 года. Под двумя котельными отделениями и с одной действующей машиной удалось достичь скорости около 10 узлов по тахометру. Араи решил, что этого, в принципе, хватит для перехода, но приказал «Санто-Мару» ни на минуту не упускать ситуацию из-под контроля, и если что – сразу на буксир! А при разгерметизации корпуса – оказывать помощь водоотливом...



«Варяг». Демонтаж кессона

Император Муцухито дал крейсеру новое, японское имя – «Сойя», полностью соответствующее местной традиции нарекать корабли 1 ранга «географическими» именами. Небольшой

полуостров Соя находится на севере Хоккайдо. Утверждение, что при этом в память о героическом бое японцы не стали снимать прежнюю именную надпись с борта крейсера документально не подтверждена. Зато сохранились фотографии «Варяга» с иероглифической надписью «Соя» на кормовом балконе.



«Варяг» после подъема: удалены трубы, поставлены 2 временные

Под японским военно-морским флагом, в сопровождении японского спасателя возвращенный с того света русский крейсер должен был совершить переход в Японию. Казалось бы, всего-то пересечь Цусимский пролив по диагонали: конечным пунктом маршрута назначен был порт Йокосука, где при морском заводе для «Варяга» уже готовили док. Но то, чего опасался адмирал Араи, все-таки произошло – в пути вскрылся один из швов на пробойне по левому борту, и пришлось зайти в Сасебо – это было ближе. Там крейсер экстренно поставили в док для дополнительной герметизации. Только 17 ноября 1905 года «Варяг» вошел в порт Йокосука.

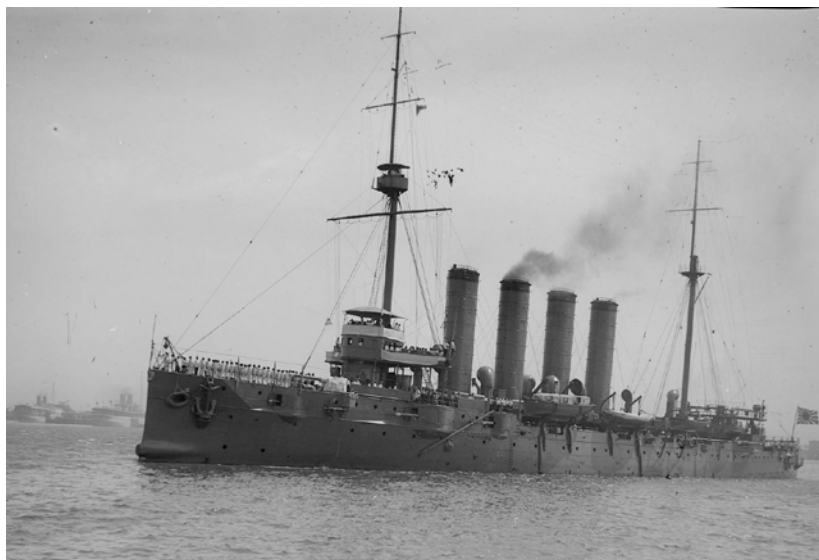
В доках этого города ему предстояло провести два года. Особое внимание при ремонте было уделено восстановлению котломашинной группы: котлы Никлосса перебрали буквально по трубке. Японцы уже знали, что такое эти котлы – благодаря не вылезавшему из ремонтов «Нийтаке»...



«Варяг» («Сойя»)

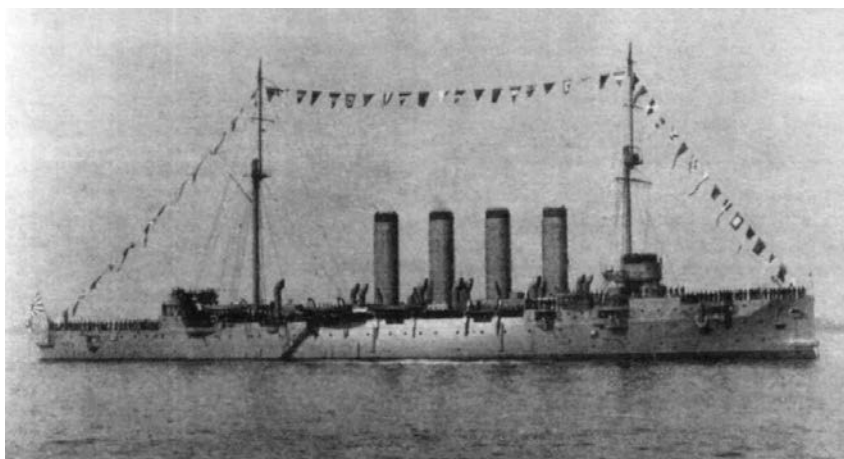
Периодически всплывающие в литературе сведения о том, что японцы решились на технически сложную и в данном случае совершенно уже не выгодную операцию замены котлов «Варягу» на некую «систему Майабара», благодаря чему он и достиг, выйдя из ремонта, скорости 22, 7 узла при 155 оборотах машин, являются ничем иным, как легендой. Результатом неточностей перевода – «Miyabara» это не система котлов, а место производства энергетических установок для кораблей и соответствующих комплектующих в Японии.

Если в справочнике написано, что японский корабль имеет «котлы Майабара», это означает, что у него стоит энергетика местной сборки, а не заказанная где-нибудь в Англии, Франции или Германии. А система котлов при этом может быть любой из распространенных: Бельвилля, Торникрофта или Бабкок-Вилькокса. Лишь бы завод имел лицензию на их изготовление или заручился поддержкой соответствующих иностранных специалистов...



«Варяг» («Соя») в учебном отряде Сасебо

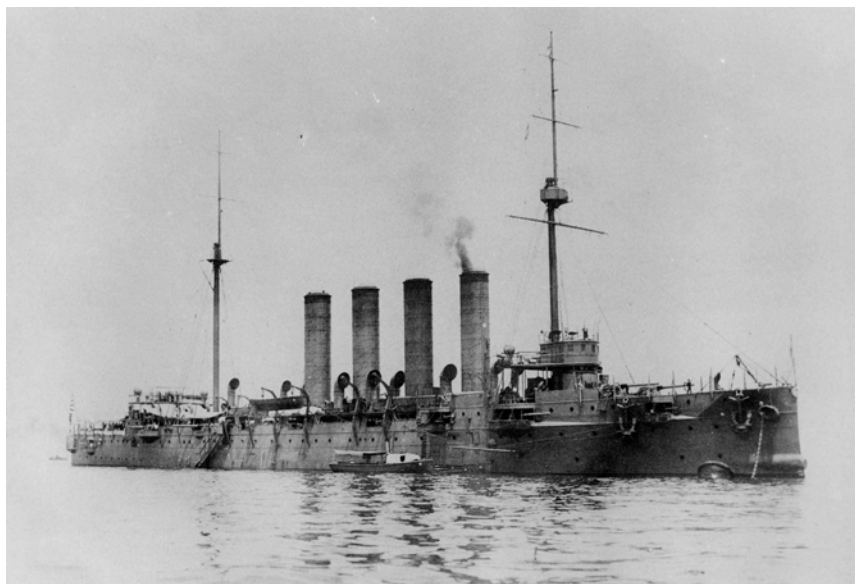
Когда в 1916 году выкупленный из японского плена крейсер вернулся в Россию, у него были все те же, разве что, гораздо более изношенные котлы системы Никлосса. Не вставили же их перед передачей корабля обратно!



«Варяг» в 1907 г. в Майдзуру

Первоначально «Варяг» был зачислен в состав японского флота как «крейсер второго класса». Крейсерами первого класса, как правило, у них записывались корабли с броневым поясом по ватерлинии. Впрочем, традиции флотской иерархии были как раз в это время значительно поколеблены появлением дредноутов...

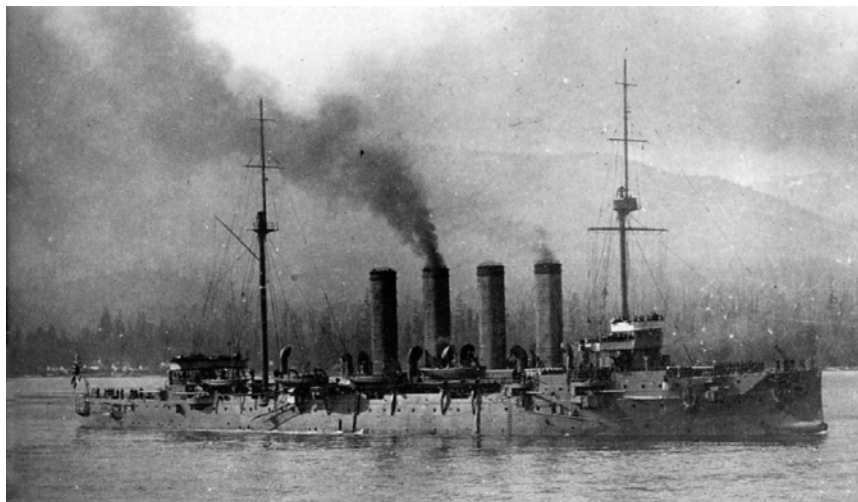
Девять месяцев спустя после выхода из ремонта крейсер второго класса «Соя» был зачислен в состав Учебной эскадры Военно-морского училища в городе Йокосука. В роли учебного корабля японских гардемарин 1–4 года обучения «Варягу» предстояло служить вплоть до возвращения домой.



