

Р. М. Мельников



**КРЕЙСЕР
• ВАРЯГ •**

Р. М. Мельников

КРЕЙСЕР ВАРЯГ.



ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ,
ПЕРЕРАБОТАННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ



ЛЕНИНГРАД
„СУДОСТРОЕНИЕ“
1983

СНОВА ПОД РУССКИМ ФЛАГОМ

ВОЗВРАЩЕНИЕ «ВАРЯГА»

Десятилетие, истекшее после русско-японской войны и последовавшей за ней первой русской революции, неузнаваемо изменило лицо России. Царизм, приведший страну к неслыханному военному поражению, жестоко подавивший стремление народа к гражданской свободе и социальной справедливости, теперь окончательно дискредитировал себя позором распутинщины. Пороки деградирующей высшей власти не могли не отразиться на флоте. И хотя кровью добытый опыт внес коренные усовершенствования в организацию, тактику и технику флота¹, остались не устранимыми изъяны социальные и политические. Все острее ощущалась классовая рознь в среде личного состава, невысоким был уровень оперативного искусства высшего командования, планы строительства и развертывания флота не соответствовали фактической обстановке. И мировая война опять застаёт флот с недостроенными кораблями, его главные силы оказываются запертыми в Балтике, а северный театр, призванный обеспечить единственную у союзников и весьма оживленную коммуникационную линию, — полностью беззащитным. Уже в первую военную навигацию в Архангельск прибыло 123 парохода, доставивших свыше 90 тыс. т военных грузов и 450 тыс. т каменного угля для Балтийского и Черноморского флотов. В мае 1915 г. на минах, поставленных германским вспомогательным крейсером «Метеор», подорвался первый пароход, за лето погибло пять транспортов, а в октябре чудом остался на плаву английский вспомогательный крейсер «Арланца», на котором в Англию для участия в координационном совещании по вопросам боевого снабжения армий союзников направлялась русская миссия. Начали появляться в полярных водах и германские подводные лодки.

Между тем в навигацию 1915 г. все силы флота на севере представляли уже известный нам «Бакан» с его 37- и 47-мм пушками, да несколько наспех вооруженных траулеров и пароходов. Ледоколов для проводки судов зимой не было вовсе. Для спасения застрявших в Архангельске пароходов англичане

¹ Усилиями передовых офицеров был создан Морской Генеральный штаб (МГШ), слились воедино МТК и ГУКиС, исчезла архаическая должность генерал-адмирала. Настойчиво совершенствовались все виды оружия и тактические приемы его использования. Были созданы новые орудия и снаряды, мины и оптические прицелы; маневрирование и стрельбы заняли достойное место в боевой подготовке флота.

прислали в качестве ледокола старый линейный корабль «Юпитер» (кодовое наименование «Буйвол»), следом пришел заказанный в Англии ледорез «Канада» (впоследствии «Литке»), из Владивостока спешил заградитель «Уссури», но все это не могло решить проблемы. «Юпитер», выполнив свою роль ледокола (корабль получил серьезную течь), был отозван англичанами, эпизодические заходы английских крейсеров также не обеспечивали надежной защиты, а прибывшие английские тральщики не подчинялись русскому командованию. Чтобы быть хозяином театра требовались собственные серьезные силы. К вооружаемым собственным и приобретаемым за границей судам летом 1916 г. присоединились прибывшие из Владивостока миноносцы «Властный» и «Грозовой», а также транспорт-мастерская «Ксения». Основой создаваемой флотилии Северного Ледовитого океана по замыслу МГШ должно было стать соединение крейсеров, но из свободных к началу войны крейсеров Сибирской флотилии «Жемчуг» погиб в Пенанге, а «Аскольд» действовал в составе флота союзников в Средиземном море. Попытки приобрести корабли в Латинской Америке не удалась. Япония — союзница Антанты, несмотря на ликвидацию всех германских морских сил в Тихом океане, в лучшем случае соглашалась уступить устаревшие броненосцы береговой обороны, захваченные при Цусиме. В конце концов, под видом союзнической помощи, но за солидную цену, договорились о передаче трех русских кораблей «Сагами» («Пересвет») за 7 млн. йен, «Танго» («Полтава») за 4,5 млн. и «Сойя» («Варяг») за 4 млн. йен. Корабли передавались «в их настоящем положении», с необходимым для плавания в военное время ремонтом; место сдачи — Владивосток.

17 февраля 1916 г. в Японию для ознакомления с состоянием кораблей и их документацией прибыла комиссия в составе флагманских специалистов штаба командующего Сибирской флотилией во главе с инженером-механиком капитаном 2-го ранга С. П. Садовым. Настойчиво подчеркивая на переговорах в верхах политическое значение передачи кораблей дружественной союзной державе, окружив членов комиссии самой трогательной заботой и вниманием, японские власти в то же время не стремились создать такую обстановку, в которой члены комиссии могли бы подробно ознакомиться с довольно-таки изношенными кораблями, безусловно не стоившими тех миллионов, за которые Япония «уступила» их России. Японские офицеры говорили только «на плохом английском», все названия приборов, механизмов, устройств и помещений на корабле, как и вся техническая документация, ведомости и надписи на чертежах изображались японскими иероглифами, хотя переводчика русская комиссия не получила. Приходилось, «теряя непроизводительно много времени», кое-как объясняясь со старшими специалистами кораблей, почти наугад выуживать из массы документов самые основные, чтобы с грехом пополам

переводить их на английский язык. Присланный в помощь комиссии военно-морским атташе отставной японский офицер флота не знал русского языка и смог помочь лишь знанием «всех порядков и обычаев» японской флотской администрации. Не лучшими были и сами условия работы. Японцы не сочли нужным предоставить на кораблях каюты русским офицерам, они жили в соседнем городке, и каждое утро тратили время на хождение в контору военного порта, где стояли «Сойя» и «Сагами», и уже оттуда в сопровождении адъютанта отправлялись на корабли. В выходные дни работа не допускалась. В совершенстве владевший японским языком военно-морской атташе капитан 2-го ранга А. Н. Воскресенский смог приехать из Токио только на один день, да и то к концу осмотра «Сойи» и «Сагами», однако и при таких условиях работы у комиссии было достаточно фактов, чтобы констатировать лишь «удовлетворительное в общем» состояние кораблей. Следы «естественного износа от времени» в большей или меньшей степени имели все детали корабельных механизмов, хотя содержались они, по мнению С. П. Садокова, «в полном порядке», а для сохранения их в исправном виде было приложено «много труда, внимания и заботливости». В наибольшей сохранности были огнетрубные котлы на «Танго», позволявшие рассчитывать при хорошем уходе на пять лет службы, на «Сагами» котлы Бельвиля были пригодны к службе на более чем на три-четыре года при условии замены ряда трубок и элементов, а котлы «Сойи» «довольно сильно изношенные», могли прослужить лишь полтора-два года, после чего их следовало заменить. В сухопарниках четырех котлов обнаружилось разъедание заклепок, требовавшее их переклепывания через год, в некоторых котлах обнаружился прогиб трубок и трещины коллекторов в местах соединения их с водогрейными трубками. Хуже всех было на «Сойе» и состояние главных механизмов, имевших «некоторое проседание главных валов»¹. На «Сагами» аналогичный дефект наблюдался у правой машины; у ЦВД левой машины обнаружилось добавочное крепление в месте соединения со станиной, где была трещина; фундаменты под котлами были сильно разъедены. Поэтому близкая к контрактной скорость для крейсера «Сойя» была недостижима, но даже и на малом ходу японцы его почему-то демонстрировать не стали. В море выходили (на 4—5 часов со скоростью 8—10 уз) лишь «Сагами» и «Танго».

По указаниям комиссии на кораблях были установлены грелки парового отопления, японские названия на переговорных трубах, приборах и механизмах заменены английскими.

9 марта комиссия перебралась на «Сагами», и утром 10 марта «Сагами» и «Сойя» вышли в Куре, где стоял «Танго». Здесь принимали трубки холодильников, заказанные

¹ ЦГА ВМФ, ф. 1122, оп. 1, д. 425, лл. 32—48.

военно-морским атташе. В большом зале морского собрания состоялся обед, данный японским командованием в честь русской комиссии. 14 марта русским союзникам очень бегло показали часть обширных мастерских военного порта, изготовлявших почти все предметы вооружения для строившихся сверхдредноутов. Масштабы производства впечатляли: в башенной мастерской, например, собиралось одновременно шесть башен для 356-мм орудий.

Солнечным теплым утром 15 марта «Сагами», «Танго» и «Соя», следуя за флагманским крейсером отряда «Ибуки», покинули рейд, сопровождаемые звуками военных европейских маршей с японских кораблей. В Сасебо к отряду присоединился крейсер «Сума». 20 марта во Владивостоке была получена радиogramма японского адмирала, извещающая о дне и часе прихода отряда. 21 марта для встречи в море вышел первый дивизион миноносцев, и к назначенному времени флагманский японский крейсер показался из пролива Босфор Восточный. Первым из наших кораблей вошел на рейд и встал на бочку вблизи адмиральской пристани «Варяг». Еще 6 февраля по докладу МГШ решено было вернуть приобретаемым кораблям «старые их боевые имена, составляющие главную реликвию каждого корабля». Заново переименовали лишь «Полтаву», чье имя уже носил балтийский дредноут. Крейсер получил название «Чесма» — в память знаменитых побед над турецким флотом в 1770 г. Заранее были подготовлены и представления о зачислении кораблей: «Варяга» и «Пересвета» — в класс крейсеров, «Чесму» — линейных кораблей. Все три корабля назначались в Отдельный отряд судов особого назначения, при этом «Варяг» зачислялся в гвардейский экипаж, «Пересвет» — в Балтийский флот, а «Чесма» — в Черноморский.

По прибытии кораблей контр-адмирал Яманака (командующий отрядом) передал командующему Сибирской флотилией вице-адмиралу М. Ф. Шульцу написанные иероглифами расписки о приеме кораблей со всем имуществом, а также список чертежей и ведомостей. Вместо приемки «по всей строгости существующих наших законоположений» пришлось ограничиться лишь их просмотром в комиссии специалистов с помощью военно-морского атташе А. Н. Воскресенского. 22 марта расписки, подписанные командующим флотилией, были вручены адмиралу Яманака. С этого момента корабли считались переданными России, и ровно в полдень на них были спущены японские флаги, а японские команды свезены на берег.

С волнением вступали на палубу «Варяга» матросы гвардейского экипажа. Приемка по заведованиям заняла не больше часа, и вскоре «Варяг» полностью находился в руках команды. 23 марта после прощального приема на борту «Ибуки», где было объявлено о награждении русскими орденами группы японских офицеров (матросам было выделено по 10 медалей на корабль), японский отряд покинул Владивосток, а на кораб-

лях приступили к приборкам и освоению их технических средств. 27 марта после освящения кораблей на них в торжественной обстановке подняли кормовые флаги, гюйсы и вымпелы. Отдельный отряд судов особого назначения начал кампанию. Его командующим с производством в контр-адмиралы был назначен капитан 1-го ранга А. И. Бестужев-Рюмин.¹ По прибытии отряда на север он же должен был стать и командующим флотилией Северного Ледовитого океана.

На «Варяге» после подъема флага отслужили панихиду по погибшим героям Чемульпо, и новый командир капитан 2-го ранга К. И. фон Ден, поздравив команду с началом кампании, призвал моряков служить также честно и доблестно, как служили на нем герои 1904 года. С разных кораблей и подразделений гвардейского экипажа собирались матросы и офицеры «Варяга». С эскадренного миноносца «Украина» прибыл машинист Егор Карманов, с «Войскового» — баталер Сергей Крайнов, с линкора «Севастополь» — электрик Алексей Сатрапинский и машинист Николай Юшков, с крейсера «Олег» — гальванерный унтер-офицер Иван Булашевич, с учебного судна «Воин» — электрик Николай Круглов, с линкора «Император Александр II» — телеграфный унтер-офицер Сергей Воробьев. Много было представителей команд царских яхт «Штандарт», «Полярная звезда» (машинист Николай Антонов), «Царевна», загородных судов и катеров императорской фамилии в Петергофе, матросов из приморских крепостей и батальонов гвардейского экипажа на Немане, из Экспедиции особого назначения на Дунае и даже с фронта под Варшавой. Первые 92 специалиста для приемки «Варяга» были отправлены из Петрограда во Владивосток еще 27 февраля 1916 г. под командой лейтенанта Н. Ф. Пешкова с крейсера «Олег». С «Олега», состоявшего в гвардейском экипаже, были и мичман Ю. И. Сахновский, старший врач Н. А. Востросаблин, мичман В. В. Стаценко, лейтенант В. Г. Гессе. Капитан 2-го ранга Карл Иоакимович фон Ден до назначения на «Варяг» командовал состоявшим в гвардейском экипаже эсминцем «Войсковой», ранее служил старшим офицером на императорских яхтах «Царевна» и «Александрия», в 1905 г. командовал подводной лодкой «Щука», за отличие при защите в 1900 г. русской миссии в Пекине имел орден Георгия 4-й степени. Спокойный, никогда не повышавший голоса, он был бесстрастным воплощением высшей власти на корабле, отнюдь не склонным к демократизму. Ревностным служакой был и старший офицер крейсера 33-летний старший лейтенант Лев Матвеевич Кожевников, главным правилом которого было держать команду в «ежовых рукавицах». И хотя сам он не занимался рукоприкладством, печальную славу «дантистов» заслужили два его лейтенанта — артиллерист

¹ За проявленную доблесть в русско-японской войне был награжден золотым оружием; в 1911—1915 гг. — командир линкора «Севастополь».

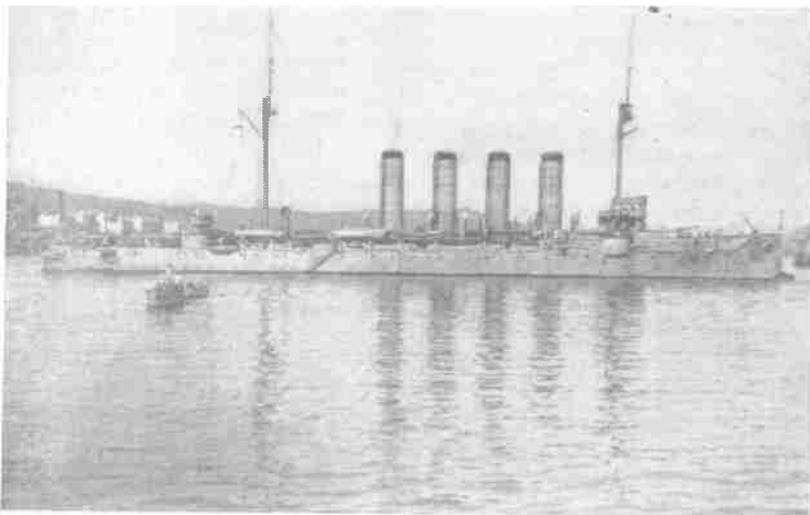


Новый экипаж «Варяга». Группа машинной команды с младшим инженером-механиком. Крайний справа Н. П. Антонов, впоследствии участник штурма Зимнего дворца.

В. Г. Гессе и вахтенный начальник Н. Ф. Пешков. Неважную репутацию имел среди команды и минер лейтенант И. Э. Вуич.

Но были на «Варяге» и другие офицеры. Старший штурман барон Борис Александрович Нольде, храбрый офицер, отличный специалист, часто дружески беседовал с матросами, знакомил их с премудростями штурманского дела и навигации. Репутацию справедливого начальника заслужил и ревизор барон Георгий Николаевич Таубе, уважением команды пользовались лейтенанты Николай Дмитриевич Семенов-Тян-Шанский и Борис Петрович Апрелев, мичманы Сергей Павлович Соколов и инженер-механик Андрей Маркович Мизюра, старший механик капитан 2-го ранга Михаил Павлович Лилеев и младший врач Сергей Михайлович Свешников. Боевым ветераном был 40-летний шкипер Сергей Петрович Истомин, воевавший в Порт-Артуре на крейсере «Боярин» и эсминце «Скорый», а на Балтике — на эсминце «Донской казак» и имевший за две войны два Георгиевских креста и три Георгиевских медали.

Всего на корабле насчитывалось 17 офицеров, 5 кондукторов и 570 матросов. Все они — каждый по своей части — приступили к освоению корабля. Больше всего забот выпало на долю мишенистов, кочегаров и трюмных, в чьем ведении находилось самое ответственное, сложное, трудоемкое в обслуживании и наиболее изношенное оборудование главной энергетической установки, котлов, вспомогательных механизмов и водоотливных средств. Целыми днями, вооружившись блокнотами и карандашами, ползали по отсекам машинисты, трюмные и кочегары, на месте изучая состояние и особенности расположения



«Варяг» в родном порту.

всех приводов, клапанов, трубопроводов и клинкетов. Как доносил начальству в Петроград командующий Сибирской флотилией, состояние кораблей при более подробном ознакомлении «ни в коем случае нельзя назвать блестящим». Трюмы содержались небрежно, механизмы и котлы требовали основательной переборки. А это грозило значительной задержкой при выполнении работ маломощными, перегруженными заказами мастерскими владивостокского военного порта. Ремонта, как оказалось, требовали едва ли не все системы, механизмы и устройства крейсера. Длинным был и перечень работ по электротехнике, включавший исправление обмоток якорей, реостатов и переборку подшипников динамо-машин, кочегарных вентиляторов, шлюпочных лебедок, кормового шпиля, водоотливных насосов.

Многие работы потребовала и артиллерия «Варяга». Старые заслуженные шестидюймовки (152-мм орудия) Обуховского завода, хранившие на своих стволах следы героического боя, были донельзя расстрелянными, их подъемные дуги — деформированными, зубчатые погоны — в ржавчине, механизмы горизонтального наведения — с большими мертвыми ходами. Ржавчина и раковины обнаружались почти у всех десяти 76-мм японских орудий, установленных взамен прежних 75-мм¹. Наиболее важными работами по 152-мм орудиям были увеличение углов возвышения (с 15 до 18°) и углов обстрела, уменьшение мертвых ходов в механизмах наведения,

¹ ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 7412, л. 31.