«Варяг» в Йокосуке 1908 г.

Не стоит думать, что служба в учебном отряде – это «непыльная работа» без нагрузки на ходовые. В 1908 году «Варяг» участвовал в больших маневрах Соединенного флота – в качестве корабля-посредника между условными противниками, затем совершил несколько походов с курсантами – в том числе, и заграничных. Его новый флаг видят в Сайгоне, в Циндао, даже

в канадском Ванкувере. Интенсивность службы и покурсантски неумелый уход за капризными котлами сделали свое дело: с 4 апреля 1910 по 25 февраля 1911 года – первый большой ремонт, с 18 ноября 1913 года по 18 ноября 1914 года – еще один... В последний свой учебный выход под японским флагом в 1915 году крейсер имел под парами только 24 котла. Остальные были заблокированы ввиду небезопасности их использования.



«Варяг» в 1909 году в учебном походе в Ванкувер

Заметим: в боевой эскадре у японцев «Варяг» никогда не ходил. Числился «условно пригодным к боевой службе в мирное время». Но каким-то образом показал на послеремонтных испытаниях прекрасный для своего состояния результат... Правда, всего один раз.

Если попробовать понять, почему и как в очередной раз изменились скоростные данные «Варяга», стоит вспомнить о том, что на ремонтных предприятиях Йокосуки он провел два года. За это время, ей-богу, можно было с японской тщательностью вычистить котлы, заказать и заменить все трубки, имеющие признаки дефектов или деформаций, и вообще отстроить энергетику крейсера, как концертный рояль перед выступлением столичного виртуоза. Вопрос только в том,

насколько хватит этой «настройки» при котлах системы Никлосса... Кроме того, японские инженеры приняли решение заменить в машинах корабля все подшипники, а не только те, что имели следы повышенного износа. Внутренние вкладыши их были вообще изготовлены по индивидуальным лекалам под руководством английского инженера.



«Варяг» во главе японского учебного отряда

В 1905–7 году, после ремонтов, японский флот-победитель пополнило много русских кораблей. На замену погибшим на минном поле под Порт-Артуром броненосцам «Ясима» и «Хатсусе» японцы получили поднятых в капитулировавшем городе «Ретвизана» и «Полтаву», «Пересвета» и «Победу» сдавшихся в плен под Цусимой «Орла» и «Николая I». Артурские крейсера «Баян» и «Паллада» теперь носили имена «Азо» и «Цугару». Крейсер «Новик», вырвавшийся из осажденной крепости и погибший у южной оконечности Сахалина, был поднят, более или менее восстановлен и числился под именем «Судзуя». Под японским флагом ходили спасенные адмиралом Араи артурские миноносцы, минные крейсера, канонерки... В Чемульпо подняли и ввели в строй в качестве вспомогательного крейсера даже злосчастную «Сунгари». Даже броненосцам береговой обороны «Сенявину» и «Апраксину» японцы нашли дело – оба корабля служили ледоколами на Хоккайдо.



«Варяг» и «Баян» (с японской открытки)

Когда в 1914 году началась новая война, на сей раз – Мировая, Япония уже числилась союзником России – вместе с Англией и Францией она вошла в состав Антанты. Испытывая

нужду в кораблях для обороны своих северных коммуникаций и не имея возможности быстро пополнять флот из-за занятости промышленности дредноутской программой и медлительности работы отечественных заводов, российское правительство приняло решение выкупить несколько пленников минувшей войны.

Переговоры были долгими. И оставили у российских военных дипломатов устойчивое впечатление: даже за крупный денежный выкуп – от 4 до 10 миллионов иен за каждый выпел – бывший неприятель не желает отдавать самые боеспособные корабли... «Ретвизана» или «Орла», например, не отдали, как и называвшегося еще одним кандидатом на возвращение «Баяна». Согласились лишь на «Полтаву» – броненосец 1894 года спуска, из той же серии, что погибший с Макаровым флагманский «Петропавловск», и на странный «межклассовый гибрид» броненосца и крейсера – «Пересвет».

Третьим в списке кораблей, которые японцы готовы были вернуть, значился учебный крейсер «Соя»...

Переговоры вел военно-морской атташе в Японии капитан второго ранга А. Н. Воскресенский. 4 февраля 1916 года в Японию прибыла комиссия из русских инженеров и офицеров флота – для осмотра возвращаемых кораблей.

«Пересвет» и «Полтава» были признаны пригодными к дальнейшей службе – при условии переборки котломашинных групп и замены расстрелянных лейнеров артиллерии. А вот насчет состояния «Варяга»... капитан второго ранга А. Н. Воскресенский был неприятно удивлен. Инженеры, смотревшие крейсер, сказали ему, что даже при самом бережном обращении с котлами и регулярных ремонтах он протянет года полтора-два, не больше. Разъедание клепок, трещины коллекторов, проседания трубок нижнего яруса, подтекания резьбовых соединений – все проблемы, с которыми сталкивался экипаж корабля в Порт-Артуре, теперь приобрели характер «лавинообразного нарастания неисправностей». Что же до машин и движителей, то у корабля даже гребные валы просели – подшипники стерты неравномерно.

При этом японцы явно стремились к тому, чтобы осмотр продолжался недолго, давали мало времени, техническую документацию не перевели ни на русский, ни на английский

язык. Приходилось пользоваться услугами переводчиков из русского посольства, на что тратилось дополнительное время, а срок, назначенный для работы комиссии, тем временем, истек. Стало ясно: с «Варягом» что-то еще не так, и союзники опасаются, что русская сторона просто откажется выкупать крейсер в плохом техническом состоянии.

Но договор был все-таки подписан, и 21 марта 1916 года во Владивосток вошел отряд кораблей под командованием контр-адмирала Яманака: броненосцы «Сагами» и «Танго», крейсера «Соя» и «Ибуки». Троице из них предстояло остаться в России навсегда.

«Сагами», он же «Пересвет», получил в новых списках статус броненосного крейсера. Ну, ясное дело – в дредноутскую эпоху не ходить ему в линейном строю! «Танго», она же «Полтава», сменила имя: теперь ее называли «Чесма», поскольку именем «Полтава» был наречен уже один из новейших балтийских линкоров-дредноутов. Для «Варяга» новый состав команды был сформирован из моряков Гвардейского экипажа. 22 марта всего за час русские моряки были доставлены на корабли и заняли свои места по боевому расписанию. Церемония передачи завершилась подписанием акта передачи-приемки между адмиралами Яманако и Шульцем, спуском японских флагов и подъемом Андреевских, освящением кораблей православным священником. Потом «Ибуки» дал салют, пронзительно взвыл сиреной на прощание и растворился на туманном горизонте.

Когда владивостокские инженеры всерьез взялись за ревизию технического состояния «Варяга», они обнаружили, что, по сути дела, ни одна система на борту не работает полноценно – ни ходовая часть, ни электроснабжение, ни пожаротушение, ни водоотлив. После полной переборки котлов и отладки машин со вскрытием цилиндров и ревизией штоков и подшипников крейсер вышел на испытания. При 22 двух действующих котлах, которые удалось полностью отремонтировать, «Варяг» развил скорость 16 узлов. На полном ходу крейсер испытывать не стали даже после введения в строй оставшихся 8 котлов: уже во время третьего выхода в море снова обнаружился перегрев и стук подшипников обеих машин...

В общем, котлы Никлосса с японскими запчастями оказались не лучше тех же котлов американской сборки, неправильное парораспределение никуда за 11 лет не исчезло, а машины как были при первичной сборке плохо сбалансированны, таковыми и остались. Врожденная болезнь – ничего не поделаешь.

Тем не менее, «Варяг» получил назначение в состав флотилии Северного Ледовитого океана. Командующим этим новым соединением с производством в контр-адмиралы был назначен капитан первого ранга А. И. Бестужев-Рюмин. Крейсер «Варяг» принял под свое командование капитан первого ранга К. И. фон Ден. Ранее он командовал эскадренным миноносцем «Войсковой» гвардейского экипажа, был старшим офицером на императорских яхтах «Царевна» и «Александрия», даже успел покомандовать подводной лодкой. На Дальнем Востоке тоже бывал: в 1900 году, во время «восстания ихэтуаней», защищал русских дипломатов в Пекине.

Карл Иоакимович фон Ден обратил внимание адмирала Бестужева-Рюмина на то, во что превратилась артиллерия крейсера. Лейнера «расстреляны»: нарезы изрядно испорчены применением зарядов английского типа с быстростгорающими порохами, кучности такие орудия уже не дадут. Зубчатые погоны в ржавчине, механизмы горизонтального наведения имеют большие мертвые ходы, дуги вертикального наведения – в деформациях. Снаряды к шестидюймовкам содержат в качестве взрывчатого вещества дымный порох, перемешанный пополам с угольной пылью. По большому счету, это учебные снаряды: они при разрыве дают хорошо заметный клуб дыма, что удобно для пристрелки. Но в боях ими пользоваться нежелательно – поражающих факторов не хватает...

В портовых мастерских снаряды перезалили тротилом. А сами стволы решили заказать и менять уже по дороге в Северные воды – во Владивостоке не оказалось свободного резерва среднекалиберной артиллерии.

20 мая экипаж «Варяга» устроил командиру организованный протест, отказавшись отобедать, поскольку на уху на камбузе пошла рыба «с душком». Но капитан первого ранга фон Ден не допустил развития по потемкинскому сценарию: распорядился вылить некачественную снедь за борт, а команде

раздать сухари и консервы. С зачинщиками протеста провел «разъяснительную работу» лейтенант Пешков: повел матросов на тренировку по высадке берегового десанта и несколько часов гонял по сопкам с полной выкладкой. А на долгожданном привале объяснил, что теперь всякий хорошо уставший и проголодавшийся боец будет рад и самой невкусной баланде. Если и этот способ не пройдет – так по законам военного времени можно и под трибунал угодить за неподчинение старшему по званию.

Наконец, 18 июня 1916 года, после адмиральского смотра, в котором участвовали командующий Сибирской флотилией вице-адмирал Шульц и начальник отряда специального назначения контр-адмирал Бестужев-Рюмин, «Варяг» получил предписание выйти в море и следовать по новому месту назначения.

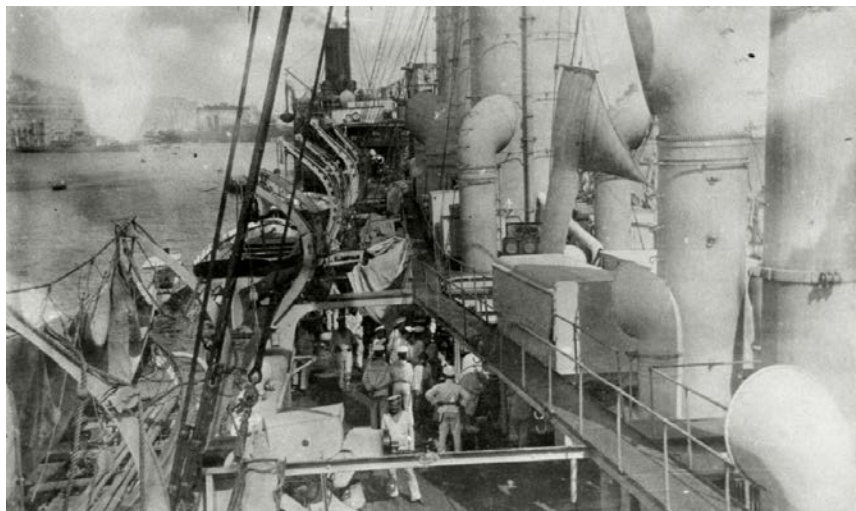
С ним вместе отправлялась «Чесма», она же бывшая артурская «Полтава». «Пересвет» при одном из выходов в море сел на мель и получил тяжелые повреждения, ему пришлось задержаться в ремонте...

Вечером 18 мая 1916 года «Варяг» и «Полтава» вышли в море. Погода портилась: горизонт густо застелило плотным туманом серо-жемчужного цвета, потом зарядил дождь. В такую погоду не то, что соседа по строю в полутора кабельтовых – собственного гюйсштока с мостика не видно... Так что выходить из Золотого рога и двигаться в Японское море пришлось парадным ходом в восемь узлов, по счислению, постоянно подавая друг другу сигналы паровым свистком, чтобы не потеряться.

20 июня в полночь прошли Цусиму. Роковое место! Утром справа по курсу открылся корейский берег. Туман рассеялся, «Варяг» и «Чесма» занялись учениями в строю. Днем строгой и торжественной литанией помянули погибших в Русско-японскую войну. Потом направились на международный рейд Гонконга.

Здесь «Варягу» предстояло находиться до 7 июля. За это время крейсер получил из портовых мастерских запасные части для машин, в очередной раз перебрал котлы, в котельных отделениях восстановили телефонную связь, отремонтировали электрическую вентиляцию погребов боезапаса и

камбуза. Кроме того, и «Варяг» и «Чесма» сменили окраску: для тропического плавания борта были окрашены в белый цвет.



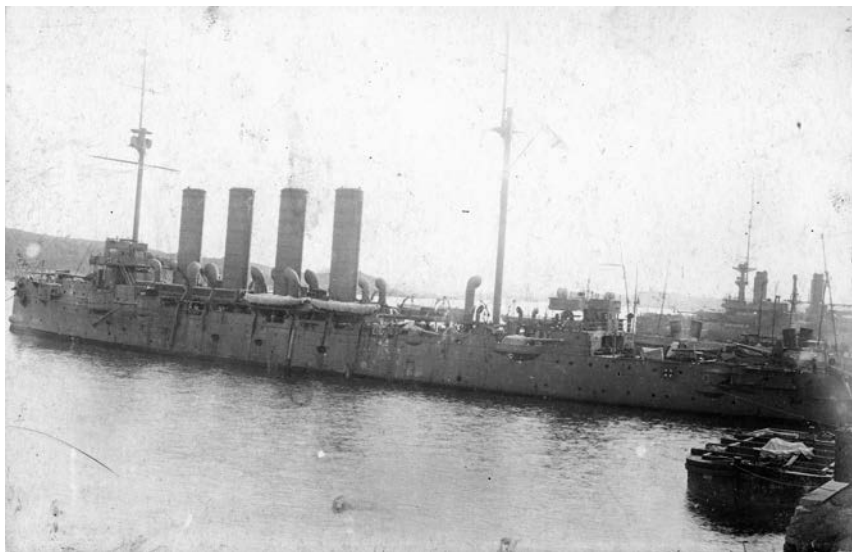
«Варяг». Экипаж в свободное от ремонтных работ время



«Варяг». Матросы стирают белье. 1916 г.

Несмотря на все ремонтные работы по части ходовых систем, на второй день по выходе из Гонконга у «Варяга» опять разорвало трубки в котле № 3. Кочегары получили ожоги паром. Через шесть часов после аварии один из ошпаренных, матрос-кочегар Иван Королев умер в мучениях. Похороны в открытом море двадцатилетнего моряка произвели на оба экипажа удручающее впечатление...

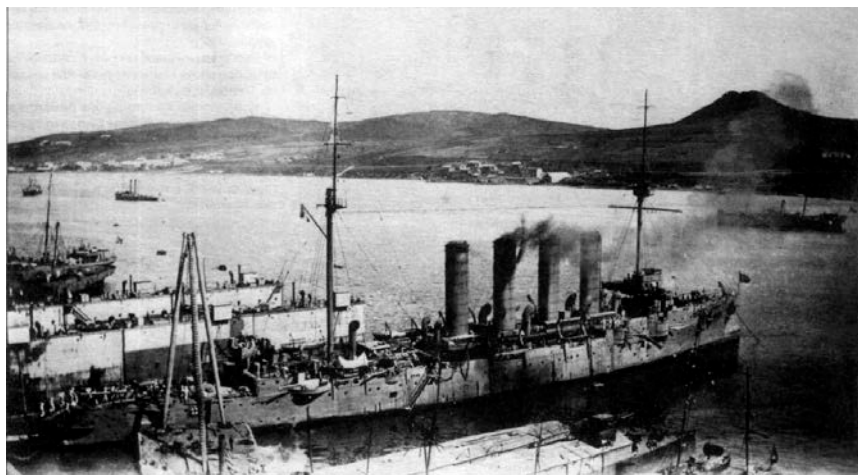
Переход из Гонконга в Сингапур дался тяжело: стояла жара в 36 градусов Цельсия, а электровентиляция на «Варяге» опять работала из рук вон плохо. Движение скоростью около 10 узлов по-прежнему дурно сказывалась на состоянии машин: недавно отлаженные подшипники правой машины снова обнаружили перегрев и стук. Старший механик крейсера М. П. Лилеев упросил фон Дена освободить кочегаров и механиков от палубных строевых учений: у них и так почти не оставалось личного времени между вахтами из-за постоянной необходимости участвовать в ремонтах.