Во время обновления боеприпасов.

установка добавочных прицелов, обеспечение раздельной наводки, установка щитов к восьми орудиям и перестановка их двух концевых пар в диаметральную плоскость для усиления бортового залпа¹. У 152- и 76-мм орудий перебрали все компрессоры, отремонтировали рамы подачи и лебедки в погребах. Для стрельбы по самолетам приспособили оба пулемета.²

В специально устроенной мастерской заливали тротилом снаряды, которые у японцев были снаряжены дымным порохом, и торпеды, начиненные пироксилином³. Не прекращались работы на палубе и во внутренних помещениях. До 30—50 пунктов насчитыва-

ли перечни работ, выполненных судостроительной, такелажной и плотницкой мастерскими владивостокского порта.

Первым для испытания машин и артиллерии 30 апреля вышел в море линейный корабль «Чесма», за ним, 10 мая,— флагманский крейсер «Пересвет». Возвращаясь в густом тумане, он плотно сел на прибрежные камни в бухте Патрокл. После многих безуспешных попыток стащить корабль с камней силами буксиров и «Чесмы» пришлось обращаться за помощью к японским спасателям.

Первый выход «Варяга» в море 15 мая прошел успешно, механизмы и котлы работали без перебоев, скорость при 22 котлах из 30 составила 16 уз, все орудийные установки выдержали испытание стрельбой⁴.

20 мая на рейде появился японский крейсер «Касаги», совершавший плавание с гардемаринами. Он доставил представителей японской компании, взявшейся снять «Пересвет» с камней. В этот же день на «Варяге» едва не произошел «бунт» — команда отказалась от обеда из недоброкачественной камбалы,

¹ ЦГА ВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 60133, лл. 6—16.

² Бесполезные во время русско-японской войны пулеметы теперь оказались необходимыми в новом качестве.

³ ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 4, д. 274, л. 14.

⁴ ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 2182, л. 6.

5 июня проливом Босфор Восточный «Варяг» вышел в Уссурийский залив. Около часа маневрировали на 11-узловой скорости, ведя стрельбу из 152-мм орудий. Третий выход в море «Варяг» совершил 11 июня (совместно с «Чесмой»). После полудня на «Варяге» нагрелись подшипники. Пришлось для исправления застопорить ход. Плавание продолжали в тумане, включив ходовые огни и обмениваясь гудками. С рассветом, находясь между мысом Поворотный и островом Аскольд, корабли начали выполнять эволюции, а «Чесма» провела и стрельбу из 305-мм орудий.

Утром 13 июня «Варяг» вернулся во Владивосток. На корабле с прежней интенсивностью продолжались занятия, работы и прием всевозможных запасов для дальнего похода. Утром 18 июня на крейсер прибыл командующий Сибирской флотилией вице-адмирал М. Ф. Шульц. Последний командир знаменитого крейсера «Новик», он три предвоенных года командовал не менее известным на Балтике отрядом заградителей. Адмирал опросил претензии, проверил учение по водяной тревоге, осмотрел корабль и, простившись с командой, покинул «Варяг». Наступил день похода.

ОТДЕЛЬНЫЙ ОТРЯД СУДОВ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

В 14 ч 30 мин тяжело нагруженный крейсер, снявшись с бочки, медленно развернулся и по сигналу «Чесмы» тронулся к выходу из бухты¹. К вечеру сгустился туман, зарядил дождь. По боевому задраили на корабле все двери, крышки и горловины. Утихла предподходная суматоха, корабельные лаги отсчитывали первые мили пути. После полуночи 20 июня миновали остров Дажелет. Здесь 11 лет назад в неравном бою мужественно дрались корабли 2-й Тихоокеанской эскадры: не желая следовать позорному примеру сдавшегося командующего, шел на прорыв миноносец «Грозный»; под скалами острова нашел могилу старый крейсер «Дмитрий Донской», выдержавший бой с отрядом из 10 вымпелов. Всю ночь шел «Варяг» следом за «Чесмой», приближаясь к памятному месту ожесточенной Цусимской битвы. Утром справа по курсу открылся корейский берег, и отряд более часа занимался эволюциями. Днем на кораблях отслужили торжественную панихиду по погибшим в этих водах тысячам русских моряков. И вместе с многими, потерявшими здесь родных и близких, вспоминал Арсений Малахов брата Ивана, погибшего на «Александре III». Пройдены острова Цусима, миновали остров Кельпарт, у которого в туманную ночь 14 мая 1905 г. эскадра Рожественского, уже обнаруженная японскими разведчиками, вступала в ворота смерти.

¹ ЦГА ВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 60129, л. 91.



Гвардейский урок в океане.

Сопровождаемый туманами и шквалами с дождем, ежедневно проводя артиллерийские учения, отряд проходил по 250 миль в сутки, и ранним утром 26 июня корабли встали на бочки просторного рейда Гонконга. Здесь пополнили запасы угля и ввиду предстоящего тропического плавания окрасили корабль в белый цвет. Экстренно, с помощью мастеровских порта, завершили работы, которые не успели закончить во Владивостоке. Готовность кораблей перед выходом проверяли адмирал А. И. Бестужев-Рюмин и флагманский артиллерист генерал-майор В. И. Петров¹.

На второй день похода утром 8 июля на «Варяге» разорвало две трубы в котле № 3. Пытаясь перекрыть клапаны, чтобы вывести котел из действия, получили ожоги паром старший кочегарный унтер-офицер Константин Яковлев и кочегар первой статьи Иван Кузапеев. Смертельными оказались ожоги для молодого матроса Ивана Королева, который через шесть часов скончался в лазарете². Котлы Никлосса нашли себе новую жертву. Вечером, по старинному обычаю исполнили обряд похорон в море: недолгая остановка среди океана, приспущенные флаги на кораблях, строй команды и панихида у тела погибшего, одинокий выстрел траурного салюта с «Варяга».

Не все было гладко и в экипаже «Варяга», где уже не раз, в отличие от «Чесмы», гвардейское пренебрежение отдельных офицеров к нуждам команды вызывало пока еще сдерживаемое матросское негодование. Не подумали по примеру «Чесмы» приобрести для матросов соломенные шляпы, несмотря на изнурительные вахты (и пока не вступился старший механик), пытались занимать строевой муштрой машинную команду, не прекращались случаи рукоприкладства. Так, мичман В. В. Стаценко, невзирая на унтер-офицерские нашивки Константина Яковлева и полученные им при аварии ожоги, пытался избить последнего, когда тот отдыхал на палубе и не сумел быстро

¹ В 1898—1902 гг. был членом комиссии по наблюдению за постройкой «Варяга» и «Ретвизана».

² ЦГА ВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 60130, л. 25.

встать, чтобы приветствовать проходившего мичмана. Отсюда — и случаи дезертирства и самоубийств на «Варяге», чего не было на «Чесме». Кандалы для арестованных, плохое питание, «скверное обращение» с матросами, вызывавшие даже озабоченность адмирала — об этом, как вспоминал плававший на «Пересвете» ратником морского ополчения Н. Ю. Людевитг, говорили на всем отряде¹.

В непрекращавшихся боевых учениях и совместных маневрах, длившихся иногда по несколько часов, прошли путь до Сингапура. Здесь комиссия, назначенная адмиралом, установила, что нужно будет заменить до 600 водогрейных трубок с «фонарями», около 30 соединительных коробок и заказать новые испарители (котлы Никлосса питали только опресненной водой) производительностью по 40 т/сут, так как имевшиеся уже при 12-узловом ходе не справлялись с пополнением убыли воды в котлах².

На берегу побывало более 500 матросов, а несколько счастливых из команды участвовали в охоте офицеров на крокодилов. Шкуры двух трофеев, повешенные под полубаком, долгое время служили предметом всеобщего внимания и проделали путь с кораблем до самого Мурмана.

И снова в путь. Теперь — курс на Коломбо. Погода не баловала моряков. Как-то около острова Пуловей налетел шквал с дождем, скрыв «Чесму» от «Варяга». Пришлось искать флагмана по звуку сирены и огню прожектора. К немилосердной жаре прибавилась качка на океанской зыби, часть команды страдала от морской болезни. Поломка циркуляционного насоса на «Варяге» заставила остановить правую машину. Пошли под одной левой, увеличив частоту вращения. Десять часов подряд трудились машинный унтер-офицер 1-й статьи Дмитрий Копылов, машинист 1-й статьи Лука Калугин, машинист 2-й статьи Николай Юшков и исправили насос, правая машина вновь заработала. Высокое чувство ответственности, сознание долга и самоотверженность машинистов были отмечены приказом командира, который «от лица службы» объявил им благодарность с вручением денежных наград³.

Днем 25 июля на горизонте открылся остров Цейлон, а наутро следующего дня отряд вошел в гавань Коломбо. Немедленно приступили к угольной погрузке, которую продолжали и весь следующий, праздничный день 27 июля (флотский праздник Гангутской победы). В часы отдыха на берег увольняли по 80—130 человек, а накануне ухода было отпущено 228 человек. После однообразия безбрежного океана этот город-сад, утопающий в тропической зелени невиданных деревьев и цветов, действительно казался зеленым раем, а проходивший в эти дни в городе праздник, завершившийся торжественным

¹ ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 4533, л. 2.

² ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 2182, л. 17.

³ ЦГА ВМФ, ф. 935, оп. 1, д. 2032, л. 507.

шествием слонов в красочном роскошном убранстве, придавал всей картине фантастический, совершенно сказочный настрой.

4 августа отряд, пополнив запасы, покинул гавань Коломбо и при ясной погоде вышел в океан. Все сильнее зной над палубами, океан замер, словно расплавленный солнечными лучами. Уже несколько дней под руководством лейтенанта Б. П. Апрелева¹ готовились к празднику Нептуна — торжественному моменту перехода через экватор. Это произошло вечером 7 августа. Нептун поднялся из-за борта по шторм-трапу. Владыка морей и его супруга, как и положено, были одеты в мантии с коронами на головах. За ними — пестрая свита: водяной штурман, морской подшкипер, черномазые черти в красных панталонах, наяды с водорослями в длинных волосах и легких голубых юбочках. Далее мыкались рыбы в парусиновых костюмах, раскрашенных серебряной краской с черными пятнами. Роли капитана и вахтенного начальника исполняли боцман Г. Летунович и боцманмат В. Осипов, одетые в офицерскую форму.

Выслушав традиционный рапорт капитана и получив выкуп за благополучное плавание, Нептун обошел строй команды, а затем уселся на троне напротив парусинового бассейна с водой. Обряд крещения офицеров в бассейне сопровождался куплетами «по специальностям» на мотивы популярных мелодий, исполняемых матросским хором под аккомпанемент балалаек. Разухабистыми, на мотив «Три деревни, два села», были куплеты для штурманов:

Восемь румбов, курсов два,
Три картушки — один я,
И.. куда несет меня!

Для механиков пели трогательное:

Любил, уважал я машину,
И маслом ее поливал,
А сам вот без всякой причины
В соленую воду попал.

Для «тросовых» (палубные офицеры-неспециалисты — Р. М.) пели:

Пусть тонут все специалисты,
В шампанском, водке и вине,
Мы чистой палубы артисты
Потонем в чистой лишь воде.
Так поливай, брат, поливай,
Песком и камнем натрай,
Узлы, оплетки надо знать
И наше дело понимать!

Команду по приказанию Нептуна крестили, щедро окатывая из шлангов. Внеочередной («не в зачет») чаркой вина пе-

¹ Б. П. Апрелев был командирован МГШ в качестве его представителя при командующем морскими силами союзников в Средиземном море. Автор книги „На «Варяге»,“ изданной в Шанхае в 1934 г.

ред ужином закончился этот веселый праздник, одинаково захвативший и матросов, и офицеров и столь необходимый среди суровых корабельных будней...

Ранним утром следующего дня в отряде возобновились занятия боевой подготовкой. Частные артиллерийские учения сменялись общими; корабли меняли скорости и курсы, маневрировали на переменных дистанциях для тренировки наводчиков орудий. Из пулеметов и винтовок стреляли по запускавшемуся для этого воздушному змею. Учения не прекращались и все последующие дни вплоть до 11 августа, когда на рассвете над горизонтом появились зеленые шапки Сейшельских островов. В 8 часов утра «Чесма» и «Варяг» отдали якоря в полукруглой бухте живописного порта Викториа.

Приступили к обычным приемкам, а партию «счастливи-ков» — 65 человек — отправили на рыбную ловлю. Улов оказался замечательным. Много веселья доставило знакомство с гигантскими черепахами, выращиваемыми на острове. Одну из них матросы привезли на крейсер, но гостя заскучала на палубе.

У губернатора на вечере в честь прихода русских кораблей выступал корабельный хор. Певцы на «Варяге» были неплохие, коцегары особенно гордились своим другом — баритоном Серапионом Цветковым. И под звездами Южного полушария не раз в тот вечер звучали песни далекой северной России.

Почти все дни стоянки кораблей в порту и выходов в море были заняты артиллерийскими учениями и практическими стрельбами, которые адмирал спешил провести до прихода на театр военных действий.

В полдень 21 августа отряд покинул гостеприимную Викторию. К середине перехода засвежело, размахи качки достигали 10—15°. Днем 25 августа открылся африканский берег и вскоре дал знать о себе жестоким самумом; вихри песчаной пыли заставили закрыть все машинные люки, задраить двери и иллюминаторы, обратив в невыносимое пекло коцегарки корабля.

Утром 27 августа пришли в Аден. Здесь уже ощущалось дыхание войны. На рейде стояли транспорты с войсками, встречались раненые солдаты, отсюда итальянский и английские крейсера ходили обстреливать позиции обложивших Аден с суши турецких войск. С позициями английских войск офицеров «Варяга» познакомил прекрасно говоривший по-русски майор 69-го Пенджабского пехотного полка Вильям Бингхам. Впервые воочию русские могли наблюдать военную организацию великой колониальной империи, чьи войска на этом театре состояли наполювину из мусульман и наполювину — из индусов. Лучшими наездниками Индии — всадниками Раджапутана — был укомплектован и поддерживавший пехоту 26-й индийский кавалерийский полк. Но всюду неукоснительно выдерживался железный колониальный принцип — офицеры-индусы

могли командовать только взводами и крайне редко достигали более высоких должностей. Все они были лишены права отдавать приказания офицерам-англичанам, которые независимо от звания считались старшими над офицерами-индусами. Таковы были наблюдения лейтенанта Б. П. Апрелева, посетившего английские позиции.

С выходом из Адена реальнее становилась угроза атак германских подводных лодок, и путь от Адена до Баб-эль-Мандебского пролива корабли, уже перекрашенные в боевой цвет, проходят в готовности по первому положению: огни погашены, переборки задраены по-боевому, у заряженных орудий дежурят комендоры. Все более насыщенными становятся боевые учения, проверка боевых расписаний, частное артиллерийское учение, приготовление корабля к бою, отражение минной атаки. Уклоняясь в сторону и стопоря машины, уменьшая ход или бросаясь вперед, отрабатывали корабли маневры совместного уклонения от торпед. Ночью после усиленных переговоров с сигнальной станцией на острове Перим и с английским дозорным кораблем отряд, миновав опасную узкость, вошел в Красное море.

У архипелага Зубейр отряд застопорил ход — по просьбе с маяка снабдили его команду водой и провизией. Ночью «Варяг» из-за течи холодильника шел за «Чесмой» под одной прарвой машиной.

Рано утром 4 сентября крейсер начал пробег для испытания механизмов при 15-узловой скорости на 100-мильном отрезке между маяками¹. Вечером 5 сентября после короткой стоянки в Суэце отряд уже шел по Суэцкому каналу. Многочисленные беженцы — армяне и черногорцы, толпившиеся на берегу у своих палаток, приветствовали русские корабли. Феерическое зрелище представляли во мраке южной ночи два корабля, при свете прожекторов прокладывавшие себе путь среди бескрайних песков пустыни. Бдительность была не лишней — турки не раз совершали набеги на позиции английских войск по берегам канала, а однажды диверсионная группа под командованием немецкого лейтенанта, служившего лощманом на канале, поставила на фарватере мину². Говорили и о минах, поставленных немцами с голландского парохода.

Утром отряд отдал якоря на рейде Порт-Саида. Защищенный несколькими линиями противолодочных сетей, порт, с февраля 1915 г. объявленный на осадном положении, подвергался неоднократным бомбежкам с аэропланов, базировавшихся в 150 км от города. На кораблях усилили наблюдение за воздухом.

¹ ЦГА ВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 60131, л. 19.

² ЦГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 3346, л. 162.

Со всей серьезностью готовился отряд к выходу в Средиземное море, где по слухам за день до прихода наших кораблей германские подводные лодки потопили английский транспорт с войсками. Утром 8 сентября на «Варяг» со своим штабом перешел командующий отрядом, а в полдень был поднят его флаг — андреевский с красной полосой снизу. Перед самым выходом отряда англичане доставили на корабль спасательные пояса, с которыми они в море не расставались. Готовые к бою снялись корабли с якоря и под музыку прощального марша тронулись с рейда, расходясь с только что пришедшим с моря крейсером «Ливерпуль». Резкие зигзаги камуфляжной окраски крейсера без слов говорили о грозной боевой страде в море, куда направлялись русские корабли.

В ТРЕВОЖНОМ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

В 16 ч 43 мин отряд под проводкой лоцмана вышел в Средиземное море, и головной «Варяг» вступил в кильватер французскому миноносцу «Кутла». Неприветливо лазурное море, сильно волнение раскачивает корабли, в пенных гребнях волн легко затеряться перископу подводной лодки. Зорко следят за морем наблюдатели, по-боевому стоит у орудий прислуга. Курс проложен на восточную оконечность острова Крит. «Чесма» в сопровождении миноносца уходит на запад — в Александрию¹. Лишь к ночи, когда корабли уже не видели друг друга, «Варяг» лег на генеральный курс: норд-вест 71°. Но недолго спасительная темнота окутывала «Варяг» — во втором часу ночи вошла луна, и крейсер начал делать противолодочный зигзаг.