«Варяг» и «Полтава» («Чесма») во Владивостоке. Лето 1916 г.

Как только русские корабли бросили якорь в Сингапуре, адмирал Бестужев-Рюмин прибыл на борт «Варяга» с инженерной комиссией. После осмотра флагманский инженер объявил о том, что до 600 трубок с фонарями и 30 соединительных коробок опять придется менять. Посоветовал поставить дополнительные испарители производительностью не менее 40 тонн в сутки, поскольку собственные испарители «Варяга» уже при скорости в 12 узлов не справлялись с пополнением убыли воды в котлах...

В выходной офицеры крейсера с дюжиной матросов отправились на берег – на охоту. Надо было как-то отвлечься от повседневной рутины бесконечных ремонтов и переборок. По их возвращении полубак крейсера был украшен двумя крокодиловыми шкурами, обсуждались различные приемы их выделки. Но так как умельцев-таксидермистов в экипаже не нашлось, вскоре шкуры пересохли, потрескались, и от них пришлось избавиться, выбросив за борт.



«Варяг» во Владивостоке

19 июля отряд покинул Сингапур и взял курс на Коломбо. А 23 июля у «Варяга» неожиданно вышел из строя главный циркуляционный насос правой машины. На экстренный ремонт пришлось затратить более 10 часов.

По прибытии в Коломбо адмирал назначил угольную бункеровку – несмотря на то, что на следующий день был самый большой флотский праздник, День Гангутской победы. Наверное, впервые в своей жизни русские моряки-гвардейцы встретили этот день не в парадном строю на шканцах своего корабля, а на угольном аврале, потя на сорокаградусном пекле с мешками антрацита на плечах. Хорошо, что после таких работ команде положены баня и серия увольнительных в город – посменно, по 200 душ.

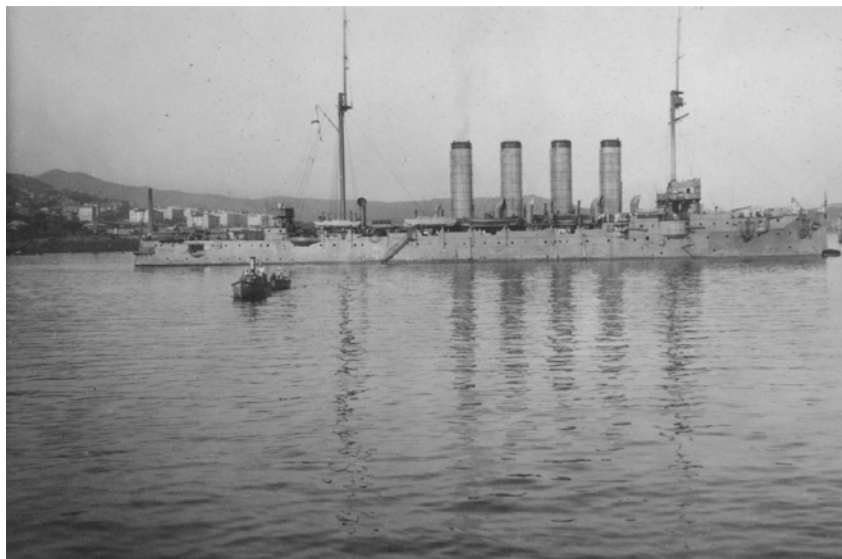


«Варяг» и «Чесма» во Владивостоке

В городе тоже был какой-то местный праздник. На главной улице Коломбо моряки стали свидетелями удивительного зрелища – парада ручных слонов. Яркие попоны, вызолоченные бивни, огромные серьги в ушах, увитые цветами сёдла-беседки, словно башенки на могучих спинах, превращали исполинских животных в целые архитектурные сооружения, словно ожили сами стены старинного экзотического города. Смуглые погонщики охотно катали на слонах русских матросов. Город тонул в музыке и огнях. Словно и нет в этом мире войны, которая катится по всем меридианам и параллелям

земного шара. Однако уже 4 августа маленький отряд покинул гавань Коломбо.

Вечером 7 августа «Варяг» и «Чесма» подошли к Экватору. Старая традиция устраивать в такие дни праздник Нептуна и посвящать в морские волки новобранцев была соблюдена. Вместе с экипажной молодежью в парусиновую купель с соленой водой окунули и старшего механика Лилеева, тоже пересекавшего экватор впервые.

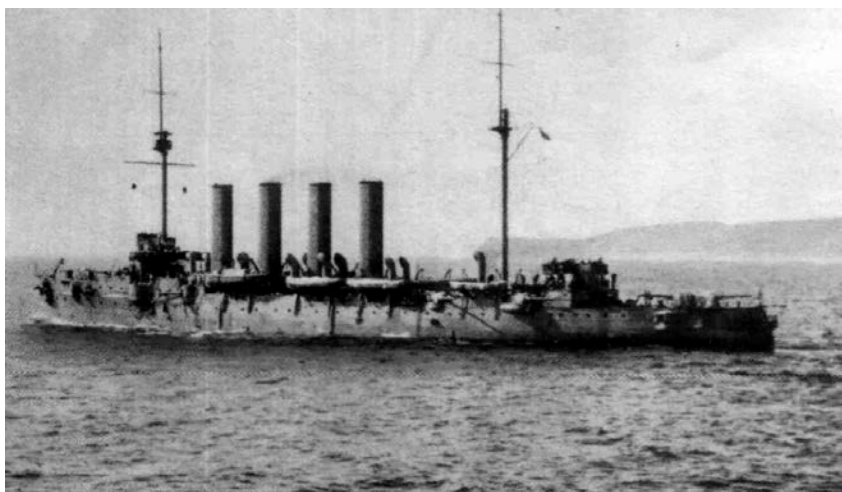


«Варяг» во Владивостоке. Весна 1916 г.

На Сейшельских островах местный фермер бесплатно угостил русских моряков экзотическими фруктами – на борт «Варяга» были привезены десятки корзин с бананами. А еще морякам подарили черепаху – огромную, с панцирем более метра шириной. Некоторые юноши даже катались на ней верхом ради смеха. Потом отвезли на берег и выпустили на волю – пускать такую добродушную и невозмутимую скотину на черепаховый суп отказались офицеры крейсера. 65 матросов были отряжены на рыбалку и обнаружили, что местные водоемы изобилуют съедобными породами рыб, так что без ухи экипажи не остались. Губернатор Сейшел дал званый ужин

в честь офицеров «Варяга» и «Чесмы». На вечере пел самодеятельный матросский хор. А наутро снова началась привычная жизнь: мертвая зыбь разморенного жарой океана, строевые учения, маневры, ремонты на ходу...

В полдень 21 августа отряд вышел из порта Виктории и взял курс к африканским берегам. 25 августа прошли траверз мыса Гвардафуй. С берега, из пустыни, с горячим ветром силой под 17 метров в секунду налетела песчаная буря. Попадание песка – верная смерть даже для абсолютно исправных механизмов. Поэтому во избежание аварий фон Ден приказал задраить световые люки машинного отделения, все двери и иллюминаторы. Избежать засорения КМУ песком и пылью этим способом вполне удалось. Но кочегары и машинная команда начали падать в обморок от духоты. Ребят выносили на палубу, отливали холодной водой... Хорошо, что дело обошлось только обмороками!

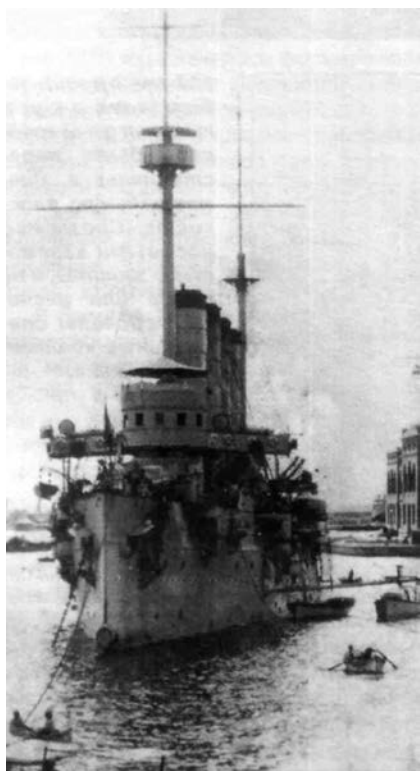


«Варяг» во время перехода на Северный Ледовитый океан

По сравнению с мирными Коломбо или портом Виктории, в Адене уже чувствовалась близость линии фронта. На рейде «Варяг» и «Чесма» встретили транспортный конвой с войсками. У пирса госпитальный транспорт свозил на берег раненых. Английские крейсера периодически исчезали с

рейда – ходили на обстрел турецких берегов. Адмирал Бестужев-Рюмин распорядился в авральном порядке перекрасить корабли в боевой цвет – грязно-серый, по британскому образцу. С этого дня движение далее происходило в режиме боевой готовности: переборки задраены, расчеты отдыхают прямо у орудий, к строевым эволюциям добавилось обучение противолодочному зигзагу...

На архипелаге Зубейр маячная стража послала «Чесме» просьбу о помощи: к ним не пришел снабженец, на маяке уже несколько недель голодают люди. На берег были отправлены катером консервы, крупа, сухари и пресная вода. А «Варяг» снова потерпел аварию: обнаружилась течь левого холодильника, и пришлось некоторое время продолжать путь под одной правой машиной.



*«Варяг» в Порт-Саиде
17 сентября 1916 г.*

Несмотря на трудности похода, очередной ремонт на ходу оказался успешен: 4 сентября «Варяг» поддерживал скорость, близкую к 15 узлам на протяжении 100-мильного перехода. Вечером 5 сентября отряд вошел в Суэцкий канал, а утром отряд отдал якоря на рейде Порт-Саида.

Здесь уже пребывали боевые корабли Антанты – пожилой французский броненосец «Жорегиберри», англичанин «Юпитер» – тоже додредноут, четыре миноносца и небольшой пароход, явно бывший грузо-пассажирский, со странным контейнером, словно дополняющим кормовую надстройку, и длинной стрелой легкой катапульты – порождение новейших идей технического прогресса, гидроавианосец...

Утром 8 сентября адмирал Бестужев-Рюмин принял решение о смене флагмана в отряде. Адмиральский флаг и штаб принял «Варяг». В Средиземном море – в зоне военных действий – пришлось двигаться в сопровождении французских и английских миноносцев, постоянно меняя курс – существовала опасность атаки подводных лодок.

Вечером того же дня отряд разделился – «Чесма» ушла в Александрию, чтобы позже вместе с английской эскадрой принять участие в нейтрализации греческого флота. «Варяг» отправился на бункеровку в Ла-Валетту.

Здесь союзники-англичане снова выделили ему сопровождающих – миноносец «Москито» и пару тральщиков. Немецкие лодки минировали не только пустынные нейтральные воды, но и чуть ли не портовые акватории. Прямо у выхода из Ла-Валетты уже погибли на минном поле старый броненосец «Рессел» и мобилизованный гражданский пароход «Сити оф Лакноу», есть потери среди патрульных и тральщиков.

По дороге в Тулон английский миноносец сдал вахту французскому. Но того пришлось практически сразу же отпустить домой: начался шторм, сопровождающему не хватало мореходности. Крохотный кораблик болтало на шести-балльной волне, он зарывался в нее на ходу, при обнажении от воды винтов создавалась опасность, что у него пойдут вразнос турбины. Не хватало еще потом тащить собственную охрану на буксире!.. Так что до Тулона крейсер добирался в одиночку.

Здесь, во французских водах, стоял в ремонте после Дарданелльской операции еще один русский крейсер – ветеран Порт-Артура, флагман Сибирской Флотилии «Аскольд». В честь прибытия «Варяга» французские корабли дали салют. С берега пришел почтовый катер – доставил письма для моряков. Русская диаспора на берегу подготовила для экипажа «Варяга» несколько приветственных мероприятий – офицерский бал, званый обед для нижних чинов, раздачу подарков. Но адмирал Бестужев-Рюмин почему-то резко ограничил увольнения в город – под предлогом некоей «опасности»...

Какая опасность могла угрожать российским морякам-гвардейцам в крупной союзной базе? Адмирал на это вопрос отвечать не стал. Да и не обязан был отчитываться перед младшими по званию в своих решениях... Чтобы узнать правду,

пришлось действовать окольным путем – через экипаж и кают-компанию «Аскольда». Выяснилось следующее: это из-за него, из-за «Аскольда», и происходит. Французские власти заподозрили команду стоявшего в ремонте крейсера в политической неблагонадежности, поскольку моряки были замечены в контактах с революционерами-политэмигрантами, и подвергли недавнего героя Дарданелл унизительному обыску в жилых отсеках. Ничего, кроме нескольких эсеровских листовок, не нашли, но и объяснению матросов типа «прихватили где-то на берегу со старыми газетами – папироски крутить», конечно, не поверили...



«Аскольд»

А потом с борта ремонтирующегося «Аскольда» неожиданно пропало несколько винтовок десантной партии. В патронном погребе ни с того ни с сего взорвался малокалиберный заряд. От этого вышел даже недолгий пожар, силами команды и ликвидированный. Ранее подобные случаи в ремонте, когда на борт имели доступ посторонние, однозначно

приписывались немецким шпионам – причем, не самым опытным, поскольку если это диверсия – то предельно плохо рассчитанная. Кстати, заряд вообще мог взорваться от естественных причин – со старым пероксилином такое случается. Так что ни о чем, кроме плохого охлаждения патронных погребов, такой случай не свидетельствует. Но вместо ревизии боезапаса с целью выбраковки слишком долго хранившихся зарядов и ремонта вентиляции погреба «Аскольд» получил целую полицейскую операцию на борту, которую не смог, а может и не пожелал предотвратить даже его командир Казимир Филиппович Кетлинский. При практическом попустительстве офицерского состава и российского военного представительства были наскоро «назначены виноватые» из числа матросов. Осуждены и ... по законам военного времени расстреляны во французском береговом форту. Еще несколько десятков опытных боевых моряков списали в береговые штрафные роты.

Если до этого случая экипаж «Аскольда» очень умеренно интересовался вопросами революционного движения, то после... А как еще можно относиться к *таким* властям и *таким* союзникам? Предыдущую войну явно проиграли в штабах и министерских канцеляриях. В эту тоже, похоже, творится нечто подобное. Тут кто угодно задумается – а нужна ли стране голова, которая, по большому-то счету, горазда только корону носить?..

Французские власти постарались как можно быстрее выставить «Варяга» из Тулона. Вдруг – тоже скрытый мятежник? Ремонт (как всегда, с переборкой котлов) закончили наскоро. 1 октября, после угольной бункеровки, адмирал Бестужев-Рюмин произвел смотр и неожиданно отпустил в увольнительную 150 матросов и четверых офицеров. Но предупредил: к семи часам пополудни всем быть на борту. Ночью отбоя не было: вместо этого пришел приказ о выходе в море.

...Через два часа французский миноносец сопровождения повернул обратно в Тулон. «Варяг» пошел противолодочным зигзагом, каждые 30 минут меняя курс относительно генерального. Скорость держал 16–17 узлов. Конечно, подшипники грелись, но в районе Балеарских островов по-другому нельзя: по сведениям британского Адмиралтейства, чужих подводных

лодок здесь – просто пропасть. Недавно они утопили пароход «Галлия», мобилизованный войсковой транспорт. Погибли тысячи две французских и сербских солдат.

4 октября «Варяг» прибыл на рейд Гибралтара. Стоянка с новым частичным ремонтом заняла 4 дня. Впереди была Атлантика...

В Бискайском заливе бушевал шторм.

Ни один моряк в мире не удивится подобной записи в вахтенном. Шторм здесь, кажется, продолжается круглые сутки и 365 дней в году. А уж для осени восьмибалльный ветер с холодным дождем и шестиметровыми волнами – вообще явление привычное. Мореходные качества «Варяга» – более чем достойны, но в таких условиях может случиться что угодно. Размахи качки дошли до 28 градусов, а в машинном отделении от корпусных перегрузок отслоился лист настила под мотылем правой машины. Пришлось двигаться под одной левой.

Непогода продолжала преследовать одинокий корабль и далее – вплоть до широты Плимута. Качка усилилась, размахи ее достигли 36–38 градусов. Лагом к волне двигаться было невозможно, а если держаться перпендикулярно, начали обнажаться винты. При таком режиме движения периодически резко меняется сопротивление на валу, машины могут «пойти вразнос». Пришлось уменьшить скорость до 8 узлов, чтобы снизить число оборотов валов хотя бы до 55. В довершение всех злоключений через неплотности угольных портиков и вскрывшийся старый ремонтный шов на обшивке вода попала в угольные ямы по правому борту, появился крен. Приемные сетки водоотливной системы забились намокшим угольным крошечком и воду брали плохо. Расположенные вдоль диаметральной плоскости приемные патрубки насосов при качке осушались и водоотлив оказался неэффективен. Прекратился доступ к угольным ямам правого борта, топливо пришлось использовать из левых ям – и крен от этого только возрастал...

Утром 13 октября патрульный британский миноносец дежурил на траверзе ирландского города Квинстаун. Впрочем, дежурил – это, пожалуй, сильно сказано. Скорее – болтался

на волнах, с трудом удерживая курс. Внезапно навстречу дежурному из дождевого заряда буквально «вывалился» еле ползущий крупный четырехтрубный крейсер с оборванными талями на фок-мачте, с заметным креном, с дымовым шлейфом только из двух труб. На позывные ответил с третьего раза. На мостике миноносца, еле различимый в серой влажной пелене тумана, заморгал ратьер:

– С кем имели бой? (Логичный вопрос, между прочим, – все-таки, война идет!)