Опасность подводных лодок в Средиземном море особенно усилилась в 1916 г., когда здесь появились такие лодки, как U-38, U-35, U-21. На счету U-21 были, в частности, английские линкоры «Триумф», «Мажестик» и французский крейсер «Амираль Шарне». Лодка упорно охотилась и за крейсером «Аскольд», изрядно насолившим туркам у Дарданелл, и однажды даже вышла в атаку, но безуспешно. И вот теперь другому русскому крейсеру предстояло пройти через этот опасный район. Вот почему все дни похода с рассвета и до темноты крейсер шел в готовности по первому положению, неукоснительно выполняя противолодочный зигзаг.

Днем 12 сентября в сопровождении высланного навстречу миноносца «Минстрел» пришли на Мальту. 17 сентября под проводкой английского миноносца «Москито» вышли протраленным фарватером в море, обходя опасные участки прибрежной

¹ В составе союзного флота Средиземного моря линейный корабль «Чесма» 24—28 сентября участвовал в захвате греческого флота в Саламинской бухте (ЦГА ВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 60071, л. 50).

зоны, в водах которой нашли свою гибель линейный корабль «Рессел», лайнер «Сити оф Лакноу» и несколько сторожевых кораблей.

На исходе ночи 18 сентября открылся по курсу маяк мыса Бон. Корабли вошли во французскую зону охраны Средиземного моря, и «Москито» повернул обратно. Утром встретили вышедший из Бизерты французский миноносец, но вскоре его пришлось отпустить — на свежем волнении он зарывался носом, обнажая винты. Поход продолжали самостоятельно, и днем 19 сентября «Варяг», приветствуемый позывными с «Аскольда», стал на бочку в Тулонской гавани. «Марсельезой» и цветами встречали союзники на берегу каждый катер с «Варяга». Веселое оживление царило в беззаботном и далеком от войны городе — крупнейшей базе флота союзников. Здесь варяжцев ожидало множество писем из России: вся адресованная на отряд корреспонденция, ввиду секретного маршрута плавания, сосредоточивалась в ГМШ, который и переслал ее в Тулон.

Увольнения на берег, несмотря на радушную встречу, оказались, однако ограниченными, и свободные часы приходилось коротать на палубе. Матросы с ремонтировавшегося поблизости крейсера «Жанна д'Арк» и других кораблей восторженно приветствовали певцов «Варяга», исполнявших русские романсы. Французы приглашали варяжцев на просмотры фильмов, демонстрировавшихся у них по вечерам на палубах, но начальство не решилось на такое углубление альянса. Боялись крамолы, а пуще всего общения с командой «Аскольда», командир которого, как об этом говорят теперь документы, даже настаивал на недопустимости одновременного ремонта «Варяга» и «Аскольда» в одном порту. Причиной тому была исключительно взрывная обстановка на этом до того времени неизменно исправном и удачливом собрате «Варяга». С первых дней войны в боевых походах он прошел уже свыше 40 000 миль, плавал в составе британской восточно-китайской эскадры, участвовал в операциях против германских крейсеров в морях Дальнего Востока и Индийского океана, прошел Эгейское, Тирренское и Ионическое моря, таившие в своих глубинах подводные лодки и, действуя у Дарданелл, не раз удостоивался благодарности союзного командования за меткую стрельбу и отличную высадку десанта под огнем противника. А затем, с приходом в январе 1916 г. на ремонт в Тулон, начался резкий разлад между командой и ее начальством, которое, чтобы задушить чудившуюся им везде «крамолу», пошло на провокации. По фальшивому обвинению в подготовке взрыва осудили и расстреляли четырех матросов, многих разжаловали за «неблагонадежность» и списали с корабля. Очередную утрату понес здесь и «Варяг» — приговоренный за дезертирство к 6-летней каторге, в карцере «Варяга» покончил с собой матрос Авраам Трайто. Трех других осужденных отправили в Россию, а с ними и еще четырех, списанных с крейсера за «неблагона-

дежность». Семь варяжцев и 110 аскольдовцев 28 сентября из Бреста на пароходе отправили в Архангельск, оттуда — в Кронштадт, а затем — в стоявшую под Оршей отдельную морскую бригаду особого назначения под командованием флота генерал-майора Мазурова.

«Варяг» же, закончив переборку механизмов и щелочение котлов, приняв полные запасы топлива, 2 октября покинул Тулон. Через два часа повернул обратно сопровождавший его французский миноносец и «Варяг», имея под парами все котлы, в готовности по первому положению уже один продолжал противолодочным зигзагом уходить на юг. Район Балеарских островов был излюбленным местом крейсерства германских лодок, и совсем недавно здесь ужасную катастрофу потерпел вспомогательный крейсер «Галлия», на котором погибло 2000 французских и сербских солдат. О том, что германские лодки охотятся за «Варягом», предупреждало адмирала Бестужева-Рюмина и Английское адмиралтейство.

Со все возрастающим напряжением следят за морем сигнальщики и комендоры, стараясь среди солнечных бликов не проглядеть острый меч перископа или пенистый след торпеды. Грохот неожиданного выстрела разносится над морем — это уже к вечеру не выдержали нервы у комендора 76-мм пушки; в ярости с кулаками набрасывается на виновного лейтенант Гессе.

Все ближе сходятся берега Европы и Африки, в четыре часа утра миновали остров Альборан, единственный в этом районе Средиземного моря, а около десяти часов из-за горизонта появился английский дозорный корабль. В кильватере ему миновали мыс Европа, и «Варяг», подняв позывные, вошел на гibraltarский рейд. Новая погрузка угля, редкие увольнения на берег — и «Варяг» снова в море.

ИСПЫТАНИЯ В АТЛАНТИКЕ

Днем 8 октября, миновав маяк Тарифа и склоняясь к берегам Танжера, «Варяг» проложил курс на юг вдоль берегов Африки. Вечером под покровом кстати набежавшего тумана повернули в открытый океан и всю ночь уходили на запад. Лишь с рассветом, находясь уже на полпути до Мадейры, вновь круто повернули вправо и легли на генеральный курс, поднимаясь на север по меридиану 10° западной долготы. В полночь прошли широту Лиссабона. Слабая зыбь неторопливо раскачивает крейсер, свежий ветер гудит в снастях, словно затаившись во мраке, молчит океан. Лишь однажды днем 10 октября встретили французский пароход, отважившийся в одиночку выйти в море. И хотя пароход обменялся с «Варягом» позывными стран Антанты, ночью крейсер еще раз

уклоняется на запад, оставляя справа Бискайский залив и поднимаясь теперь уже по меридиану 12,5°

Ночью зыбь перешла в сильное волнение, качка усилилась, а на следующий день, когда уже на широте Плимута начали поворачивать вправо, размахи ее достигли 36—38°. Частоту вращения главных машин приходится уменьшить с 98 до 73 об/мин, а затем — до 55. Со скоростью 8 уз, зарываясь в волнах и черпая воду бортами, пробивается «Варяг» на восток вдоль южного берега Ирландии к проливу Святого Георга. Ветер сбивает с ног, по палубам гуляет вода, сорвало антенну радиотелеграфа, многих в команде укачало. Через неплотности портиков и крышек вода проникает в угольные ямы правого борта, а оттуда в 1-ю и 2-ю кочегарки. Появляется крен на правый борт. Смесь золы, угля и шлака с водой забивает приемные сетки осушительной системы, не справляются с поступлением воды водоотливные насосы — их приемные патрубки, расположенные в диаметральной плоскости, из-за непрерывающейся качки «забирают» воздух и работают почти вхолостую. Вода подступает уже к топкам бортовых котлов. Вся строевая команда, мобилизованная на борьбу с креном, яростно перегребают на левый борт уголь в центральной подпалубной яме. В кочегарке борьбой руководит старший механик. Короткий военный совет с унтер-офицерами — и работа закипела. С головой погружаясь в воду, кочегары очищают сетки, крепят сорванные листы настила, при каждом подъеме борта на качке выхватывают из сеток уголь и мусор — и так до самого утра. «Приятно вспомнить дружную работу кочегарной братии», — с гордостью вспоминал об этом бывший кочегарный унтер-офицер Яков Чирков. Самоотверженность команды спасла корабль — вода пошла на убыль, крен перестал увеличиваться.

После полуночи открылся огонь маяка Галли на ирландском берегу у входа в пролив Святого Георга. Утром 13 октября встретили английский миноносец и через два часа вошли в шхеры у города Квинстаун в Ирландии. По рассказам участников похода, шедший в кильватере «Варяга» английский транспорт был взорван германской лодкой уже на подходе к гавани, «Варяг» же чудом избежал гибели. Но и на рейде шторм не давал покоя — ночью из-под выстрела, вырвав рым и банку с фалинем, унесло гребной 12-весельный катер, а на крейсере всю ночь пришлось держать в готовности машины, чтобы дать ход, если корабль сорвет с бочки.

Исправив повреждения и пополнив запасы, 15 октября «Варяг» снова вышел в море и в кильватере английского миноносца, готовый к бою, неукоснительно выдерживая полный ход и противолодочный зигзаг, проделал весь путь до залива Ферт-оф-Клайд. Утром 16 октября, обменявшись позывными с береговым постом, корабли вошли в гавань города Гринок и в

тот же день, поднявшись по реке Клайд, «Варяг» ошвартовался у причала в Глазго.

На крейсере, предназначенном для службы в Арктике, установили дополнительное паровое отопление, изолирующие зашивки, подволоки и т. д. В сухом доке очистили и трижды покрасили подводную часть, проверили руль и винты. Местные власти организовали для матросов экскурсию по городу на трамваях, в ратуше был устроен прием, и, конечно, по просьбе англичан выступал корабельный хор. Варяжцев радушно встречали местные жители и английские моряки, немало завязалось знакомств и с выходцами из России.

Окончив ремонтные работы и окраску корпуса, приняв свыше 1000 т угля и 280 т воды, «Варяг» 3 ноября перешел на рейд Гринока, куда к вечеру 5 ноября прибыли предназначенные для эскортирования «Варяга» британские эсминцы с бортовыми номерами G-64 и G-75. На следующий день на рейде появился еще один корабль под андреевским флагом — посыльное судно «Горислава» (бывшая американская яхта «Жозефина»), так же как и «Варяг», направлявшееся в состав флотилии Северного Ледовитого океана. Для вооружения судна с «Варяга» сняли два 76-мм орудия.

Последние угольные погрузки — и «Варяг» в сопровождении своего эскорта утром 8 ноября выходит в море. К утру следующего дня проливом Северный Минч вышли в океан, и, минуя «ожерелье» окружавших Британию 11 000 мин, начали делать противолодочный зигзаг. Около 11 ч, после обмена прощальными сигналами британские эсминцы повернули обратно. «Варяг» продолжал идти курсом норд — прямо на север к Фарерским островам. В полдень были на широте Оркнейских островов, где в знаменитой бухте Скапа-Флоу находилась главная база британского флота. К вечеру повернули на северо-восток и утром 10 ноября на подходе к Шетландским островам после обычного обмена позывными вступили в кильватер эсминцу D-84. Пройдя сетевое заграждение, уже в гавани Сварбак-Минн пробили отбой боевой тревоги. Тотчас подошел к борту водолей — начали принимать воду, а через два часа — грузить уголь с ошвартованного с другого борта транспорта. Днем 12 ноября «Варяг» уже был в пути. Качка не утихла. В суровом Норвежском море, сквозь шторм и снег, пробивался крейсер к родным берегам. Лишь к исходу дня 15 ноября открылся маяк Вардэ — значит, скоро Россия! Глубокой ночью 17 ноября у мыса Сеть-Наволок встретили ожидавший «Варяга» тральщик № 118¹. Застопорили машины и после недолгих

¹ Так записано в вахтенном журнале «Варяга», однако известно, что тральщики флотилии Северного Ледовитого океана носили лишь одно- и двузначные номера с буквой «Т» перед ними. Не вносят ясности и сохранившиеся вахтенные журналы «Усури» и «Властного». По свидетельству служившего на «Властном» М. С. Русьева, именно «Властный» встретил

разговоров по мегафону, вступив в кильватер тральщику, направились в Екатерининскую бухту. В 5 ч 40 мин отдали якорь в бухте и пробили отбой боевой тревоги.

Утром при слабом рассвете моряки могли уже осмотреться вокруг. Скалы, покрытые глубоким снегом, почти отвесно уходящие в воду, несколько домиков, приютившихся на отмели Екатерининского острова слева, аккуратный ряд таких же одноэтажных деревянных домиков над пирсом и складами справа, возвышающаяся над ними деревянная церковь — таков был город и порт Александровск — далекая северная окраина России.

Удобная, хорошо защищенная и слабозамерзающая Екатерининская бухта издавна служила убежищем местным рыбакам и зимовавшим здесь по пути на Балтику парусным кораблям, строившимся в Архангельске. В 1741—1746 г. здесь зимовали корабли эскадры адмирала Бредалея, а в 1764 г. — эскадры адмирала Чичагова, снаряженной по проекту М. В. Ломоносова для исследования полярных стран. В числе других кораблей заходил сюда в 1870 г. и корвет «Варяг». Петровские планы создания в бухте военного порта не осуществились, и изыскания возобновились лишь после приезда сюда в 1894 г. С. Ю. Витте — сторонника создания незамерзающего русского порта на севере. Но новый император Николай II «повелел» строить большой порт в Либаве, а на берегу Екатерининской бухты в 1899 г. был учрежден лишь номинально числившийся уездный город и порт Александровск (ныне г. Полярный). В 1906 г. в бухту заходил отряд в составе броненосцев «Цесаревич» и «Слава» и крейсера «Богатырь», совершавший плавание с корабельными гардемаринами. Спустя год здесь же для выяснения возможностей базирования флота побывала яхта «Алмаз» (бывший крейсер) с адмиралом Ф. В. Дубасовым. На этом подготовка базы остановилась.

И вот теперь для постоянной службы в качестве флагмана флотилии пришел в эти воды первый крупный боевой корабль «Варяг». Здесь уже находились посыльное судно «Ярославна» (бывшая американская яхта «Лисистрата»), шесть тральщиков, а также заградитель «Усури» с вспомогательным крейсером (транспорт-мастерская) «Ксения», недавно проделавшие тот же путь из Владивостока, что и «Варяг». Сюда же за час до «Варяга» вернулись из похода «Властный» и «Грозовой».

Исключительным был путь на север еще одного корабля, встречавшего в тот день «Варяга» на Новоромановском рейде. Бывшее гидрографическое судно «Вайгач», а ныне — вспомога-

в ту ночь «Варяга», а сам М. С. Русяев перешел на борт крейсера для обеспечения его связи с миноносцем. Таким образом, есть основания предполагать, что бортовой номер 118 (если он существовал) мог принадлежать «Властному», но прямого тому подтверждения пока не обнаружено (ЦГА ВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 60490, л. 44).

тельный крейсер, флагманский корабль начальника дивизиона траления, лишь год назад вместе с однотипным «Таймыром» завершил первое в русском флоте сквозное плавание Северным морским путем.¹ Вторым кораблем на Новоромановским рейде был устарелый линейный корабль «Глори», присланный английским адмиралтейством в помощь русской флотилии.

Так разными путями сосредоточивались на севере силы для защиты важнейшей союзнической коммуникации.

НА СТРАЖЕ МУРМАНА

Прибытие «Варяга» совпало с усилением активности германских подводных лодок, пытавшихся остановить нарастающий поток союзнических перевозок.

Только с 11 сентября по 1 октября 1916 г. германские лодки, в основном у мурманского побережья, потопили 31 судно, в том числе 19 норвежских, 3 русских и одно румынское. Зная о недостатке сил противодействия, они вначале не стеснялись даже обстреливать Александровск и вступали в артиллерийский бой не только с вооруженными пароходами, но и с единственными на театре кораблями поддержки дозоров — миноносцами «Властный» и «Грозовой». Правда, после того как «Властный», имея лишь два 75-мм орудия, решительно загнал под воду две немецкие лодки с двумя 105-мм орудиями, а «Грозовой» в упор расстрелял новейшую лодку U-56, немецкие подводники уже держались в удалении от берегов [27, 48]. Но сил флотилии явно не хватало. Решено было перевести с Тихого океана еще четыре эсминца, лихорадочные меры предпринимались по закупке и переоборудованию кораблей.

Крупные корабли — главные силы флотилии «Варяг» и присоединившаяся позднее «Чесма» — вместе с английским линейным кораблем могли теперь дать отпор германским крейсерам, если бы они появились, но было бы бессмысленно, в особенности при такой нехватке сил охранения, посылать в дозор тот же «Варяг». Печальный опыт «Абукира», «Хога» и «Кресси», а затем русской «Паллады» и французского «Леона

¹ Корабли, построенные в Петербурге специально для арктических исследований, южным путем пришли на Дальний Восток и после четырех лет плавания исследований в районе, протянувшемся от Камчатки до Таймыра, летом 1914 г. вышли в свое историческое плавание. «Вайгач» и «Таймыр» прошли по следам знаменитых полярных экспедиций Норденшельда и Нансена, Брусилова и Русанова, выдержали труднейшую зимовку во льдах, встретили барк «Эклипс», на котором знаменитый полярный капитан Свердруп искал экспедиции Русанова и Брусилова. Наши моряки нашли коллекцию Эдуарда Толля, погибшего в поисках «земли Санникова», открыли и нанесли на карту ряд новых островов и архипелаг Северная Земля. Миновали мины в горле Белого моря, корабли в сентябре 1915 г. пришли в Архангельск и вскоре вошли в строй флотилии Северного Ледовитого океана.

Гамбетты» говорил об этом с полной определенностью. Вот почему ввиду отсутствия серьезного противника «Варяг» остался на якоре на Новоромановском рейде, помогая своей техникой и людьми оборудованию города-порта — будущего Мурманска.

Офицеры «Варяга» привлекались для временного пополнения некомплекта на кораблях флотилии. А штурман В. А. Нольде так и остался старшим флаг-офицером в штабе командующего флотилией.

Приходили на рейд и уходили в море нести свою нелегкую службу «Вайгач», «Купава», «Уссури», «Ярославна», «Горислава», «Колгуев», «Грозовой». Ценным пополнением стал только что построенный в Англии ледокол «Козьма Минин». Изредка появлялись и союзники: 20 ноября отдал якорь на рейде старый английский крейсер «Виндиктив».

Секретным приказом по флоту и Морскому ведомству от 30 ноября 1916 г. «Варяг», все еще числившийся в Балтийском флоте (как и «Чесма» — в Черноморском), был зачислен в состав флотилии Северного Ледовитого океана. Приказом Командующего флотилией крейсер назначался флагманским кораблем «Отряда судов обороны Кольского залива», включавшего также посыльное судно «Купава», вспомогательный крейсер «Ксения», подводные лодки № 1 и «Дельфин». Начальником отряда и всего Кольского района стал контр-адмирал А. И. Бестужев-Рюмин¹. Остальные корабли, базировавшиеся в Кольском заливе, входили в состав дивизии траления или сводного отряда судов флотилии. Всего в ней к началу 1917 г. насчитывалось 94 корабля, но лишь 13 из них были специальной постройки. Недостаточно было вооружение, многие корабли требовали ремонта.

Не составлял исключения и «Варяг». О необходимости его ремонта адмирал Бестужев-Рюмин не раз напоминал еще по пути из Владивостока. Об этом давно уже велись переговоры с британским Адмиралтейством, но англичане все еще не могли назначить завод, который должен был выполнить ремонт, и, несмотря на освидетельствование крейсера специальной комиссией в Глазго, тянули время, требуя присылки новых ремонтных ведомостей. Ведомости были составлены на флотилии флагманским корабельным инженером штабс-капитаном М. Ф. Гардениным. Комиссия во главе с командиром «Варяга» К. И. Деном и при участии представителя механического отдела ГУК инженера-механика капитана 1-го ранга К. П. Максимова, признала, что предусмотренный ведомостями объем работ по корпусу, механизмам, артиллерийской и минной частям при достаточной прочности корпуса обеспечит службу крейсера в течение нескольких лет при максимальной скорости

¹ Командующим флотилией был назначен вице-адмирал Л. Ф. Корвин.

не менее 20 уз (чтобы крейсер не уступал германским подводным лодкам в скорости, достигавшей 17—18 уз)¹.

Новые ведомости, отправленные А. И. Бестужевым-Рюминым 12 января, были доставлены в Адмиралтейство 2 февраля. Первый лорд² обещал лично пересмотреть программу ремонта английского флота и сообщить, какой завод может взяться за ремонт «Варяга». Но уже тогда англичане заявили, что при существующих недостатке рабочих рук и трудностях получения материалов о плановом четырехмесячном сроке не может быть и речи. Вскоре, «для принятия мер к приготовлению места и необходимых материалов» была назначена, правда без указания завода, и дата прибытия «Варяга» — 17 марта (нового стиля) 1917 г. Опыт «Чесмы», только что прошедшей ремонт на заводе «Камлиль Лэрд», не обещал быстроты и высокого качества работ³. О том же говорила резолюция И. К. Григоровича: «Решать, где ремонтировать, зависит, к сожалению, не от нас. Надо благодарить бога, что при отсутствии рабочих в Англии мы вообще можем ремонтировать суда».

История, как видим, повторилась. Как в 1903 г. в Порт-Артуре, так и спустя 13 лет на Мурмане, слабость ремонтной базы флота определила судьбу «Варяга».

Наряду с ремонтом «Варяг» предполагалось перевооружить новыми 130-мм орудиями Обуховского завода. Эти дальнобойные 55-калибровые пушки с углами возвышения 20° (а в некоторых модификациях и 30°) уже повсеместно вытесняли на флоте прежние 45-калибровые шестидюймовки Канэ. На Балтике сверстники «Варяга» «Богатырь» и «Олег» уже сменили свою 152- и 75-мм артиллерию на шестнадцать 130-мм орудий каждый. Об установке таких орудий на «Варяге» адмирал А. И. Бестужев-Рюмин просил еще из Владивостока. Первые 10 станков для «Варяга» были отправлены из Петрограда 1 февраля 1917 г., сами орудия крейсер должен был получить в Англии в счет заказа, выполняемого заводом Виккерса для России. В случае задержки с получением 130-мм орудий «Варяг» должен был получить переделанные 152-мм установки «Кагула». Их по распоряжению В. К. Гирса хранили в Севастополе в готовности для отправки на север⁴. Именно поэтому на «Варяге» и начали снимать орудия: 152-мм — для отправки в Петроград, а 76-мм — для вооружения кораблей флотилии. На крейсере оставалось лишь четыре 152-мм орудия и два пулемета.

¹ ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 2182, л. 70.

² Сэр Эдуард Карсон, сменивший У. Черчилля после неудачи Дарданельской операции.

³ Линейный корабль «Чесма» пришел из Средиземного моря в Англию 22 ноября 1916 г. и после ремонта прибыл в Александровск 3 января 1917 г. (ЦГА ВМФ, ф. 378, оп. 1, д. 12, л. 9).

⁴ ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 1438, л. 118.



«Варяг» в Кольском заливе; позади английский линейный корабль «Глори», на переднем плане виден ствол снятого 152-мм орудия. В центре группы — машинный содержатель Д. И. Никонов.

Вскоре прибыли на крейсер станки 130-мм орудий. Штатные щиты к ним предполагалось изготовить позднее, а временные щиты для защиты прицелов и механизмов наводки командиру Дену было разрешено заказать на заводе Викакса. Одновременно разрешалось снять кормовой торпедный аппарат, который вместе с торпедами был отправлен в Кронштадт. Начали приемку на крейсер 130-мм снарядов для новых орудий.

Неуютно выглядел в те зимние месяцы Новоромановский рейд: заснеженные сопки, туман над водой, обмерзшие борта кораблей, иней и снег на палубе и надстройках, сильные морозы. Монотонность рейдовой жизни скрашивали кинофильмы (аппарат привезли из Англии) и матросские спектакли. В числе активных артистов были писарь Николай Чуносков, радист С. Воробьев, электрик Федор Марков. На спектаклях присутствовали офицеры корабля и местное военное начальство. Унтер-офицер Яков Чирков вспоминает, как один из гостей, армейский полковник, был крайне удивлен свободными манерами «артистов» в присутствии «господ офицеров». У командира Дена это вызвало лишь неопределенную улыбку. Возможно, он уже понимал неизбежность грядущих перемен, и матросы замечали, что офицеры стали менее придирчивы.

Жадно следили на «Варяге» за событиями в стране, каждая новость, привозимая из Петрограда командированными, тотчас же расходилась по кораблю. Все переживали тяжелую

утрату — гибель черноморского линкора «Императрица Мария»¹ и крейсера «Пересвет»². Быстро распространились и привезенные радистом Воробьевым слухи об убийстве Распутина, о хлебных волнениях в Петрограде и о многом другом, что заставляло крепко задумываться матросские головы.

Свидетельством близких перемен в России явилась и прощальная речь старшего механика крейсера капитана 2-го ранга М. П. Лилеева. Передавая дела новому механику А. В. Андрееву, прибывшему с «Войскового», он пожелал проститься с машинной командой, выстроенной по его просьбе на верхней палубе. Напомнив матросам о трудном совместном пути, пройденном в весьма тяжелых условиях, М. П. Лилеев выразил полную удовлетворенность работой машинной команды, заявив, что она оправдала все его надежды и что он покидает крейсер в твердой уверенности, что вся команда и впредь будет достойно нести звание русских моряков. «Благодарю вас, господа, до свидания, господа», — закончил механик свою речь, прозвучавшую вызовом гвардейскому высокомерию большинства офицеров корабля.

КРАСНЫЙ ФЛАГ НАД «ВАРЯГОМ»

25 февраля 1917 г. в 11 ч 30 мин «Варяг» снялся с якоря и покинул Кольский залив³. На палубе крейсера громоздились мешки с углем — запас его должен был обеспечить поход в Англию без пополнения в пути. В числе пассажиров корабля

¹ Причина гибели первого черноморского дредноута, прослужившего немногим более года, до настоящего времени не установлена. Наиболее вероятной следует считать версию о воспламенении ползарядов пороха. От подобного рода взрывов, не носивших явных признаков злого умысла, погибли в годы войны германский крейсер «Карлсруэ» (декабрь 1914 г.), итальянские линкоры «Бенедетто Брин» (сентябрь 1915 г.), «Леонардо да Винчи» (август 1916 г.), японские линкор «Кавашии» и крейсер «Цукуба», английские линкоры «Булварк», «Венгард», крейсер «Нетел», монитор «Глаттон».

² Из-за аварии и последующего ремонта в Японии «Пересвет» пришел в Средиземное море лишь в декабре 1916 г., когда здесь в результате активизации действий германских подводных лодок союзники за несколько дней потеряли ряд крупных транспортов с войсками и три линейных корабля [6]. В момент катастрофы, случившейся 22 декабря 1916 г. в 10 милях от Порт-Саида, «Пересвет» протраленным фарватером выходил противолодочным зигзагом в море. Сдвоенный взрыв с левого борта против носовой башни сопровождался детонацией погребов, крышу башни сорвало, взрывом вырвало палубу. Крейсер зарылся носом и, перевернувшись, затонул через 17 мин. Несмотря на свежее волнение и наступившую ночь, английские конвоиры, французские тральщики и оказавшийся на плаву паровой катер крейсера сумели подобрать 743 из 827 членов экипажа. Во многом этому содействовали высокая дисциплина, мужество команды и отличная организация службы на корабле, которым командовал капитан 1-го ранга К. П. Иванов, еще лейтенантом руководивший 12 лет назад последним боем крейсера «Рюрик» (ЦГА ВМФ, ф. 378, оп. 1, д. 4, л. 28). Причиной взрыва называют мину, поставленную немецкой подводной лодкой.

³ ЦГА ВМФ, ф. 378, оп. 1, д. 12, л. 4.

были русские летчики, направлявшиеся на стажировку к союзникам, английские и французские офицеры и генерал от инфантерии А. Н. Меллер-Закомельский, который, по слухам, вез царский орден французскому президенту¹. Злую шутку сыграла история с царским посланцем — пока он был в пути, Россия перестала быть монархией.

Первым о революции узнал на «Варяге» радиотелеграфист Мартин Казеровский, поймавший отрывочные сообщения германского радио. Той же ночью, как вспоминал Арсений Малахов, у него в подшкиперской эту ошеломляющую новость обсуждали М. К. Казеровский, боцман Г. В. Летунович и машинист П. С. Броневицкий, которые пользовались большим авторитетом в команде. Решили пока сохранить в тайне полученное известие, а из надежных матросов организовать наблюдение за офицерами и охрану погребов боеприпасов.

Узнав от вахтенного начальника о полученном сообщении, командир К. И. Ден потребовал к себе телеграфиста и, пригрозив жестоким наказанием, приказал держать язык за зубами. Утром крейсер повернул к Шетландским островам, офицеры не расставались с револьверами, а у караула отобрали патроны и штыки от винтовок.

В гавани на берег съехали почти все офицеры крейсера, оставив за вахтенных гардемарин. Позднее команда узнала, что на совещании офицеров было решено в случае революционного выступления команды взорвать крейсер. Поручалось это минеру лейтенанту И. Э. Вуичу.

Уже на подходе к шотландским берегам, на исходе ночи 3 марта, крейсер, идя полным ходом, едва не протаранил в темноте неизвестную лодку, неожиданно оказавшуюся под бортом. С лодки, оставшейся за кормой, передавали какие-то сигналы, но сигнальщики «Варяга» не могли их разобрать, и крейсер, не убавляя скорости, продолжал идти прежним курсом. Утром, приняв лоцмана, вошли в окруженную скалами бухту, где находилось несколько тральщиков и торговых судов.

Здесь сошли на берег британские и французские офицеры, которые предпочли дальнейший путь проделать по суше. Во второй половине дня пришли два английских эсминца, «Варяг» под их охраной взял курс в Ирландское море, и к вечеру 4 марта, точно в назначенный англичанами срок, пришел в Ливерпуль².

Наутро, после подъема флага, команда и летчики были вызваны наверх по большому сбору, и здесь все узнали об отречении Николая II, об отказе от престола его брата Михаила,

¹ Как вспоминал бывший электрик «Варяга» Алексей Гаврилович Сапранинский, пребывание на корабле Меллера-Закомельского, пролившего много народной крови в революцию 1905 г., держалось от команды в тайне, и многие матросы сожалели, что «упустили» генерала, позволив ему сойти на берег в Ливерпуле.

² ЦГА ВМФ, ф. 378, оп. 1, д. 16, л. 72.

о формировании Государственной думой Временного правительства. Командир К. И. Ден призвал матросов к спокойствию и выдержке, напомнив, что они находятся на территории дружественной державы, союзницы в войне с Германией, а потому должны соблюдать дисциплину, набраться терпения и ждать сообщений с Родины. Он же сейчас едет в Лондон, в посольство, за инструкциями.

Долго не расходились матросы, обсуждая неслыханную новость. Наконец, приступили к выгрузке из погребов боевых припасов, сложили на палубе боеприпасы и торпеды, выпустили воздух из резервуаров торпед, а утром перегрузили боеприпасы в запоздавшие английские баржи. Крейсер заметно поднялся из воды, освободившись почти от всех грузов.

Ночью, по большой воде, его ввели в доки Беркинхеда. Обычным распорядком продолжалась корабельная жизнь, как всегда, заливались по утрам дудки вахтенных и зычные голоса унтер-офицеров возвещали: «Койки наверх, на молитву». Но уже навечно исчезло в молитве упоминание о царствующем доме.

Командир приехал через два дня. Никогда еще наверное, не выполнялся так быстро сигнал горниста, игравшего большой сбор. В считанные секунды вся команда была на палубе. Взоры всех обратились на продольный мостик, где появился командир в сопровождении русского консула в Ливерпуле Джакелли. Затаив дыхание, слушали матросы об отречении царской семьи, о формировании Временного правительства, о ликвидации в России монархии и установлении демократической власти. Оглушительное «Ура» прокатилось по палубе и загремело с новой силой, когда на стеньге фок-мачты затрепетал поднятый вахтенным сигнальщиком Воробьевым красный флаг — знамя революционного «Потемкина».

Долго не утихало матросское ликование, а когда все немного успокоилось, слово взял консул, также поздравивший матросов и заверивший, что он будет держать их в курсе всех событий. Здесь же командир Ден объявил о введении обращения к офицерам по воинским званиям («Господин лейтенант» и т. д. вместо «Ваше благородие», «Ваше высокоблагородие» и т. п.). Внимательно следили за крейсером на берегу — англичане знали, что происходило в эти дни в Гельсингфорсе и Кронштадте, где были убиты командующий флотом А. И. Непенин, главный командир кронштадтского порта и военный губернатор Кронштадта Р. Н. Вирен и ряд офицеров¹.

Сплоченная команда «Варяга» не допустила самосудов, но на одном из первых заседаний избранного вскоре судового комитета («комитета выборных») было принято решение о смещении некоторых унтер-офицеров и удалении с корабля офицеров,

¹ Р. Н. Вирен отличался почти патологическим самодурством, от которого страдали не только матросы, но и офицеры.

не пользующихся доверием команды. С этого времени особенно углубился раскол между командой и офицерами. Как доносил 24 марта в Петроград русский консул в Ливерпуле Джакелли, «офицеры и команда «Варяга» оказались неспособными забыть прошлые счеты» и замечавшееся еще с первых дней переворота подозрение перешло теперь в «полное недоверие». Офицеры во главе с командиром уверили консула, что команда находится «в состоянии бунта» и надо, пока не поздно, просить помощи у англичан для усмирения команды, а еще лучше — покинув корабль, передать расправу над экипажем английским властям.

Столь решительное настроение ничему не научившегося гвардейского офицерства, лишь на время уступившего по требованию консула «настояниям разума», не на шутку встревожило дипломата, и он в донесении в МИД указывает на необходимость «в интересах службы» и «без замедления» добиться замены большей части офицеров и командира «Варяга». Для разбора конфликта 25 марта прибыл военно-морской аташе контр-адмирал Н. А. Волков. Адмиралу было сообщено мнение матросов о необходимости удаления лейтенантов В. Г. Гессе, И. Э. Вуича и особенно Н. Ф. Пешкова — организатора «разных толков» на корабле. Вынужденный согласиться с мнением команды, адмирал в телеграмме в МГШ добавлял, что все трое — «прекрасные офицеры в смысле служебном» и поставить им в вину можно лишь «их иногда презрительное отношение к команде, то есть именно то, к чему она наиболее чутка». Списанием этих офицеров адмирал надеялся установить на крейсере «полное успокоение». Но не могло быть и речи о переводе их на «Аскольд» — команды этих крейсеров, несмотря на все усилия начальства, сумели установить надежную связь и договорились не принимать на свои корабли офицеров, списываемых по требованию матросов. Попытка отстоять своих офицеров и командир «Варяга» Ден, доказывавший в комитете, что он не может допустить удаления старших специалистов — артиллериста, минера и старшего из лейтенантов и передачи управления кораблем молодым мичманам.

Между тем некоторые из офицеров стали ночевать в городе или вовсе перебрались в гостиницы, а на корабле появлялись в качестве безучастных зрителей событий. Лишь старший офицер Л. М. Кожевников постоянно оставался на корабле и появлялся на разводе на работы и занятия. Но саботажникам не удалось дезорганизовать жизнь на корабле: вопросы дисциплины и поддержания достоинства моряка русского флота неоднократно обсуждались в комитете. Против нарушителей с помощью того же старшего офицера предпринимались строгие дисциплинарные меры. Так, например, прапорщика Якова лева за пьянство решено было списать с корабля¹.

¹ ЦГА ВМФ, ф. 935, оп. 1, д. 2241, л. 4.