Ответ поразил английских моряков своей краткостью и конкретностью:

– С океаном...

Крен удалось, наконец, ликвидировать силами авральной работы трюмной команды. Но шторм не давал покоя даже на Квинстаунском рейде: прямо из-под борта «Варяга» унесло 12-весельный баркас. Всю ночь пришлось держать в готовности машины: если сорвет с якоря, то, при наличии хода, хотя бы не затащит на мель, не швырнет на скалу к подножию маяка. Кое-как исправив повреждения и пополнив запасы, 15 октября «Варяг» снова вышел в море – через Гринок, в устье реки Клайд, в город Глазго. Здесь для него был заказан ремонт на английской верфи – со специальной подготовкой для службы в северных водах.

Сначала – подробная ревизия механизмов комиссией в составе русского инженер-механика капитана второго ранга Б. Г. Брандта и двух английских инженеров. Затем – докование с тщательной проверкой и прочеканкой всех ремонтных швов, очисткой и троекратной окраской подводной части корпуса, ремонтом деформаций руля и винтов. Затем – очередная переборка котлов и машин, проводка дополнительных паропроводов в жилых отсеках – для самообогрева, дополнительная теплоизоляция подволоков деревянными подшивками с войлочным подбоем. Экипаж участвовал в ремонтных работах наравне с портовыми мастерами и заводскими рабочими, посменно бывал в увольнительных. Местные власти устроили для матросов экскурсию по городу на трамваях.

После ремонта – бункеровка. В Гриноке портовые власти выделили для «Варяга» 1000 тонн кардиффского угля и 280 тонн очищенной воды. 5 ноября прибыли назначенные в

эскорт русскому флагману британские номерные эсминцы G-64 и G-75, на следующий день на рейд вошла «Горислава» – мобилизованный транспорт – авизо, также записанный в состав флотилии Северного Ледовитого океана. Для вооружения «Гориславы» «Варягу» пришлось пожертвовать двумя своими наименее «расстрелянными» трехдюймовыми орудиями – из числа британских 76-миллиметровок, полученных еще при ремонте в Японии.

9 ноября проливом Малый Минч «Варяг», миноносцы и «Горислава» вышли в океан. Снова противолодочным зигзагом, в штормовых условиях, при размахах качки до 25 градусов. За час до полудня эсминцы пришлось отпустить: такая погода – не про них, да и скоро граница английских территориальных вод... После двух дней похода переночевали в гавани Сварбак-Минн. А оттуда отправились в Норвежское море.

15 ноября, мимо норвежского берега корабли добрались до маяка Вардэ, а через два дня у мыса Сеть-Наволоок встретили ожидавший «Варяга» тральщик № 118. В кильватере за ним «Варяг» и «Горислава» вошли в Екатерининскую бухту. Торжественной встречи не было – город Александровск, будущий Полярный, жил в режиме военного времени, а до праздников ли на войне...

Россыпь одноэтажных приземистых домишек, деревянный причал с потемневшими на северном ветру деревянными же пакгаузами, заснеженные голые скалы, церковка да тюрьма для ссыльно-каторжного населения (до войны сюда отправляли и уголовных, и политических арестантов). Вот, пожалуй, и весь городок... И крупные боевые корабли до сих пор бывали здесь очень редко – в 1899 году, ради праздника основания Александровска, забежал крейсер «Светлана», в 1906 году в учебном плавании посетили неласковый северный край балтийцы «Цесаревич», «Слава» и «Богатырь». Год спустя завернул участник Цусимской битвы «Алмаз». И ... всё. Считающийся молодой, развивающейся базой флота Александровск фактически был заброшен флотом на долгие годы.

Своего нового флагмана встретили посыльное судно «Ярославна», пять тральщиков английской постройки и заградитель «Уссури» с ремонтником-спасателем «Ксения». Да, много с таким составом флотилии не навоюешь...



«Варяг» в Мурманске

В тот же день, войдя в устье Колы, «Варяг» бросил якорь на Новоромановском рейде. Здесь обнаружился еще ледокол «Вайгач», участник многочисленных исследовательских полярных экспедиций в статусе вспомогательного крейсера, да старый британский броненосец «Глори», присланный английским адмиралтейством в помощь русской флотилии.

К «Вайгачу» у «Варяга» было особенное дело. В числе прочих документов крейсер перед походом на Север получил специальное предписание штаба: *«путем опроса местного населения и посылки ледокольных судов выяснить объективную вероятность скорейшего изучения малоисследованных северных островов к 75–79 параллели на траверзе Новосибирского архипелага. При завершении боевых действий практическим путем проверить возможность достижения этих островов в сопровождении ледоколов. Изучить особенности береговой линии и перспективу организации там постоянного или временного портового пункта».*

Знаете, читатель, о чем это? О той самой Земле Санникова, которую к тому времени уже полтора столетия ищут... Представьте себе, русским морским командованием всерьез

рассматривался вопрос о том, чтобы организовать на этих таинственных островах сезонную базу военного флота!

«Вайгач» с однотипным «Таймыром» все здешние воды исходили, открыли архипелаг Новая Земля, изучили динамику течений вдоль всего Северного морского пути. Уж, наверное, если у кого и есть достоверная информация о Земле Санникова, то только у них.



«Таймыр» и «Вайгач»

Но на вопрос адмирала Бестужева о том, что там все-таки с этим так до сих пор и не нанесенным на карту островом, офицеры и полярники «Вайгача» однозначно ответили, что ничего. Потому что её нет, этой самой земли!..

То есть, совсем нет. Абсолютно. Проверили, мол, и версию знаменитого полярного исследователя барона Толля, и сказки якутов-промышленников, и даже за стаями гусиными, которые якобы зимуют на Земле Санникова, ходили. И указанные в адмиралтейском предписании координаты облазили вдоль и поперек. Льды там – и ни черта, кроме льдов... Хотите как-нибудь лично проверить – пожалуйста. Но только с нами – без ледокола туда соваться категорически не рекомендуется.

Что тогда видели и Санников, и Пахтусов, и Толль, и малограмотные якуты-охотники, которым самим такую сказку просто не придумать? Не могли же всем им причудиться черные горы над белым морем в синем тумане?.. А это,

понимаете ли, полярный мираж. В небе, когда влага конденсируется в облака, и от граней мельчайших гранул нарождающегося снега отражается свет, получается что-то вроде зеркала. На самом деле горы у тебя за спиной, а ты вперед глядишь – и видишь их отроги. Любопытное атмосферное явление – не более и не менее того. Но это уже – к метеорологам, а не к картографам...

А куда тогда полярные гуси летают? Они, на самом деле, летают на Аляску, просто – кружным путём. Кольцевали их тут и получили привет из самой Америки, где тамошний охотник кольца снял! А понять, почему птицы так делают – это ж совсем гусиные мозги иметь надо...

На прямой вопрос адмирала, какого нечистого тогда о результатах исследований до сих пор не знают ни в Питере, ни в Международном Географическом обществе, был получен весьма шокирующий своей откровенностью ответ:

– Земли Санникова нет. Но пока считается, что она есть, каждый сезон ледоколы получают дополнительное снабжение на экспедиционные нужды, на поиск и изучение ее. И какой же дурак после этого скажет, что ее нет?.. После войны доложим, сейчас все равно – не до того.

Что же, представление о том, с кем предстоит работать флагману, с кем, если что, вместе встать против врага, было вполне составлено. И доклад о том, что в указанных штабным предписанием координатах базу поставить невозможно за отсутствием самого острова так и не ушел в Петербург. Иных дел было действительно немало...

Союзнические поставки в Россию через северные коммуникации серьезно тревожили германские подводные лодки. С 11 сентября по 1 октября 1916 года зловредные субмарины кайзера потопили 31 транспортное судно: 19 норвежских, 8 английских, 3 русских и одно румынское. На том же маршруте, которым прибыл в Мурманск «Варяг», уже пропал без вести британский броненосный крейсер «Хемпшир», который должен был доставить в Россию на переговоры британского военного министра лорда Китченера. Позже удалось выяснить: гибель «Хемпшира» – тоже на совести германских подводников...

Зная о том, что боевых кораблей у России в этих водах мало, немцы не стеснялись нападать в надводном положении на патрульные миноносцы, обстреливать Александровск... Правда, с тех пор как «Властный», имея лишь два 75-миллиметровых орудия, решительно загнал под воду две немецкие лодки с двумя 105-миллиметровыми орудиями, а «Грозовой» в упор расстрелял лодку U-56, они стали поосторожнее.