Важным событием в жизни варяжцев стал митинг в Шекспировском театре в Ливерпуле. Андреевское знамя, с которым вышли моряки, было украшено алой лентой, такие же ленты красовались на груди каждого матроса. Над колонной реяли полотнища плакатов с лозунгами «Да здравствует революция!» На всем пути следования колонну моряков приветствовали многочисленные жители города, весь рабочий Ливерпуль. Грандиозной и волнующей была эта демонстрация классовой солидарности трудящихся. И как когда-то толпы восторженных петербуржцев приветствовали в лице «Варяга» героический русский флот, так сегодня старинный английский город рукоплескал революционной России, которую представлял здесь легендарный корабль.

Отгремел праздник свободы, и вновь заботы о корабле охватывают варяжцев. 11 апреля вновь собирается судовой комитет, до которого дошли сведения о списании части команды в Россию. Пришли на заседание и офицеры, заявившие в этот день о своем желании идти рука об руку с командой и на пользу Родине. Их также беспокоили проволочки с ремонтом. Все говорили, что «Варяг» — исторический корабль, совершивший громадный переход, что за корабль уже заплачены большие деньги, и если команда теперь вернется, не добившись ремонта своего корабля, то в России стыдно будет всем смотреть в глаза. Совместно с офицерами на заседании комитета были подготовлены вопросы, которые решено было задать командиру. Выбрали общую делегацию: старший инженер-механик капитан 2-го ранга А. В. Андреев, кондуктор Г. Г. Шинкаренко, боцман Г. Летунович, телеграфный унтер-офицер 1-й статьи С. Воробьев и телеграфист М. К. Казеровский. Делегация отправилась в гостиницу к командиру, но он от встречи с представителями команды уклонился. В то же утро приехал из Лондона старший офицер, сообщивший, что в Америке покупаются яхты, тральщики и ледокольный пароход. Поэтому отправка в Россию части команды отложена, а для приемки кораблей в Америку командуются старший офицер Л. М. Кожевников, инженер-механик мичман А. М. Мизюра и восемь комендоров¹.

Между тем судьба «Варяга» была уже решена. Несмотря на ответственные заверения первого лорда Адмиралтейства, найденный уже для ремонта завод (тот же «Камлиль Лэрд»), новые обещания «возможно скорее привести крейсер в удовлетворительное состояние», англичане по-прежнему продолжали затягивать переговоры. Тем неожиданнее после всех проволочек оказались их требования, о которых адмирал Н. А. Волков срочной шифровкой докладывал в Петроград: «Комиссия, назначенная Адмиралтейством, определила, что работы по приведению «Варяга» в состояние, годное для плавания и боя, при настоящей перегруженности завода и недостатке рабочих

¹ ЦГА ВМФ, ф. 935, оп. 1, д. 2241, л. 12.

потребуется до 12 месяцев и обойдутся до 300 000 фунтов. Адмиралтейство советует оставить крейсер в Англии до конца войны под охраной, офицеров и команду отправить в Россию. Посылать крейсер в Россию без ремонта опасно. Состояние крейсера не допускает частичного ремонта, прошу указаний самых срочных»¹.

В Министерстве размышляли недолго. «Минмор приказал оставить «Варяг» под английской охраной»,— гласила ответная телеграмма от 25 марта, подписанная контр-адмиралом Кедровым.

Такова была обстановка, когда 13 апреля прибывшая в Лондон делегация «Варяга» от имени всей команды и офицеров доказывала адмиралу Волкову необходимость ремонта крейсера, который мог еще принести большую пользу. Но адмирал ответил, что английское правительство все внимание обращает на оборону своей страны. Кроме того, все обещания, касающиеся ремонта, были даны старому правительству, и теперь англичане воспользовались сменой правительства (приходом к власти Временного правительства — *Р. М.*) и снова уклоняются от своих обязательств. Не соглашаются англичане и на охрану крейсера нашими матросами под тем предлогом, что «Варяг» поставят вместе с другими вышедшими из строя кораблями в глухом заливе Шотландии Лох-Ю, и русским матросам без знания языка будет трудно»².

Вероломство британских политиков общеизвестно, труднее понять решение русского Морского министерства. Скорее всего, сознавая бесполезность пререканий с хозяевами положения — англичанами, в Петрограде решили пожертвовать ремонтом «Варяга», чтобы ускорить вступление в строй все еще ремонтировавшихся в Ливерпуле эсминцев «Властный» и «Грозный». Отсутствие «Варяга» и этих все еще единственных противников германских лодок резко ослабило оборону северной коммуникации. В эти дни семь германских подводных лодок атаковали русские дозорные корабли у входа в Кольский залив. «Делаем что можем, но имеемых сил совершенно недостаточно», — в отчаянии телеграфировал в британское Адмиралтейство МГШ, настаивая на немедленной присылке хотя бы нескольких миноносцев. Но несмотря на «полную готовность и желание», у англичан не нашлось ни одного корабля, чтобы помочь своему союзнику. Вот почему столь исключительное значение приобретало скорейшее возвращение на северный театр собственных миноносцев, и ради этого в Петрограде, надо думать, и отказались от ремонта «Варяга». Наконец, при недостатке личного состава для вновь приобретаемых малых кораблей было весьма заманчиво использовать для его пополнения команду «Варяга».

¹ ЦГА ВМФ, ф. 378, оп. 1, д. 16, л. 73.

² ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 3400, л. 1.

Конечно, можно было бы добиться возвращения «Варяга» на Родину — ведь ни одна из комиссий не высказывала опасений относительно состояния его корпуса. Но, по-видимому, об этом было некому подумать — адмирал Л. Ф. Корвин был смещен 18 марта, адмирал А. И. Бестужев-Рюмин скоропостижно скончался 23 марта 1917 г., а новым начальникам на флотилии и в МГШ было не до «Варяга».

И вот в апреле—мае команда «Варяга» начала разъезжаться. 300 человек были отправлены в Америку, остальные — в Россию. В Америку в течение лета уехало и большинство офицеров. На «Варяге» осталось около 50 человек во главе с шкипером подпоручиком С. П. Истоминым, старшим боцманом Н. А. Зюзиным и машинным содержателем Д. И. Никоновым. Им была поручена подготовка к отправке в Россию корабельного имущества.

Старый такелаж, блоки, лом, брезенты командиру было решено продать на месте, шкиперское имущество, предметы снабжения из машинных и котельных отделений, часть винтовок и патронов передали на вновь приобретаемые для флотилии посыльные суда; в Россию отправили торпедные аппараты, торпеды, прожекторы, радиостанцию, штурманские принадлежности и инструменты, а также оставшиеся на «Варяге» четыре шестидюймовки со станками, боезапасом¹ и изготовленные на заводе двенадцать 130-мм орудий для «Варяга». Все они в Архангельске были сразу перегружены на поезд и доставлены на хранение на Обуховский завод. Девять из этих установок по просьбе командующего Балтийским флотом адмирала Развозова были переданы для обороны острова Эзель, а три предназначались для вооружения посыльного судна «Млада» флотилии Северного Ледовитого океана. И кто знает, может быть, в дни знаменитой моонзундской операции пушки «Варяга» помогали революционным балтийцам отражать наступление кайзеровского флота, угрожавшего Петрограду. Не оставались без дела и 76-мм орудия «Варяга» и даже дальномеры, один из которых был установлен на батарее Цып-Наволок². Так «Варяг» и после ухода из России продолжал своей артиллерией участвовать в войне, а затем — и в революции³.

¹ Два из 152-мм орудий «Варяга» предназначались для батарей у входа в Кольский залив. Дальнейшую судьбу исторических орудий проследить не удалось, но не исключено, что какое-нибудь из них может обнаружиться на Краснознаменном крейсере «Аврора», нынешняя батарея которого комплектовалась заново после Великой Отечественной войны.

² ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 318, л. 85.

³ По некоторым данным есть основания предполагать, что орудиям «Варяга» довелось участвовать и в Великой Отечественной войне. Об этом рассказал автору ветеран Северного флота Е. А. Макаренко, воевавший на знаменитой 221-й Краснознаменной батарее (Космачева и Поночевного), которая уже 22 июня 1941 г. потоплением фашистского тральщика открыла боевой счет флота. Батарея на полуострове Рыбачий имела на вооружении 130-мм пушки системы Виккерса. Они отличались от орудий советского

После отправки в Россию корабельного имущества и орудий на корабле осталась группа из 11 человек во главе со старшим боцманом Н. А. Зюзиным: трюмный унтер-офицер Ф. П. Гусев, минно-артиллерийский содержатель Ф. З. Заика, подшкипер А. М. Малахов, кочегар Т. В. Дубина, матросы 1-й статьи И. С. Денисов, Ф. С. Корнейчук и В. И. Лошак, писари П. С. Приступа, Т. Г. Рейн, электрик унтер-офицер Н. Н. Дыбков. Связь с русским консульством поддерживал знавший английский язык Теодор Рейн. Каждое утро, как вспоминал Арсений Малахов, поднимали на крейсере андреевский флаг, по-прежнему реял над «Варягом» красный флаг революции. 2 октября в гавани Ливерпуля появилось два корабля под андреевскими флагами. Это были «Порыв» и «Рассвет» — первые из купленных в Америке посыльных судов, для укомплектования и приемки которых были отправлены варяжцы. Командиром «Порыва» был лейтенант с крейсера «Аскольд» А. Г. Мальчиковский, команду составляли 65 варяжцев, в том числе Дмитрий Долгов, Дмитрий Будылев и Андрей Чарыков. На «Рассвете» под командованием бывшего старшего офицера А. М. Кожевникова в числе 70 человек команды были Никифор Попов, Николай Чуносков и Александр Хлопин — бывший юнга по шкиперской части, ближайший друг Арсения Малахова¹.

Однако эти корабли не дошли до места назначения. 25 октября 1917 г. свершилась Великая Октябрьская социалистическая революция и Россия объявила о выходе из империалистической войны. Британское правительство задержало в своих портах все русские корабли. Помимо «Варяга» среди них оказались «Порыв» и «Рассвет», эсминцы «Властный» и «Грозный», которые англичане все еще «ремонтировали».

Переменилось и отношение к их командам. В ноябре на кораблях побывал М. М. Литвинов и посоветовал морякам избрать своих командиров, а нежелательных офицеров отстранить. Но сделать этого не успели — однажды ночью англичане захватили посыльные суда и эсминцы, а их экипажи заключили в тюрьму.

Вскоре был захвачен и «Варяг». 8 декабря на палубу крейсера поднялся отряд вооруженных английских матросов и возглавлявший их офицер потребовал, чтобы русские моряки покинули корабль. Красный флаг на фок-мачте был спущен, а вместо андреевского на корме англичане подняли свой военноморской флаг. Многие лишения претерпели варяжцы, оказавшиеся затем в той же тюрьме, где томились команды посыльных судов. Несмотря на все угрозы и уговоры моряки требовали возвращения в Советскую Россию. Лишь в середине марта

производства более толстыми стволами и имели характерные коробчатые щиты. Говорили, что это пушки с «Варяга».

¹ ЦГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 4738, лл. 59—71.

1918 г. их перевезли из ливерпульской тюрьмы в Ньюкасл и отправили в Мурманск на пароходе под португальским флагом.

Так выдержка, стойкость и верность Родине помогли варяжцам вернуться в Советскую Россию, где они включились в борьбу за ее свободу и независимость.

СУДЬБА КОРАБЛЯ

«Варяг» вместе с другими кораблями остался в руках англичан. Летом 1918 г. они распространили слух о гибели крейсера в Ирландском море. Сведения эти проникли на страницы нашей печати и в дальнейшем получили повсеместное распространение. Лишь в последнее время удалось обнаружить новые сведения, проливающие свет на судьбу корабля. Узнав о «гибели» крейсера, начальник Морского генерального штаба Республики Советов Е. А. Беренс послал запрос адмиралу Волкову: «По имеющимся сведениям в Германском море (так в тексте — *Р. М.*) потоплен крейсер „Варяг“ Прошу сообщить, подтверждается ли это известие и в утвердительном случае сообщите подробности». Ответ из Лондона от 23 июня был краток: «Сведения неверны, корабль стоит в одной из бухт»¹. Трудно сказать, кривил ли душой в тот момент Н. А. Волков — ведь он так и не вернулся в Россию, но вскоре в зарубежных мемуарах одного из русских офицеров проскользнуло упоминание о продаже «Варяга» Н. А. Волковым англичанам. Сведения эти, как и ответная телеграмма Волкова, были обнаружены Н. А. Залесским [12]. Но эти отрывочные данные не смогли рассеять нагромождение домыслов, сопровождавших легенду о «Варяге». Так, к версии о гибели от торпеды прибавился взрыв на mine; одни писали, что корабль спрятан англичанами «неизвестно где», другие уверяли что он попросту «расстрелян», а один автор в 1966 г. на страницах флотской газеты утверждал, что команда взорвала корабль в Ливерпуле «на глазах опешивших англичан».

Судьба корабля, однако, была иной. Автору удалось обнаружить исчерпывающие данные в немецком журнале «Шиффбау» («Schiffbau») от 23 сентября 1925 г. [57]. В статье «Спасательные работы на крейсере «Варяг» в Шотландии» капитан 1-го ранга в отставке О. Мерсман подробно рассказывал об обстоятельствах разборки корабля в открытом море. Оказывается, проданный на слом корабль по пути к заводу купившей его фирмы наскочил на скалы в 500 м от шотландского побережья. «Говорят, корабль был хорошо застрахован», — замечает автор статьи. Попытки снять корабль не удались, и он в течение нескольких лет оставался во власти стихий. Могучие удары волн непрерывно расшатывали связи корабля, корпус

¹ ЦГА ВМФ, ф. 378, оп. 1, д. 16, л. 355.

во многих местах был пробит о скалы, дымовые трубы потеряны. Летом 1923 г. английская фирма-владелец и два германских общества — одно по реализации старых судов, другое — судоподъемное и спасательное — договорились снять корабль с камней, а когда выяснилось, что это невозможно, попытались отделить с помощью взрывов и газорезки и увести на плавучую кормовую часть, содержащую самый ценный отсек — машинное отделение. Но и этого не удалось сделать. К осени 1924 г. от корабля остался перебитый пополам остов: кормовая часть была уже под водой, а носовую намертво заклинило между скалами. Но спасатели не отступились — решено было разобрать корабль тут же на месте — в открытом море. Работы эти, проводившиеся на палубе корабля с помощью взрывов и газорезки, были закончены в 1925 году. Так писал немецкий журнал.

Однако смущало отсутствие на картах и даже в Морском атласе названий местности, упомянутых в статье. Лишь после дополнительного поиска с помощью новейшего атласа Великобритании и Северной Ирландии, изданного в Оксфорде в 1963 г., удалось установить, что названия, искаженные, по видимому, при транскрипции на немецкий язык, относились к местности вблизи города Лендалфут на побережье Ирландского моря. Итак, теперь мы можем точно указать место гибели «Варяга»: около 55° северной широты и 5° западной долготы [58].

Славный корабль погиб, но не умерла память о «Варяге» и его героях, с честью пронесших сквозь бури войн и революций звание моряка русского военно-морского флота.

Рассказ о традициях «Варяга» в русском и советском флотах, о его героях, ветеранах и их потомках — тема специального исследования. Здесь же хотелось бы назвать лишь несколько человек, в чьих судьбах, по мнению автора, особенно отчетливо проявились боевые и революционные традиции русского народа и его вооруженных сил.

Разными путями шли герои «Варяга» к пониманию социально-политической обстановки в России начала XX в. и, как следствие, к необходимости борьбы с царским самодержавием. Большая группа варяжцев во главе с А. Д. Войцеховским в июне 1905 г. участвовала в восстании и в героическом рейде по Черному морю броненосца «Потемкин» — корабля, оставшегося, по выражению В. И. Ленина, «непобежденной территорией революции»¹. Активными участниками восстания на присоединившемся к «Потемкину» «Георгии Победоносце» были герои Чемульпо Василий Бакалов, Степан Беспалов, Андрей Исламов, Селиверст Иванов, Степан Проценко, Павел Сенцов. В ноябрьском восстании в Севастополе и революционных выступлениях в Николаеве, Ревеле, Кронштадте, Риге и Петербурге также принимали участие варяжцы. Нельзя не назвать среди них одного из первых представителей народной власти, сподвижника П. П. Шмидта в восстании на крейсере «Очаков», — бывшего машиниста «Варяга» Антона Янковского, избранного матросским депутатом.

В этой борьбе народа против царизма совершил теперь уже гражданский подвиг бывший командир «Варяга». Обласканный царем, флигель-адъютант его величества Всеволод Федорович Руднев отказался участвовать в аресте матросов его экипажа, за что и был уволен в отставку. Неудобным царизму оказался и старший врач «Варяга» М. Н. Храбростин, увлекавшийся учениями К. Маркса и Л. Толстого. Работая в провинции земским врачом, он пытался организовать в 1908—1910 гг. сельские трудовые коммуну для бедняков и ссыльных. До последнего дня жизни этот человек оставался верен тем идеалам добра и справедливости, которым поклялся служить еще в ранней юности.

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 10, с. 337.

Царские награды и милости не затемнили классового сознания варяжцев, и они, подобно бывшему машинисту крейсера С. Д. Крылову, сражались в рядах восставшего московского пролетариата в 1905 г. На металлургических заводах южного Урала работал Ф. Н. Сызранкин — член РСДРП с 1912 г., участник матросских сходок на Малаховом кургане в 1915 г., организатор подпольной группы на «Варяге» в 1916 г., возглавивший революционное шествие варяжцев в Ливерпуле в 1917 г. В гуще событий Февральской революции в Петрограде были унтер-офицер второй команды «Варяга» георгиевский кавалер Яков Чирков и герой боя у Чемульпо Ф. Ф. Семенов, всем сердцем воспринявший речь В. И. Ленина на площади у Финляндского вокзала в день приезда вождя в Россию. В рядах гвардейского экипажа участвовали в июньской демонстрации вернувшиеся из Англии матросы «Варяга», на «Авроре» в день Октябрьского восстания нес службу молодой матрос с «Варяга» Семен Воробьев, и вместе с восставшими рабочими шел на штурм Зимнего машинист второй команды «Варяга» Николай Антонов. В суровые послеоктябрьские дни готовил экспедиционные отряды балтийских моряков машинный содержатель «Варяга» Дмитрий Никонов, а в 1919 г., став комиссаром одного из них, ушел на защиту Петрограда. После окончания гражданской войны Д. И. Никонов — комиссар линкора «Севастополь».

На многих фронтах гражданской войны защищали варяжцы завоевания Октября. В матросском отряде с Дмитрием Никоновым сражался против войск Юденича старшина левой машины «Варяга» Василий Белушкин, в тылу Врангеля в Крыму партизанил герой боя при Чемульпо Ф. Ф. Семенов, в Сибири против колчаковцев действовал другой георгиевский кавалер В. С. Белоусов, который в составе известного партизанского отряда Н. А. Бурлова с боями прошел до Забайкалья, вел революционную пропаганду в американских войсках около Верхне-Удинска (Улан-Уде), с группой партизан-разведчиков добывал ценные сведения о планах американских оккупантов и семеновских белобандитов. Через Дальний Восток с отрядом варяжцев, возвратившихся на Родину после интернирования в Америке русских кораблей, пробивается на родной Урал машинист второй команды «Варяга» Ф. Н. Сызранкин, и здесь, на Южном Урале, в сложнейшей обстановке борьбы с предательством и терроризмом эсеров, с многочисленными полчищами мятежного атамана Дутова бывший матрос «Варяга» вырастает до командира 1-го Белорецкого социалистического полка, ставшего летом 1918 г. одним из основных формирований партизанской армии В. К. Блюхера. В суровых непрерывных боях эта армия совершила рейд, подобный легендарному походу Таманской армии. В рабочих дружинах города Абдулино на Южном Урале и под Симбирском отстаивали советскую власть

вернувшиеся через Мурманск из английской тюрьмы машинисты «Варяга» Н. Ф. Попов и А. М. Чарыков.

В трудные годы становления советской власти на высших командных постах служили Родине С. В. Зарубаев — в 1918—1919 гг. начальник морских сил Балтийского моря — и Е. А. Беренс — в 1919—1920 гг. — начальник морских сил Республики. На сторону советской власти перешел и инженер-механик капитан 1-го ранга С. С. Спиридонов, механиком на линкоре «Республика» участвовавший в знаменитом ледовом походе Балтийского флота. Большую работу по подготовке кадров советского подводного флота вел другой механик крейсера Я. С. Солдатов. Верными своей гуманной профессии остались врачи первого и второго экипажей «Варяга» М. Л. Банщиков и С. М. Свешников.

В советском судостроении продолжал трудиться участник строительства «Варяга» в Америке С. П. Байков — старейший производственник Балтийского завода, начальник участка работ корпусного цеха, чья 48-летняя трудовая деятельность в отечественном судостроении в 1934 г. была отмечена почетным званием Героя труда. Большие организаторские способности и редкий опыт, постоянное стремление к рационализации, принесшей много ценных новшеств, умение пробудить и поддержать творческую мысль рабочих и, как следствие, высококачественное выполнение всех заданий — вот что отличало участок Степана Петровича.

По-ударному трудились варяжцы и на других участках народного хозяйства. В трудные 20-е годы питательным пунктом миссии Нансена руководил бывший электрик «Варяга» Алексей Сатрапинский; организаторами колхозов у себя на родине стали комендоры Д. С. Залидеев и В. И. Крутяков; по призыву партии в числе рабочих-двадцатипяти тысячников укреплял колхозное хозяйство Ф. Ф. Семенов; на стройках золотодобывающей промышленности многие годы трудился участник боя при Чемульпо В. С. Белоусов; со своей профессией рулевого не расставался плававший на Каме Г. П. Снегирев.

В рядах Советской Армии и на трудовом фронте сражались варяжцы и в годы Великой Отечественной войны. Всю войну водил поезда машинист 1-го класса Н. Ф. Попов, на Дальнем Востоке служил А. М. Малахов, в рядах ВМФ находились полковник Д. И. Никонов и генерал-майор П. С. Броневицкий. В блокадном Ленинграде за жизни воинов и мирных жителей боролся главный врач больницы им. И. Г. Коняшина, бывший младший врач «Варяга» в бою под Чемульпо М. Л. Банщиков, с 1943 г. — заслуженный врач РСФСР. В городе на Неве нес трудовую вахту и комендор с «Варяга» П. С. Рудой, присоединивший к Георгиевскому кресту медали «За оборону Ленинграда» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».



А. Д. Войцеховский — участник боя «Варяга» и восстания на «Потемкине» на приеме у Главнокомандующего ВМС СССР адмирала флота Н. Г. Кузнецова, 1946 г. (фото Дм. Бальтерманца).

Значительным вкладом в дело победы и восстановления народного хозяйства стала изобретательская и рационализаторская деятельность Н. Ф. Сызранкина, дважды удостоившегося звания лауреата Государственной премии за коренное преобразование технологии производства боеприпасов и дальнейшее, принесшее стране десятки миллионов рублей экономии, совершенствование литейных процессов. Многими высокими правительственными наградами отмечен боевой и мирный труд варяжцев.

Великий разлом, вызванный революцией и гражданской войной, прошел через многие семьи варяжцев. По разные стороны баррикад оказались братья Сергей и Алексей Зарубаевы. Развела судьба и двух братьев-моряков из старинной флотской семьи Беренсов. И если старший — Евгений — верно служил Красному флоту, то младшему досталась сомнительная доля стать последним командующим печально известной и бесславно закончившей в 1924 г. свое существование бизертской эскадры. Не нашел пути на родину старший врач второго экипажа «Варяга» Н. А. Востросаблин, но верный своему воинскому долгу честно служил в рядах Красной армии его отец, генерал-лейтенант Александр Павлович Востросаблин. Будучи комендантом

крепости Кушка он отстоял ее от контрреволюционных мятежников, был награжден орденом Красного Знамени. Член РВС Туркестанской республики, А. П. Востросаблин в 1920 г. пал от рук белобандитов. Командирами Красной Армии стали и оба его внука. Николай Николаевич, старший лейтенант-артиллерист, погиб в 1940 г. на Карельском перешейке в возрасте 29 лет. В этих боях был ранен и его младший брат Дмитрий Николаевич. Сражаясь на Северо-Западном фронте и подо Мгой в 1941 г., он снова был ранен и снова вернулся в строй, освобождал Варшаву, штурмовал Берлин. Не сомневались в выборе жизненного пути и сыновья старшего механика «Варяга» Н. Г. Лейкова. Старший — Георгий Николаевич — рассыльный в госпитале в период гражданской войны, курсант военно-технического училища, с 1923 г. — флотский артиллерист. В 1941—1945 гг. работал в аппарате ГКО, выполняя правительственные задания по производству и обеспечению боеприпасами фронтов Великой Отечественной войны. Младший брат Михаил погиб на войне. По пути отца пошел Владимир Сергеевич Спиридонов — многие годы он плавал механиком на судах советского транспортного и научно-исследовательского флота.

Замечательными трудовыми свершениями, боевыми подвигами, высокими наградами Родины отмечен путь потомков врачей «Варяга» М. Н. Храбростина и М. Л. Банщикова. На фронтах Великой Отечественной войны сражались внуки М. Н. Храбростина Александр и Владимир. Полковниками Советских Вооруженных сил закончили они службу, и в рядах Советской Армии и Флота продолжили их боевую эстафету сыновья — правнуки Михаила Николаевича. Директором Научно-исследовательского института текстильной и легкой промышленности стала его внучка Ирина Сергеевна, бережно хранит она в своей семье память о необыкновенном деде. Отстояв Родину в боях с фашистами, вернулся к мирному труду сыновья М. Л. Банщикова Лев и Дмитрий. 54 трудовых года, включая и суровые дни ленинградской блокады, отдал родному Кировскому заводу их старший брат Андрей Михайлович Банщиков. Тысячи тонн выплавленной стали на счету ветерана, заслуженного рационализатора РСФСР, который и сегодня успешно продолжает свою непрерывную трудовую вахту на Кировском заводе.

По разным странам разбросала судьба сыновей командира «Варяга» В. Ф. Руднева. Но и оказавшись на чужбине, они оставались патриотами своей родины. Младший — Пантелеймон Всеволодович Руднев-Варяжский — участник французского Сопротивления; в послевоенные годы побывал в нашей стране, много сделал для сохранения памяти о «Варяге» и его командире во Франции и в СССР. Старший — Николай Всеволодович в 1946 г. вернулся в Советский Союз, вел большую патриотическую работу, написал об отце хорошую книгу,

Славные боевые традиции варяжцев достойно поддержали советские моряки — с памятью о «Варяге» шли они в бой, подвиг «Варяга» повторили герои «Тумана» и «Сибирякова».

Навечно в народной памяти останется жить подвиг «Варяга» и «Корейца». В 1954 г. страна торжественно отметила 50-летие героического боя. 9 февраля, в годовщину боя, адмирал флота Н. Г. Кузнецов писал в «Правде»: «Подвиг «Варяга» и «Корейца» вошел в героическую историю нашего народа, в золотой фонд боевых традиций советского флота. В ожесточенных боях против врагов нашего социалистического государства советские моряки приумножили эти традиции». Опубликованным в тот же день Указом Президиума Верховного Совета СССР известные к тому времени ветераны «за личное мужество и отвагу, проявленные в бою с японской эскадрой при Чемульпо 9 февраля 1904 года» были награждены медалями «За отвагу». 10 февраля на торжественном вечере в ЦДСА боевые награды 11 героям¹ вручил адмирал флота Н. Г. Кузнецов. Ветераны были желанными гостями столицы, Ленинграда и Кронштадта. Советское правительство приняло решение присвоить имя «Варяга» одному из строившихся крейсеров, а на родине командира В. Ф. Руднева установить памятник. Его открытие состоялось в Туле в сентябре 1956 г.

Сегодня дорогое советским людям имя «Варяга» носит грозный ракетный крейсер. Бережно хранят на корабле память о прославленных героях легендарного боя, свято чтут и успехами в боевой подготовке приумножают моряки славу „гордого «Варяга»”.

Бессмертно это имя, ставшее символом доблести русских моряков, бессмертны люди этого героического корабля, современника великой эпохи, младшего брата «Авроры».

Ленинград — Николаев — Москва — Севастополь
1975—1983 гг.

¹ Вместе с одиннадцатью отмеченными первым указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 февраля 1954 г. всего в 1954—1955 гг. было выявлено и награждено медалями 50 ветеранов «Варяга» и «Корейца».

УКАЗАТЕЛЬ ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Армафельт Г.** Корвет «Варяг» (Воспоминания из кругосветного плавания 1863, 1864, 1865, 1866, 1867 гг.) СПб, 1867.
2. **Банщиков М. Л.** К докладу доктора Вада о раненых русских в бою под Чемульпо. — Русский врач, 1904, № 41, октябрь.
3. **Банщиков М. Л.** Краткий очерк боевой санитарно-медицинской службы на крейсере «Варяг». — Медицинские прибавления к «Морскому сборнику», СПб, 1906, № 8, с. 1—26.
4. Боевая летопись русского флота (Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г.). М., Воениздат, 1948.
5. **Бурачок П.** Заметки о флоте. СПб, 1910.
6. **Вильсон Х. В.** Линейные корабли в бою 1914—1918 гг. М., Воениздат, 1936.
7. Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1906—1909 гг. СПб, 1911.
8. **Вырубов П. А.** Десять лет из жизни русского моряка, погибшего в Цусимском бою (в письмах к отцу) 1895—1905. Киев, 1910.
9. **Голов Д. А.** Паровые котлы современных военных судов. СПб, 1913.
10. **Голов Д. А.** Результаты службы котлов Никлосса на военных судах. — Морской сборник, 1903, № 12, с. 177—190.
11. **Егорьев В. Е.** Операции владивостокских крейсеров в русско-японскую войну 1904—1905 гг. Л., Военмориздат, 1939.
12. **Залесский Н. А.** Флотилия Северного Ледовитого океана в гражданской войне. — Исторические записки АН СССР, 1962, № 71, с. 251—260.
13. **Игнатьев А. А.** Пятьдесят лет в строю. Т. 1, М., ГИХЛ, 1955.
14. **Капнист А. П.** О центральном управлении морским ведомством. — Морской сборник, 1906, № 1, с. 55—64; № 2, с. 37—63; № 3, с. 15—21.
15. **Кладо Н. Л.** Современная морская война, СПб, 1905.
16. **Костенко В. П.** На «Орле» в Цусиме. Л., Судпромгиз, 1955.
17. **Крылов А. Н.** Воспоминания и очерки. М., АН СССР, 1956.
18. **Кутейников Н. Н.** Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром. СПб, 1905.
19. **Линдестрем В. В.** Наиболее замечательные работы последнего времени по спасению кораблей. — Морской сборник, 1908, № 4, с. 159—185.
20. **Макаров С. О.** Рассуждения по вопросам морской тактики. СПб, 1897.
21. **Макаров С. О.** Документы. Т. II. М., Воениздат, 1960.
22. **Мельников Р. М.** Броненосец «Потемкин». Л., Судостроение, 1980.
23. **Моисеев С. П.** Список кораблей русского парового и броненосного флота с 1861 по 1917 г. М., Воениздат, 1948.
24. Морской альманах на 1867 год. СПб, 1867.
25. Морской устав 1899 г., СПб., 1899.
26. Наставление командирам батарей, групп и плутонгов эскадренного броненосца «Пересвет». Порт-Артур, 1903.

27. Немецкие подводные лодки в Северном Ледовитом океане. Пг, 1917.
28. Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи (в 1904—1905 гг.). Т. I. СПб, 1909.
29. Отчет по Морскому ведомству за 1879—1883 гг. СПб, 1885.
30. Отчет по Морскому ведомству за 1897—1900 гг. СПб, 1902.
31. **Петров М. А.** Обзор главнейших кампаний и сражений парового флота в связи с эволюцией военно-морского искусства. Л., Ред.-издат отдел ВМС РККА, 1927.
32. **Петров М. А.** Подготовка России к мировой войне на море. М. — Л., Госвоениздат, 1926.
33. **Поггенполь М.** Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время 25-летнего его существования. СПб, 1903.
34. Порт-Артур (Воспоминания участников). Нью-Йорк, Изд-во им. Чехова, 1955.
35. Правила артиллерийской службы на судах флота. СПб, 1896.
36. **Романов Б. А.** Очерки дипломатической истории русско-японской войны. 1895—1907. М. — Л., АН СССР, 1947.
37. **Руднев В. Ф.** Бой «Варяга» у Чемульпо 27 января 1904 г. СПб, 1907.
38. **Руднев В. Ф.** Кругосветное плавание крейсера «Африка» в 1880—1883 гг. СПб, 1909.
39. **Руднев Н. В.** Командир легендарного крейсера Тула, 1960.
40. Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота (Документы. Материалы исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском генеральном штабе), отдел III, кн. 1, вып. 1, СПб, 1911; отдел I, кн. 2, СПб, 1912; отдел IV, кн. 3, вып. 5, Пг, 1914.
41. Русско-японская война 1904—1905 гг. (Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском Генеральном штабе), кн. 1, СПб, 1912; кн. 7, Пг, 1917.
42. **Семенов В. И.** Расплата. Трилогия. СПб, 1910.
43. **Семенов В. И.** Флот и Морское ведомство до Цусимы и после. СПб, 1911.
44. Список личного состава и судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Пг, 1915; 1916.
45. Список чинам флота и зачисленным по флоту. СПб, 1904.
46. Судовой список. СПб, 1864, 1878, 1888, 1904.
47. **Теннисон К. А.** Отчет по объезду портов Европы и Америки летом 1900 года. СПб, 1901.
48. Флот в первой мировой войне. Т. 1. Действия русского флота. М., Воениздат, 1964.
49. **Хвостов В. М.** История дипломатии. Т. 2. М., Госполитиздат, 1963.
50. **Худяков П. К.** Путь к Цусиме. СПб, 1906.
51. **Черкасов В. Н.** Элементарная и прикладная тактика. СПб, 1909.
52. **Шершов А. П.** Практика кораблестроения. СПб, 1911.
53. **Valincourt.** Les Flottes de Combat en 1910. Paris, 1910.
54. Cramp Shipyard 1830—1902. Philadelphia, 1902.
55. Fleet of the World 1915. London, 1915.
56. Jane's Fighting Ships 1906—1907. London, 1906.
57. **Mersmann O.** Bergungsarbeiten am Kreuzer «Variag» in Schottland.—Schiffbau, 1925, N 18, S. 599—602.
58. The Atlas of Britain and Northern Ireland. Clarendon Press, Oxford, 1963.
59. Transactions of the Society of Naval Architects and Marine Engineers, New York, 1900, vol. 8, pp. 23—36.
60. **Weyer B.** Taschenbuch der Kriegsflotten. XVI Jahrgang 1915. München, 1915.