Главные силы флотилии теперь состояли из двух броненосцев – «Чесмы» и англичанки «Глори» – и флагманского «Варяга». Но в открытое море без эскорта миноносцев выходить было слишком опасно: не имея средств обнаружения и поражения подлодок, любой из кораблей мог стать такой же легкой жертвой торпедной атаки, как недоброй памяти «Абукир», «Хог» и «Крэсси», за час потопленные в начале войны субмариной под номером U-9. Кстати, это был тот самый «Крэсси», что встречал «Варяга» в 1904 году в Чумульпо.

К началу 1917 года во флотилии Северного Ледовитого океана насчитывалось 94 корабля. Но лишь 13 из них можно было назвать пригодными к участию в боевых действиях. Несмотря на недавний ремонт в Англии, «Варяг» был практически небоеспособен: требовала ремонта артиллерия, постоянный интенсивный самообогрев на стоянке быстро привел к очередным проблемам с котлами.

Адмирал Бестужев-Рюмин приказал капитану первого ранга фон Дену составить новые ремонтные ведомости: правительство рассматривало вопрос о договоре с одним из британских военно-морских заводов для постановки крейсера на новый капитальный ремонт. Комиссия с фон Деном и флагманским инженером в составе приступила к составлению списка необходимых исправлений.

Англичане согласились принять «Варяга» в доках Ливерпуля на 4 месяца, хотя этот срок считался предварительным: точнее британские специалисты обещали его рассчитать после осмотра корабля по прибытии в Англию. Новые ведомости, отправленные А. И. Бестужевым-Рюминым 12 января 1917 года, были доставлены в британское адмиралтейство ко 2 февраля. И в это время от командира «Чесмы» В. Н. Черкасова поступил секретный рапорт морскому министру адмиралу И. К. Григоровичу – о том, что при прохождении ремонта на британском

заводе «Каммель Лэрд» броненосец не получил нужного внимания. Завод, которого мобилизация лишила многих рабочих рук, ремонтировал корабли медленно, с недоделками...

Но адмирал Григорович в этой ситуации оказался практически бессилён. Он так и написал Бесужеву: **«Решать, где ремонтировать, зависит, к сожалению, не от нас. Надо благодарить Бога, что при отсутствии рабочих в Англии мы вообще можем ремонтировать суда. Во всяком случае, сообщить Волкову (военному атташе – прим. автора) ясно, но кратко, что указывает капитан 1 ранга Черкасов, и просить принять меры к скорейшему ремонту “Варяга”».**

При ремонте фон Ден рекомендовал перевооружить крейсер с устаревающих и совершенно изношенных шестидюймовок на новые 130-миллиметровые орудия. И установить их в щитах, не менее 14 штук – поскольку сами установки полегче прежних. Коль скоро все равно менять артиллерию, перед походом в Англию на ремонт крейсер сдал на берег 8 из 12 шестидюймовок и всю трехдюймовую артиллерию. Ее планировалось отремонтировать с заменой лейнеров и использовать в дальнейшем для вооружения мобилизованных вспомогательных судов и в береговой обороне. На борту «Варяга» остались только четыре наиболее пригодных для стрельбы орудия главного калибра и два пулемета.

В 11 часов 30 минут 25 февраля 1917 года «Варяг» отбыл из Кольского залива в Англию – на ремонт. И снова поход сочетался с дипломатической экспедицией: для переговоров с союзниками накануне отправления крейсера на борт поднялся генерал от инфантерии А. Н. Меллер-Закомельский. С ним ехало несколько союзных офицеров и... два русских пилота, которые должны были приобрести в Англии аэропланы типа «Кертис» и обучится с ними работать.

Пока крейсер ходом 10 узлов добирался до британских вод, в России случилась революция. Царь Николай отрекся от престола. Брат его Михаил венца не принял... Известие об этом достигло антенн «Варяга» – радист Мартин Казеровский расшифровал отрывок немецкой частной радиограммы. Проверить достоверность полученных сведений можно было только по прибытии в Англию, и командир строго велел радисту

ничего команде до поры не говорить. Зачем поднимать политический ажиотаж, если весть может вообще оказаться немецкой «уткой»?..

Но радист обета молчания не выдержал и проболтался. Обсудил расшифровку с ближайшими друзьями – боцманом Г. Летуновичем и машинистом П. Броневицким. Парни решили тоже пока ничего не говорить остальным морякам, но присмотреть, как будут вести себя офицеры. Может, перемены на родине действительно к лучшему?

Однако на поверку оказалось, что гвардейский офицерский состав «Варяга» этих перемен опасается и матросам своим не слишком-то доверяет. Десантную оружейную открыли, проверили и снова заперли под замок. У караульного под флагом вахтенный забрал патроны и штык от винтовки...

Уже на подходе к шотландским берегам, на исходе глухой и темной ночи 3 марта, «Варяг» едва не напоролся на подводную лодку. Физически... Черной тенью субмарина лежала на волнах в надводном положении, без огней – видимо, заряжала аккумуляторы или проветривала отсеки. Но почему прямо на фарватере? Впрочем, думать об этом было некогда, крейсер едва успел отвернуть, чтобы не таранить ее... Наверное, лодка была английская, коль скоро не пыталась нырнуть и атаковать. Повезло ей на самом-то деле... При похожих обстоятельствах британский крейсер «Инфлэксибл» на выходе из своей базы тоже не заметил идущее контркурсом в надводном положении целое соединение британских же субмарин и пока отреагировал – успел передать половину дивизиона...

4 марта 1917 года, под эскортом двух британских миноносцев «Варяг» прибыл в Ливерпуль. Точно к сроку, назначенному заводом...

Только здесь, построив команду на шканцах к утреннему подъему флага, капитан первого ранга фон Ден, наконец, официально объявил, что Николай II более не правит Россией. Но присяги Временному правительству крейсер не давал: порядок ее принесения определен не был, командир лишь призвал экипаж сохранять спокойствие и помнить: политика – политикой, война – войной, власть меняется – родина остается. Никто не отменял противостояния с Германией, и главная боевая задача для «Варяга» сейчас – как можно быстрее

восстановиться до возможности дальнейшего участия в боевых действиях и вернуться к исполнению своих обязанностей флагмана Флотилии Ледовитого океана. А он, фон Ден, намерен съездить в русское посольство и уточнить, что делается дома, после чего и офицеры, и матросы будут непременно оповещены о текущей обстановке.

Увольнительные на берег были отменены. Начались авральные работы по выгрузке угля и боезапаса, после чего ночью крейсер был поставлен в Беркенхедский док. И мало что изменилось в повседневной жизни корабля, вставшего на длительный ремонт. Только во время утренней молитвы теперь священник не желал здоровья императору. Да еще к офицерам теперь стало положено обращаться по званию: «господин мичман» или «господин капитан первого ранга» – без полагавшихся по прежнему Уставу «ваших благородий» и «превосходительств»...

Командир приехал из посольства через два дня и сообщил, что с новой властью меняется система знаков флотского различия: крейсер будет теперь носить красный флаг. На фок-мачте. Андреевский при этом никто спускать не собирался: русскому моряку такое и в голову не могло прийти... Кстати, даже мятежные «Потемкин» и «Очаков» в свое время поднимали красный флаг, не спуская Андреевского.

Матросам разрешили избрать «выборный комитет», который должен был теперь решать вопросы корабельного быта. Но если на Балтике такие комитеты вскоре стали самой настоящей властью, фактически, побросав офицеров за борт или загнав их под замок в кают-компаниях, то в данном случае матросы лишь ходатайствовали перед кают-компанией о списании офицеров, «не пользующихся доверием команды». Таковыми сочли лейтенантов Гессе, Вуича и Пешкова, замеченных в неуважении к нижним чинам, а проще говоря – в рукоприкладстве по отношению к младшим по званию.

Ден попытался возражать: не оставлять же кают-компанию без достаточно опытных и квалифицированных кадров! Заменить-то списанных на берег здесь, в Англии, нечем будет! Но матросы стояли на своем: пока корабль в ремонте, наверняка можно по командирскому запросу прислать замену отчисленным лейтенантам из России. Пришлось фон Дену

согласиться. Хотя перед этим он телеграфировал командованию просьбу об отставке. Но этот рапорт удовлетворен не был...

Однако с ремонтом «Варяга» англичане что-то не спешили. Несмотря на то, что за работу заводу были уже переведены авансы. Совместно с офицерами на заседании выборного матросского комитета были подготовлены вопросы, которые решено было задать командиру. Выбрали делегацию, в которую вошли старший инженер-механик капитан второго ранга А. В. Андреев, кондуктор Г. Г. Шинкаренко, боцман Г. Летунович, телеграфный унтер-офицер 1-й статьи С. Воробьев и телеграфист М. Казеровский.