УКАЗАТЕЛЬ ИМЕН

- Абаза Алексей Мих.** (р. 1853), к-адм., в 1895—1899 гг. к. 1 р., ком. КР «Светлана»
- Авелан Федор Карл.** (1839—1916), адм., в 1896—1903 гг. к.-адм., в.-адм., нач. ГМШ, в 1903—1905 гг. упр. Мор. мин.
- Алексеев Василий Анд.** (Андреевич), лит. псевд. *Брут* (р. 1858), подполк. корп. мор. арт., в 1898—1900 гг. кап., член наб. комиссии в Америке
- Алексеев Евгений Иван.** (1843—1918), адм., в 1899—1903 гг. гл. нач. и к-щий войск. Квант. обл. и мор. силами в Тих. о., в 1903—1905 гг. заместитель на Дальнем Востоке
- Алексей Ал.** (Александрович) (1850—1908), вел. кн., в 1883—1905 гг. ген.-адм., гл. нач. ф. и Мор. ведомства
- Алказ Федор Лукич** (р. 1878), м. 1 с., I*; в 1904—1905 гг. на БР «Кн. П. Тавр.»
- Андреев Алексей Вас.** (р. 1881), инж.-мех. к. 2 р. гв. эк., ст. суд. мех. II
- Андреев Владимир Анд.** (р. 1874), в 1901—1903 гг. мл. суд. врач, I; в 1904 г. ст. суд. врач КР «Русь»
- Андрюхин Федор Ив.,** м. 1 с., I; в 1905 г. на БР «Кн. П. Тавр.»
- Антонов Владимир,** вольнонаем. музык., I
- Антонов Николай Петр.** (1893—1960), маш. 1 с., II
- Апрелев Борис Петр.** (р. 1888), лейт., мл. арт. оф., II
- Афонасьев (Афанасьев) Василий Ив.** (1843—1913), инж.-мех., ген., с 1896 г. почетный член МТК, в 1897—1906 гг. ст. пом. гл. инсп. мех. ч.
- Байков Степан Петр.** (1869—1955), участник постройки КР «Варяг»
- Бакалов Василий Федот.** (1880—1960), м. 2 с., I; в 1904—1905 гг. на БР «Георгий Победоносец»
- Балк Василий Ал.** (р. 1876), мич., мл. штур. оф., I
- Банищikov Михаил Лаврентьевич** (1877—1945), мл. врач, I
- Барсуков Дмитрий Серг.** (1858—1912), тит. сов., шкипер, I
- Бархоткин Михаил Ив.** (р. 1853), полк., арт. приемщик
- Белосов Василий Степ.** (1880—1954), м. 1 с., I
- Белушкин Василий Ник.** (Николаевич) (1890—1966), маш. унтер-оф. 1 с., II
- Беляев Григорий Павл.** (р. 1857), к. 2 р., ком. КЛ «Кореец»
- Белянкин Григорий Павл.** (р. 1873), кораб. инж.
- Бессчетнов Федор,** строев. кв., I
- Беренс Евгений Анд.** (1876—1928), лейт., ст. штур. оф., I; в 1914—1915 гг. к. 2 р., ком. КР «Адмирал Невельской»; в 1915—1917 гг. воен.-мор. аташе в Италии, в 1917—1919 гг. нач. МГШ, в 1919—1920 гг. к-щий мор. силами Республики
- Беренс Михаил Анд.** (р. 1879), в 1903 г. лейт., ст. штур. оф., I; в 1915—1916 гг. к. 1 р., ком. ЭМ «Новик», в 1916—1917 гг. ком. ЛК «Петропавловск»
- Берлинг Роберт Ив.** (р. 1874), лейт., ст. мин. оф., I

* Здесь и далее цифрой I обозначена принадлежность к экипажу «Варяга» периода 1900—1904 гг. II — к экипажу 1916—1917 гг.

- Бестужев-Рюмин Анатолий Ив.* (1873—1917), к-адм., к-щий Отд. отр. судов ос. наз.
- Бжезинский Валериан Людомир.* (р. 1894), инж.-мех. мич., в 1917 г. ст. суд. мех. КР «Аскольд»
- Бирилев Павел Анд.* (р. 1881), мич., штур. оф. КЛ «Кореец»
- Бирман Владимир Вас.* (р. 1883), мич., ревизор КЛ «Кореец»
- Боровский Михаил Казимиров.* (р. 1872), пом. ст. инж.-мех., в 1901—1904 гг. ст. суд. мех. ЭМ «Смелый»
- Боркун Григорий Трофим.* (1879—1904), к-дор, I
- Бортников Афанасий,* маш. I с., I
- Броневицкий Петр Семен.* (1891—1949), маш. I с., II
- Будко Александр Филипп.* (р. 1878), к-дор, I
- Будулев Дмитрий Филипп.* (р. 1891), м. I с., II
- Бутлеров Александр Мих.* (1879—1913), мич., вах. нач. КЛ «Кореец»
- Бэр Владимир Иосиф.* (1853—1905), к. I р., в 1899—1903 гг. ком. I; в 1904—1905 гг. ком. БР «Ослябя»
- Ваганов Николай,* арт. кв. I с. КЛ «Кореец»
- Вандокуров Захар,* сигнальный кв. КЛ «Кореец»
- Васильев Дмитрий Степ.* (р. 1871), лейт., в 1901 г. ревизор, I
- Верховский Владимир Павл.* (1838—1915), в.-адм., в 1898—1900 гг. нач. ГУКиС
- Вирениус Андрей Анд.* (р. 1850), к.-адм., пом. нач. ГМШ, в 1906—1908 гг. предс. МТК
- Владимиренко Модест Денис.* (1878—1962), санитар, I
- Воеводский Степан Аркадьев.* (1859—1937), адм., в 1899—1901 гг. к. 2 р., ком. КЛ «Храбрый», в 1909—1911 гг. мор. министр
- Войцеховский Адольф Домиников.* (1879—1956), м. 2 с., I; в 1904—1905 гг. на БР «Кн. П. Тавр.»
- Волков Николай Ал.* (р. 1870), к.-адм., в 1913—1918 гг. в.-мор. атташе в Англии
- Воробьев Семен Даниил,* м. 2 с., II; в 1917 г. на КР «Аврора»
- Воробьев Сергей Петр.,* телеграф. унтер-оф. I с., II
- Вострабалин Николай Ал.* (р. 1880), ст. суд. врач, II
- Вуич Иван Эммануил.* (р. 1884), лейт. гв. эк., мин. оф., II
- Гавриков Яков,* рулевой, I
- Гессе Владимир Густав.* (р. 1887), лейт. гв. эк., ст. арт. оф., II
- Гильдебрандт Яков Аполлон.* (1842—1915), в.-адм., в 1899—1900 гг. нач. э. Тих. о.
- Гиппиус Иван Ив.,* инж., предст. Невск. з-да в Порт-Артуре
- Гирс Владимир Конст.* (1861—1918), в.-адм., нач. арт. отд. ГУК, в 1916—1917 гг. нач. ГУК
- Гребез Антон Петр.* (р. 1878), коч. I с., I; участ. Севаст. вооруж. восст.
- Греве Николай Роман.* (1853—1913), к.-адм., в 1901—1904 гг. ком. порта в Порт-Артуре
- Гренивицкий Бронислав Петр.* (р. 1878), коч. I с., I
- Григорович Иван Конст.* (1853—1930), адм., в 1911—1917 гг. мор. министр
- Губонин Петр Ник.* (р. 1884), мич., мл. мин. оф., I
- Данилевский Михаил Ал.* (1851—1910), к.-адм., в 1898 г. к. I р., предс. наб. комиссии в Америке, в 1904—1905 гг. нач. штаба ЧФ
- Деливрон Андрей Анд.* (р. 1880), мич., в 1903 г. вах. нач., I
- Ден фон Карл Иоаким.* (р. 1877), к. I р. гв. эк., ком., II
- Денисов Андрей Филимон.* (1859—1911), тит. сов., комиссар, I
- Диких Платон,* ст. к-дор КЛ «Кореец»
- Диков Иван Мих.* (1833—1914), адм., в 1897—1900 гг. в.-адм., предс. МТК, в 1907—1909 гг. мор. министр
- Дмитриев Владимир Ив.* (1879—1965), к. I р., в 1913—1918 гг. в.-мор. атташе во Франции, Бельгии, Испании и Португалии
- Добротворский Леонид Фед.* (Федорович) лит. псевд. *Nauta* (1856—1915), к. I р., в 1904—1907 гг. ком. КР «Олег»

- Долгобородов Сергей Степ.* (р. 1867), лейт., в 1900—1903 гг. ст. мин. оф., I; в 1904 г. ком. ЭМ «Лейтенант Бураков», в 1907—1908 гг. ком. ЭМ «Послушный»
- Дубасов Федор Вас.* (1845—1912), в.-адм., в 1897—1899 гг. нач. э. в Тих. о., в 1900—1905 гг. предс. МТК
- Дукельский Георгий Вл.* (Владимирович) (1870—1904), лейт., в 1902—1903 гг. ст. штур. оф. КР «Аскольд», в 1903—1904 гг. флаг. оф. штаба к-щего ф. в Тих. о.
- Екимов Анатолий Петр.* (р. 1879), мич., в 1901—1902 гг. мл. штур. оф., I
- Елизаров Федор,* ст. к-дор, I
- Елчанинов Федор Мих.* (р. 1877), лейт., в 1903 г. мл. мин. оф., I
- Еремеев Аркадий Фед.* (1895—1918), трюм. маш., II
- Жигарев Эраст,* коч. кв. 1 с., I
- Жук Александр Ал.* (р. 1872), в 1901 г. мл. суд. врач, I
- Журавлев Иван,* коч. кв. 1 с., I
- Залесский Николай Ал.* (р. 1909), к. 1 р.-инж., канд. тех. наук
- Залидеев Дмитрий Степ.* (1880—1965), к-дор, I
- Зарин Иван Вильгельм.* (р. 1890), инж.-мех. мич., мл. суд. мех., II
- Зарубаев Сергей Валериан.* (1877—1921), лейт., ст. арт. оф., I; в 1916—1917 гг. к. 1 р., ком. ЛК «Полтава»; в 1918—1919 гг. нач. мор. сил Балт. м.
- Засухин Анатолий Ник.* (р. 1861), к. 2 р., ст. оф. КЛ «Кореец»
- Захаров Филипп,* ст. к-дор, I
- Зиновьев Конон Зиновьев.* (1881—1924), к-дор, I
- Золотов Иван,* фельдфебель, I
- Зорин Николай Вл.* (р. 1878), мин. мех., I; в 1912—1913 гг. инж.-мех. к. 2 р., ст. суд. мех. КЛ «Уралец»
- Зорт Август Авг.* (р. 1861), доктор медицины, действ. стат. сов., в 1901—1903 гг. колл. секр., ст. суд. врач, I; в 1904—1905 гг. ст. суд. врач КР «Адмирал Нахимов»
- Зрелов Кирилл Дм.,* м. 2 с., I
- Зюзин Никита Анисим.,* ст. боцман, II
- Иванов Михаил Ив.* (р. 1879), маш. 2 с., I
- Иванов Селиверст,* коч. кв., I, в 1905 г. на БР «Георгий Победоносец»
- Иванов Сергей Ал.* (р. 1870), к. 1 р., в 1913—1916 гг. ком. КР «Аскольд»
- Илющечкин Илья Як.* (1878—1971), м. 1 с., I
- Истомина Сергей Петр.* (р. 1876), кондуктор, шкипер, II
- Казакон Тимофей Леонтьев.* (р. 1880), к-дор, I
- Казарцев Илья Арсентьев.* (1877—1942), сигнальщик, I
- Казеровский Мартин Карл.* (р. 1892), телеграфист, II
- Какушинский Виктор,* фельдшер 2 с., I
- Калинкин Макар Евдоким.* (1875—1957), м. 1 с., I
- Калугин Лука Ив.* (р. 1890), маш. 1 с., II
- Каннист Алексей Павл.* (1871—1918), граф, к. 1 р., в 1916—1917 гг. пом. нач. МГШ и нач. МГШ
- Карасев Василий,* арт. кв., I
- Катаев Семен Ильич* (1879—1928), к-дор, I
- Кашериных Александр Ал.* (1876—1904), мич., в 1903 г. вах. нач., I; в 1903—1904 гг. вах. нач. ЭМ «Быносливый»
- Кетлинский Казимир Филипп.* (1875—1918), к.-адм., в 1916—1917 гг. к. 1 р., ком. КР «Аскольд»
- Клименко Прокопий,* ст. к-дор, I
- Кованько Александр Вл.* (р. 1878), в 1901 г. мич., вах. оф., I
- Кожевников Лев Матвеев.* (р. 1883), ст. лейт. гв. эк., ст. оф., II
- Козлов Петр,* минер, I
- Колбасьев Евгений Виктор.* (1862—1918), к. 1 р., изобретатель
- Коломейцов Николай Ник.* (р. 1867), к.-адм., в 1899—1900 гг. лейт., ст. мин. оф., I; в 1904—1905 гг. ком. ЭМ «Буйный», в 1914 г. нач. бриг. КР БФ
- Коптев Евгений Дмитр.* (р. 1883), мич., в 1903 г. вах. оф., I; в 1903—1905 гг. вах. оф. КР «Громобой», в 1916—1917 гг. к. 2 р., ст. оф. УС «Петр Великий»
- Копылов Дмитрий Вас.,* маш. унтер-оф. 1 с., II

- Корвин* (до 1916 г. *Кербер Людвиг Бернгардович*) *Людвиг Феодоров*. (р. 1863), в.-адм., к-щий флотилией Сев. Лед. о.
- Корнеев Донат Космиров*, барабанщик, I
- Корнильев Евгений Алек.* (Алексеевич) (р. 1862), в 1901 г. ст. суд. мех. КР «Юрикс», в 1904—1905 гг. — КР «Владимир Мономах»
- Королев Иван Ив.* (1895—1916), коч. 2 с., II
- Костенко Владимир Полиевкт.* (1881—1956), кораб. инж. БР «Орел»
- Крафт Евгений Карл.* (р. 1861), в 1899—1902 гг. лейт., ст. оф., I; в 1911—1913 гг. к.-адм., нач. штаба к-щего мор. силами Балт. м.
- Криштофенко Аким*, вольнонаем. кок на КЛ «Кореец»
- Кроун Николай Ал.* (1858—1904), к. 2 р., в 1903—1904 гг. ком. КЛ «Манджур»
- Крутяков Василий Ив.* (1879—1966), к-дор, I
- Крылов (Селютин) Степан Давид.* (1879—1963), маш. 1 с., I
- Кудрин Владимир Серг.* (1834—1908), доктор медицины, действ. тайный сов., гл. мед. инспектор ф.
- Кудрявцев Алексей*, к-дор, I
- Кузнецов Александр*, коч., II
- Кузнецов Николай Герасим.* (1902—1974), в 1939—1946 гг. нарком ВМФ, в 1951—1953 гг. Военно-Мор. министр, в 1955 г. адм. ф. Советского Союза, в 1953—1956 гг. Главногоком-щий ВМФ
- Куличенко Михаил Анд.* (р. 1877), мин. мех., I; в 1903—1904 гг. ст. суд. мех. КЛ «Гремящий»
- Курилло Константин Роман.* (р. 1891), инж.-мех. мич., мин. мех., II
- Куропаткин Алексей Ник.* (1848—1925), ген. от инфантерии, в 1898—1904 гг. воен. министр
- Кутейников Николай Евлампиев.* (1845—1906), ген.-лейт. по адм., в 1895—1905 гг. Глав. инспектор кораблестроения
- Ладапов Константин Мих.* (ум. 1904), тит. сов., в 1901 г. шкипер, I; в 1904 г. делопр. штаба к-щего ф. Тих. о. на БР «Петропавловск»
- Левитский Александр Ив.* (р. 1866), лейт., мин. оф. КЛ «Кореец»
- Лейков Николай Генрих.* (1872—1909), пом. ст. инж.-мех., ст. суд. мех., I
- Летунович Григорий Виктор.* (р. 1886), боцман, II
- Лилеев Михаил Павл.* (р. 1877), инж.-мех. к. 2 р. гв. эк., ст. суд. мех., II
- Лобин Михаил Тит.* (р. 1877), рулевой, I
- Лобода Александр Ал.* (р. 1885), мич., вах. нач., I
- Логинов Иван Семен.*, коч. 2 с., I; в 1904—1905 гг. на БР «Кн. П. Тавр.»
- Ложкин Иван*, арт. кондуктор, I
- Лопатин Николай Ив.* (р. 1865), в 1902—1904 гг. ст. суд. мех. КР «Громобой»
- Лукиянов Алексей Алек.* (р. 1855), флаг. инж.-мех., в 1896—1901 гг. ст. суд. мех. БР «Полтава»
- Макаров Степан Осип.* (1848—1904), в.-адм., в 1904 г. к-щий ф. Тих. о.
- Макаровский Варфоломей*, м. 1 с., I
- Македонский Андрей Павл.* (1865—1905), к. 2 р., ст. оф. БР «Кн. Суворов»
- Македонский Павел Павл.* (1863—1905), лейт., член наб. комиссии в Америке, в 1899—1903 гг. ст. оф. БР «Ретвизан», в 1904—1905 гг. флаг. мин. оф. штаба к-щего 2 э. ф. Тих. о. на БР «Кн. Суворов»
- Максимов Константин Прокофьев.* (р. 1866), пом. ст. инж.-мех., в 1899—1901 гг. ст. суд. мех. КЛ «Храбрый»
- Малахов Арсений Михеевич* (1892—1979), подшкипер 1 с., II
- Малахов Иван Михеевич* (1886—1905), м. 1 с., БР «Имп. Александр III»
- Мальцов Григорий* (р. 1875), в 1899—1901 гг. минер, I
- Мальчиковский Антон Гаврил.* (р. 1882), ст. лейт., ком. пос. судна «Порыв»
- Мальшев Илларион Ив.* (р. 1878), коч. 1 с., I; в 1905 г. на БР «Кн. П. Тавр.»
- Маркелов Федор Андреев.*, маш. содержатель, I
- Марков Николай Македон.* (р. 1873), в 1903 г. суд. врач, I; в 1904—1905 гг. на БР «Орел»
- Марков Федор Ник.* (р. 1893), электрик, II
- Медведев Иван*, сигнальщик, I
- Меллер Александр Петр.* (р. 1865), ген.-майор корп. мор. арт.

Мельников Владимир Ив. (1862—1905), ст. инж.-мех., в 1902 г. ст. суд. мех. БР «Полтава», в 1905 г. подполк., ст. суд. мех. БР «Наварин»
Меркушев Валерий Апполинарьевич (р. 1876), суд. врач КЛ «Кореец»
Мертаго Дмитрий Фед. (р. 1841), ген.-майор по адм., в 1898—1899 гг. воен.-мор. атташе в США, в 1899—1902 гг. нач. отд. сооружений ГУКиС
Мессер Владимир Павл. (1840—1904), в.-адм., в 1901 г. ст. флагман 2 ф. дивизии, и. д. глав. ком. Крон. порта
Миронов Гавриил, сигнальщик, I
Михайлов Владимир Антон. (р. 1864), ст. инж.-мех., ст. суд. мех. БР «Севастополь» (1901—1903) и КР «Россия» (1903—1904)
Михайлов Сергей Мих., маш. I с., I; в 1904—1905 гг. на БР «Кн. П. Тавр.»
Мудрых (Мудрик) Сидор (Иосиф) Вас. (р. 1879), к-дор, I
Муравьев Петр. Вл. (1874—1907), лейт., в 1903 г. мл. мин. оф., I
Мусатов Дорофей, м. I с., I
Мухин Павел Григ. (р. 1891), м. I, с., II
Мякишев Андрей Конст. (1864—1904), к. 2 р., флаг. арт. оф. штаба нач. э. Тих. о.
Нагле Николай Август., штаб-горнист, I
Назаров Михаил Як. (р. 1858), в 1899—1903 гг. ст. суд. мех. БР «Петропавловск»
Назимов Иван Ив. (р. 1866), лейт., в 1901 г. вах. нач., I
Никонов Дмитрий Ив. (1893—1970), маш. содержатель I с., II
Нирод Алексей Мих., (1882—1904), граф, мич., мл. штур. оф., I
Нирод Георгий Мих., (1884—1905), граф, мич., мл. штур. оф. КР «Светлана»
Нозиков Николай Гаврил. (р. 1839), ген.-лейт., в 1891—1907 гг. глав. инсп. мех. части
Нольде Борис Ал., барон (р. 1885), ст. лейт. гв. эк., ст. штур. оф., II
Оленин Петр, м. I с., I
Осокин Георгий Фед. (р. 1879), к-дор, I
Оченьков Никита, коч. 2 с., I
Пастишок Павел Есеев. (р. 1878), подручный хозяина трюмных отсеков, I
Петров Владимир Ив. (р. 1864), в 1898—1902 гг. кап., член наб. комиссии в Америке, в 1916 г. ген.-майор, флаг. арт. штаба нач. Отд. отр. судов ос. наз.
Пешков Никита Фед. (р. 1887), лейт. гв. эк., вах. нач., II
Пилкин Алексей Конст. (1881—1960), мич., вах. нач., I; в 1903—1904 гг. ЭМ «Смелый», в 1913—1914 гг. к. 2 р., пом. ст. оф. и ст. оф. КР «Россия», в 1915—1916 гг. ком. ЭМ «Москвитянин», в 1916—1917 гг. «Новик»
Пио-Ульский Владислав Владисл. (р. 1878), мл. инж.-мех., мл. суд. мех., I; в 1903—1904 гг. на КР «Рюрик»
Поклевский-Козелл Иосиф Ив. (1876—1911), в 1902—1907 гг. ст. суд. мех. КР «Аскольд»
Попов Никифор Филипп. (1895—1977), маш. I с., II
Попов Николай Ионов. (1878—1952), м. I с., I
Поречкин Федор. Як. (1849—1928), инж.-мех. ген.-лейт., в 1899—1911 гг. пом. гл. инспектора, гл. инспектор мех. ч. МТК
Постельников Анатолий Юрьев. (1874—1904), лейт., в 1901—1903 гг. вах. нач., I; в 1904 г. на КЛ «Отважный»
Постельников Павел Юрьев. (р. 1880), мич., в 1901—1904 гг. вах. нач. КР «Рюрик»
Проценко Степан Сем. (р. 1878), к-дор, I
Пузанков Николай Мих. (р. 1879), строев. кв., I
Пышнов Александр Мих. (р. 1873), в 1901 г. лейт., арт. оф., I; в 1914—1917 гг. к. I р., ком. КР «Рюрик»
Пышнов Яков Мих., мич., в 1903 г. вах. нач., I
Ратник Саверий Ксавериев. (1852—1911), кораб. инж., инж.-мех., ген., в 1893—1905 гг. нач. Балт. з-да
Рейн Теодор Гедертов. (р. 1890), пиварь I с., II
Рихтер Оттон Оттон. (р. 1871), в 1901 г. лейт., мл. арт. оф., I; в 1904—1905 гг. ком. ЭМ «Быстрый»; в 1913—1914 гг. к. I р., ком. ЛК «Слава»
Рклицкий Александр Мих. (1884—1904), мич., вах. нач. КР «Аскольд»

- Рклицкий Георгий Мих.* (1876—1905), лейт., в 1902—1903 гг. ст. штур. оф., I; в 1904—1905 гг. ст. штур. оф. БР «Наварин»
- Роднин Владимир Ник.* (р. 1879), мл. инж.-мех., в 1901—1903 гг. мин. мех., I; в 1903—1904 гг. суд. мех. мин. КР «Гайдамак»; в 1905—1915 гг. штабс-кап., подполк., инж.-мех. кап. 2 р., ст. суд. мех. ЭМ «Сильный», «Украина», «Доброволец»
- Рождественский Зиновий Петр.* (1848—1909), в 1903—1904 гг. к-адм., и. д. нач. ГМШ, в 1904—1905 гг. в.-адм., к-ший 2 э. ф. Тих. о.
- Рубец Георгий Ив.* (1879—1904), мич., в 1903 г. вах. нач., I; в 1904 г. ком. роты Кван. ф. эк.
- Руднев Всеволод Фед.* (1855—1913), к.-адм., в 1894 г. к. 2 р., ст. оф. БР «Имп. Николай I», в 1900—1903 гг. ст. пом. ком. порта в Порт-Артуре, с 1901 г. к. 1 р.; в 1903—1904 гг. ком., I
- Рудой Павел Саввич* (р. 1879), к-дор, I
- Русин Александр Ив.* (1861—1956), адм., в 1899—1904 гг. к. 2 р., воен.-мор. атташе в Японии; в 1914—1917 гг. пом. мор. министра, нач. МГШ
- Русяев Маркел Сидор.* (р. 1895), в 1916—1917 гг. сигн-щик ЭМ «Грозовой»
- Сатрапийский Алексей Гаврил.* (1890—1973), ст. электрик, II
- Свербеев Николай Дм.* (ум. 1905), прап-щик по мор. ч., вах. оф. КР «Светлана»
- Свербеев Сергей Дм.* (1872—1905), лейт., в 1901 г. ст. штур. оф., I; в 1904—1905 гг. ст. флаг-оф. штаба к-щего 2 э. ф. Тих. о. на БР «Кн. Суворов»
- Свешников Сергей Мих.* (1889—1951), мл. врач, II
- Сейпель Генрих Фридрих.* (1879—1904), мл. инж.-мех., I; в 1903—1904 гг. мл. суд. мех. БР «Петропавловск»
- Семенов Тянь-Шанский Николай Дм.* (р. 1887), лейт. гв. эк., вах. нач., II
- Семенов Павел,* фельдфебель, I
- Семенов Федор Фед.* (1876—1968), хозяин трюмных отсеков, I
- Сенцов Павел Ив.* (р. 1879), м. 1 с. I, в 1904—1905 гг. на БР «Георгий Поб-ц»
- Скверняк Александр Ив.* (р. 1878), коч. 2 с., I; в 1904—1905 гг. на БР «Кн. П. Тавр.»
- Скорородов Иван Ив.* (1867—1906), лейт., член наб. комиссии в Америке, в 1901—1903 гг. мин. оф., в 1903—1904 гг. ст. оф. БР «Ретвизан»
- Скрипниченко Василий,* сигн. кв., I
- Скрыдлов Николай Илларион.* (р. 1844), в.-адм., в 1900—1902 гг. нач. э. ф. Тих. о.
- Скрылев Иван,* м. 1 с., I
- Снегирев Григорий Петр.* (1877—1948), рулевой кв., I
- Соймонов Василий Мих.* (1883—1904), мич., в 1903 г. вах. нач., I; в 1904 г. вах. нач. ЭМ «Сердитый»
- Соколов Сергей Павл.* (р. 1892), мич., вах. нач., II
- Солдатов Яков Саввич* (1877—1936), трюм. инж.-мех., I
- Софронов Егор,* рулевой кв. КЛ «Кореец»
- Софронов Яков,* боцманмат КЛ «Кореец»
- Спиридонов Сергей Серге.* (1880—1932), мл. инж.-мех., I
- Старк Оскар Виктор.* (1846—1928), в.-адм., в 1902—1904 гг. нач. э. ф. Тих. о.
- Стаценко Владимир Вадим.* (р. 1892), лейт. гв. эк., вах. нач., II
- Степанов Владимир Алек.* (1858—1904), к. 2 р. ком. ЗМ «Еннсей»
- Степанов Вениамин Вас.* (р. 1860), к. 2 р., ст. оф., I; в 1910—1911 гг. к. 1 р., ком. КР «Кагул»
- Степанов Павел Гаврил.* (р. 1863), лейт., арт. оф. КЛ «Кореец»
- Стрекалов Иван Ив.* (р. 1880), м. 2 с., I; в 1904—1905 гг. на БР «Кн. П. Тавр.»
- Сивингов Петр Спиридон.* (1876—1968), санитар, I
- Сызранкин Федор Ник.* (1886—1980), маш. 1 с., II
- Сэнс Виктор* (ум. 1915), к.-адм. фр. ф., в 1904 г. к. 1 р., ком. КР «Паскаль»
- Таубе Георгий Ник,* барон (р. 1890), лейт. гв. эк., ревизор, II
- Твермес Людвиг Карл.* (р. 1869), лейт., в 1901 г. вах. нач., I
- Толль Эдуард Вас.,* барон (1858—1902), рус. полярный исследователь

- Трайто Авраам Ларион.* (1891—1916), коч. 2 с., II
- Тренин Иван*, хозяин трюмных отсеков 1 с., I
- Тыртов Павел Петр.* (1836—1903), адм., в 1891—1893 гг. нач. э. в Тих. о., в 1896 г. предс. МТК, в 1896—1903 гг. упр. мор. мин.
- Тыртов Сергей Петр.* (1839—1903), в.-адм., в 1895 г. ком-щий соединен. э. русского ф. в Тих. о.; в 1900—1903 гг. глав. ком. ЧФ и портов Чер. м.
- Тюлев Федор Ал.* (р. 1844), в 1903 г. инспектор мех. части МТК
- Тюшняков Степан*, к-дор КЛ «Кореец»
- Успенский Иван Петр.* (р. 1857), в 1898—1902 гг. к. 2 р., воен.-мор. атташе в Англии, в 1902—1904 гг. к. 1 р., ком. БР «Полтава»
- Утцев Василий*, к-дор, I
- Ферзен Василий Ник.*, барон (1858—1917), в.-адм., в 1899—1902 гг. к. 2 р. в.-мор. атташе в США, в 1904—1905 гг. ком. КР «Изумруд»
- Франк Валерий Ал.* (Иван Леонович) (р. 1880), суд. мех. КЛ «Кореец»
- Фронцкевич Александр Ив.* (р. 1860), в 1898—1902 гг. член наб. комиссии в Америке, в 1901—1903 гг. ст. суд. мех. БР «Ретвизан»
- Харьковский Андрей*, кондуктор, ст. боцман, I
- Хватков Кузьма Васильев.* (1876—1948), к-дор, I
- Хлопин Александр Матв.*, м. 2 с., II
- Хмелев Сергей Леонид.* (р. 1869), в 1900—1902 гг. лейт., вах. нач., I; в 1902—1904 гг. ком. ЭМ «Бдительный»
- Храбростин Михаил Ник.* (1852—1915), ст. суд. врач, I
- Цветков Серапион Вас.*, коч. 2 с., II
- Цейх Эрнст Теннов.*, вольнонаем. музык., I
- Чарыков Андрей Матв.* (1894—1971), маш. 2 с., II
- Черкасов Василий Нил.* (р. 1878), к. 1 р., в 1916—1917 гг. ком. ЛК «Чесма»
- Черниговский Петр Евдоким.* (1855—1910), ген.-майор корп. кораб. инж., в 1898—1902 гг. младший судостроитель, член наб. комиссии в Америке, в 1902—1905 гг. гл. кораб. инж. Севаст. порта; в 1905—1907 гг. пом. гл. инспектора кораблестроения, в 1907—1910 гг. нач. Адм. судостр. з-да
- Черниловский-Сокол Николай Ив.* (р. 1881), мич., ревизор, I; в 1915 г. к. 2 р., ст. оф. КР «Кагул»
- Чибисов Тихон Прокофьев* (р. 1877), кв., I
- Чинилов Леонтий*, м. 2 с., I; в 1904—1905 гг. на БР «Кн. П. Тавр.»
- Чирков Яков Як.* (1888—1973), унтер-оф. 1 с., II
- Чуносов Николай Петр.* (р. 1888), писарь 1 с., II
- Шиллинг Александр Ник.* (р. 1879), мич. вах. нач., I
- Шилов Василий Ник.* (р. 1864), в 1898—1904 гг. порт. инж.-мех., гл. инж.-мех. Порт-Артура
- Шинкаренко Григорий Григ.* (р. 1893), маш. кондуктор, II
- Шульков Тимофей Степан.* (р. 1871), боцман, I
- Штакельберг Эвальд Антон.*, барон (р. 1847), к.-адм., мл. флаг. э. Тих. о.
- Шульц фон Михаил Фед.* (р. 1862), в.-адм., в 1904 г. к. 2 р., ком. КР «Новик», в 1913—1916 гг. к-щий Сибир. флотилией
- Щенснович Эдуард Ник.* (1852—1910), в.-адм., в 1898—1902 гг. предс. наб. комиссии в Америке, ком. БР «Ретвизан»
- Эйлер Дмитрий Павл.* (р. 1883), мич. вах. нач., I; в 1914—1915 гг. ст. лейт., ст. оф. ЗМ «Уссури»
- Эйсмонт Василий Вас.* (1864—1906), в 1899—1904 гг. ст. суд. мех. БР «Пересвет»
- Эссен фон Николай Оттов.* (1860—1915), адм., в 1902—1904 гг. к. 2 р., ком. КР «Новик», в 1904 г. ком. БР «Севастополь»; в 1908—1915 гг. нач. действующ. ф., к-щий мор. силами, к-щий ф. Балт. моря
- Юшков Николай Ив.*, маш. 1 с., II
- Яковлев Константин Як.* (р. 1888), коч. унтер-оф. 1 с., II
- Ямшанов Михаил Серг.* (1875—1911), арт. кв. 1 с., I
- Янковский Антон Рафаил.* (р. 1880), маш. 2 с., I; в 1904—1905 гг. на КР «Очаков»
- Ярославцев Иван Фед.* (1877—1963), горнист, I

ОГЛАВЛЕНИЕ

К читателю	3
----------------------	---

Глава I ОТЕЧЕСТВЕННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ И ФЛОТ НА РУБЕЖЕ XIX—XX ВЕКОВ

Особенности развития отечественного кораблестроения второй половины XIX века	7
В центре внимания — Дальний Восток	13
Разработка заданий на проектирование крейсера новой серии	17

Глава II ЗАКАЗ КРЕЙСЕРА «ВАРЯГ»

Заключение контракта с фирмой «Вильям Крамп и сыновья»	21
Наблюдающая комиссия	27
Завод фирмы «Вильям Крамп и сыновья»	29

Глава III НА СТАПЕЛЕ

Трудности проектирования	31
Особенности отдельных проектно-технических решений	37
Начало постройки	43
«Варяг» в списках флота	47
Комиссия просит подкрепления	49
Последние месяцы на стапеле	53

Глава IV «ВАРЯГ» НА ПЛАВУ

Спуск «Варяга»	56
Достройка и вооружение «Варяга»	58
Успехи и неудачи в океане	60
Расчеты и просчеты Чарльза Крампа	63
«Варяг» начинает кампанию	69
О том, как был «оштрафован» м-р Крамп	73
«Варяг» покидает Америку	76
Как был устроен «Варяг»	82

Глава V КРОНШТАДТ — ПОРТ-АРТУР

В родной гавани	94
В царском конвое	103
Секретное поручение	108
На орбите высокой политики	111

Глава VI
В СОСТАВЕ ЭСКАДРЫ ФЛОТА ТИХОГО ОКЕАНА

Новый разведчик эскадры	116
Активная боевая учеба	121
Заботы и тревоги 1902 года	127
В вооруженном резерве	134
Инспекторский смотр	139
Новый командир	141
«Варяг» и проблемы судового машиностроения	143
В строю эскадры	148
Жаркое лето в Порт-Артуре	153
Тучи над Желтым морем	159
В боевой окраске	162
Приговор котлам Никлосса	175
Последние дни с эскадрой	177

Глава VII
...И ПРЕД ВРАГОМ НЕ СПУСТИЛИ СЛАВНЫЙ АНДРЕЕВСКИЙ ФЛАГ!

В Чемульпо и Порт-Артуре перед грозой	179
Ультиматум Уриу	186
Бой	194
Бозвращение на Родину	216
Спасательные работы в Чемульпо	225

Глава VIII
СНОВА ПОД РУССКИМ ФЛАГОМ

Возвращение «Варяга»	227
Отдельный отряд судов особого назначения	235
В тревожном Средиземноморье	241
Испытание в Атлантике	243
На страже Мурмана	247
Красный флаг над «Варягом»	251
Судьба корабля	259
Эпилог	261
Указатель литературы	267
Указатель имен	269
Указатель кораблей	276

Рафаил Михайлович Мельников

**КРЕЙСЕР
„ВАРЯГ“**

Редактор М. И. Карпова
Технический редактор А. П. Ширяева
Художественный редактор О. П. Андреев
Художник Б. Н. Осенчаков
Корректор А. Г. Кувалкин
ИБ № 613

Сдано в набор 22.11.82. Подписано к печати 18.02.83. М-28849. Формат 60×90^{1/16}. Бумага типографская № 2. Гарнитура шрифта литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 18,0. Усл. кр.-отт. 18,25. Уч.-изд. л. 20,5. Тираж 50000. Заказ № 426. Изд. № 3637-80. Цена 1 р. 50 к.

Издательство «Судостроение», 191095, Ленинград, ул. Гоголя, 8.

Ленинградская типография № 2 головное предприятие ордена Трудового Красного Знамени Ленинградского объединения «Техническая книга» им. Евгении Соколовой Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 198052, г. Ленинград, Л-52, Измайловский проспект, 29.