Капитан первого ранга фон Ден, пользуясь простым крейсера в ремонте, снял апартаменты на берегу. Туда и отправились делегаты, но командира дома не застали... Зато старший офицер Л. М. Кожевников сообщил, что российское правительство приобрело в Америке несколько вспомогательных судов, тральщики и ледокол. И свободные от ремонтных работ моряки «Варяга», чтобы не сидеть без дел на берегу, поедут вместе с ним в командировку в Североамериканские Соединенные Штаты – забрать эти корабли. Это – временное задание, после передачи кораблей новым русским экипажам все вернутся на «Варяг».

Тем временем военный атташе адмирал Н. А. Волков срочной шифровкой от 22 марта доложил в Петроград:

«Комиссия, назначенная британским адмиралтейством, определила, что работа по приведению “Варяга” в состояние, годное для плавания и боя, при настоящей перегруженности завода и недостатке рабочих потребует до 12 месяцев и обойдется в 300000 фунтов. Адмиралтейство советует оставить крейсер в Англии до конца войны под охраной, офицеров и команду отправить в Россию, чтобы они могли принести пользу Отчеству участием в боевых действиях... Состояние крейсера не допускает частичного ремонта, прошу указаний самых срочных».

Из Морского министерства Временного правительства ответил адмирал Кедров: ***«В настоящем виде крейсер к участию в войне не годен. Министр приказал оставить***

“Варяг” под английской охраной, а ремонтные усилия завода, ограниченные войной, обратить на миноносцы “Грозовой” и “Властный”».

Так ремонт превратился в бессмысленное «интернирование» в доке. До конца войны...

Кстати, пока «Варяг» исполнял флагманские обязанности на Мурмане, германские лодки особо не активничали. А как только ушел – стая субмарин в семь вымпелов числом разом атаковала русские дозорные корабли у входа в Кольский залив. Русский Морской Генеральный штаб просил союзников о помощи, но Англия не прислала даже миноносца...

В апреле – мае 1917 года более 300 моряков «Варяга» все-таки поехали в Америку за новыми тральщиками и ледоколом. Под предлогом замораживания ремонта до конца войны британские власти отправили в Россию и большую часть оставшегося экипажа. На борту крейсера осталась лишь разрешенная союзниками охрана – 50 человек во главе со шкипером подпоручиком С. П. Истоминым, старшим боцманом Зюзиным и машинным содержанием Никоновым. При этом с крейсера демонтировали всю оставшуюся артиллерию и торпедные аппараты – для отправки в Россию.

Заготовленные для перевооружения крейсера двенадцать 130-миллиметровых орудий Виккерса, уже оплаченных, тоже зачем-то отвезли в Россию. Девять из этих установок по просьбе командующего Балтийским флотом контр-адмирала А. В. Развозова были переданы для обороны острова Эзель, три достались вооруженному транспорту «Млада» флотилии Северного Ледовитого океана. Если пушки отдадут другим – планируется ли вообще завершение этого ремонта?

Англичане сократили русскую охрану крейсера до 10 душ – в главе с унтер-офицером Теодором Рейном, неплохо изъяснявшимся по-английски. Остальных выслали из страны, не слишком озаботившись их дальнейшей судьбой.

И тут снова в России случилась революция – Великая Октябрьская. Временное правительство приказало долго жить, к власти пришли большевики... Читатель, вы помните, каков был первый указ Советской власти? Вот-вот, «Декрет о мире». Истерзанная войной держава твердо намерена была прекратить свое участие во всемирной войне.

Но с точки зрения союзников по Антанте, это выглядело сущим предательством – сепаратным миром с Германией, когда осталось приложить совсем немного усилий, чтобы от Второго рейха и помину не осталось... Британское правительство новую власть не признало, все свои обязательства перед Россией аннулировало, а также приказало задержать в своих портах все русские корабли. В считанные дни были «арестованы» (читайте, захвачены) тральщики «Порыв» и «Рассвет», миноносцы «Грозовой» и «Властный», несколько вспомогательных судов. Их команды развезли по тюрьмам, где в обмен на свободу морякам предлагали публично осудить Советскую власть и принять английское гражданство.

«Варяг» в недоремонтированном виде был выведен буксирами из Беркенхедского дока и переведен в закрытую гавань Вест-Флоут. И здесь 8 декабря вооруженная команда британской морской пехоты осуществила силовой захват корабля. Десятерых матросов-охранников избили, скрутили и свезли на берег. Над крейсером подняли английский флаг Святого Георгия.

Инженер-механик А. В. Андреев, оставшийся в Англии, помог им встать на учет в Морском доме – своего рода приюте и бирже труда для безработных матросов. Здесь давали переночевать в береговой казарме и при случае могли посоветовать вакансию на гражданском пароходе... Но в том то и дело, что ни принимать британского подданства, ни служить на британских колониальных банановозах русские матросы не собирались. Поэтому вскоре из Морского дома были отправлены в ливерпульскую тюрьму, а оттуда португальским пароходом вывезены на континент – в Мурманск.

Летом 1918 года через газеты был распушен слух, что крейсер «Варяг» **«погиб в шторм в Ирландском море»**. Эта фраза дожила даже до времен издания Большой Советской Энциклопедии. Но правды в ней оказалось не больше, чем в байках полярников про Землю Санникова. Начальник Морского Генерального штаба Российской Советской Республики Евгений Беренс (Да, штурман «Варяга» и участник боя при Чемульпо) телеграфировал адмиралу Волкову запрос о судьбе крейсера. 23 июня 1918 года Волков ответил: **«Сведения неверны, корабль стоит в одной из бухт»**. После

чего связь с атташе прервалась: адмирал сложил с себя полномочия дипломата и поселился в Англии уже как частное лицо. Конкретизировать информацию не удалось.

Впоследствии выяснилось, что английские портовые власти сдали крейсер на слом немцам, подрабатывавшим в те годы подобными работами – ремонтировать и возвращать в Россию его никто и не собирался.

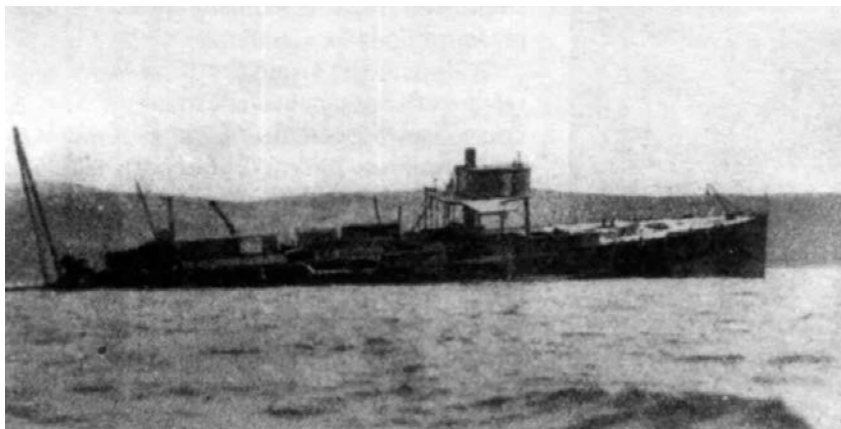


«Варяг» на мели у г. Лендалфут

Но немецкие буксиры ухитрились посадить «Варяга» на мель, еще не покинув британские воды – поблизости от шотландского городка Лендалфут. Шторм помешал снять крейсер с камней и его ... просто взорвали. Но глубже дна не утонешь, и останки корабля еще долго возвышались над водой.

Летом 1923 года некая английская фирма договорилась с немцами о разборке крейсера на месте, и с корпуса были срезаны все доступные фрагменты металла. К осени 1924 года «Варяг» с перебитым взрывом килем все еще находился на этой мели. Кормовая часть – под водой, форштевень намертво заклинен меж двумя валунами. За штормовой сезон 1925 года

остов окончательно разрушила непогода, и обломки упокоились под водой.



«Варяг» в Лендалфуте после подрыва

Так, у английских берегов, в координатах примерно 55° северной широты и 5° западной долготы, завершилась судьба одного из самых известных кораблей своего времени.

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	3
1. О флоте	3
2. О политике	15
3. О концепции	23
Часть 1. Настоящий «янки» для российского флота.....	38
Часть 2. Чемпион быстроходности	83
Часть 3. Звезда императорского конвоя.....	108
Часть 4. Дежурный по рейду.....	140
Часть 5. Дипломат.....	175
Часть 6. Воин.....	225
Часть 7. Пленный	281

Самченко Светлана Геннадиевна

**Крейсер «Варяг».
Судьба и легенда**

Корректор *М. Глаголева*
Верстальщик *М. Глаголева*

Издательство «Директ-Медиа»
117342, Москва, ул. Обручева, 34/63, стр. 1
Тел/факс + 7 (495) 334-72-11
E-mail: manager@directmedia.ru
www.biblioclub.ru
www.directmedia.ru