

СВАРКА В КОСМОСЕ



АЗБУКА

ВОСПРИЯТИЯ...

СОЛЕНОЕ  
СЛАДКОЕ  
ГОРЬКОЕ  
КИСЛОЕ

$\text{Na}_2\text{O}$

$\text{C}_2\text{H}_2\text{O}_m$

$\text{R}-\text{N}=\text{C}=\text{S}$

$\text{CH}_2-\text{COH}$

$T = \frac{M \cdot W + S \cdot \rho}{\rho \cdot C_m (t - t_0)}$

$\lambda = k \cdot x$

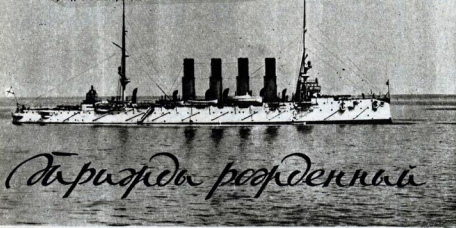
**техника - II**  
**МОЛОДЕЖИ** 1964

ТРИЗЫ РОЖДЕННЫИ

ZHURNALKO.NET

ZHURNALKO.NET

Водоизмещение — 6500 т.  
2 паровые машины по 15 тыс. л. с.  
Скорость хода — 23—24 узла.  
Вооружение: 12 пушек 152 мм, 12 пушек  
75 мм, 8 пушек 47 мм, 2 пушки 37 мм,  
торпедных аппаратов.



Иван ПЕРЕСВЕТОВ

**Б**ыл непогожий осенний день, серый, дождливый. И тем неожиданно выглядела пестрая толпа, собравшаяся на берегу реки Делавар. В этот день, 19 октября 1899 года, со ставшая крупнейшей в Америке Филадельфийского судостроительного завода «В. Крэмл, сыннова и компания» сходил крейсер «Варяг», построенный по заказу России. Церемония происходила в присутствии русского посла, русских флотских офицеров и команды русских матросов. А 29 декабря 1903 года крейсер «Варяг» уже бросил якорь в бухте корейского порта Чемульпо, где ему надлежало нести службу стационара-корабля, постоянно находящегося на рейде иностранного порта. На рейде стояли стационары Англии, Италии, Франции, Америки и Японии.

25 января 1904 года ночью, тайно снявшись с якоря, ушел в море японский крейсер «Иноде», знавший о готовившемся нападении Японии на Россию. А 27 января и остров Иододым, «вблизи бухты Чемульпо», подошла японская эскадра. Четырнадцать вымпелов: шесть крейсеров и восемь миноносцев.

Японский адмирал Урну потребовал, чтобы русские корабли — крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» — покинули нейтральный порт и вышли в море. Не желая подвергать опасности иностранные корабли и население города, командир «Варяга» капитан 1-го ранга Руднев поднял сигнал «Кораблям выйти в море». Криками «взять!» приветствовали героев, принимавших неравный бой, иностранные моряки.

Участники боя сообщали: «В полдень, без десяти минут, японский крейсер «Asama» сделал первый выстрел в русские корабли, и через семь минут после третьего выстрела русские корабли открыли ответный огонь. Японская эскадра выстроилась в линию кильватера, и ровно в полдень обе стороны находились в огне. Весь огонь японских кораблей был сосредото-

чен только на «Варяг». Один из японских снарядов попал в шестидюймовое орудие на крейсера и разбил его, другой сорвал передний мостик и зажег обломок. Команда под страшным обстрелом тушила пожар. Два снаряда попали в нос корабля и ватерлинии и разрушили две палубы. А артиллерийским огнем с «Варяга» был потоплен японский крейсер «Takahio».

У русских кораблей оставался единственный выход: вернуться в Чемульпо. Здесь капитан Руднев объявил о намерении потопить корабли, чтобы не спускать русский флаг и не сдать японцам. Вначале был взорван «Кореец», а затем открыли кингстоны и затопили крейсер «Варяг». В 6 часов 10 минут утра (уже 28 января) «Варяг» скрылся под водой.

Так погиб лучший корабль русского флота.

После войны японцы подняли его со дна. Он был зачислен в список японского флота под именем «Соя».

Шел 1916 год. Русская армия оттягивала основные силы австро-германских войск от Западного фронта, за что союзники — Англия и Франция — посылали России боеприпасы и оружие. Грузы шли Северным морским путем, через Архангельск и новый незамерзающий порт Мурманск. Но эти, казалось бы, надежные коммуникации все чаще и чаще нарушали крейсеравшие там немские подводные лодки. Срочно надо было создать какой-то заслон.

Переводить корабли с Балтики и Черного моря на север не было возможности: суда были блокированы в своих водах. Тогда морское министерство приняло решение приобрести у Японии свои же корабли бывшей Тихоокеанской флотилии. Броненосец «Полтава», крейсера «Варяг» и «Пересвет» должны были войти в отряд Северной флотилии, возглавляемой опыт-

**НОВОЕ О «ВАРЯГЕ»:**  
выписка из вехтенного журнала ● личные записки юнга с крейсера «Пересвет» ● воспоминания матросов-варяжцев ● неопубликованные фотографии 1916 года.

«Крейсер «Варяг» был поднят японцами, отремонтирован и введен в строй под названием «Соя». В 1916 г. Россия купила его у Японии, и он получил прежнее название. По пути из Японии в Россию «Варяг» зашел для ремонта в Англию, где после Великой Октябрьской социалистической революции был захвачен английскими интервентами. «Варяг» погиб в Ирландском море в 1918 году». («Большая Советская Энциклопедия», том 7, стр. 22—23)

## ТАК ЛИ ЭТО?

ним моряком контр-адмиралом Бестужевым-Рюминим.

Особый приказ морского министра предписывал комплектовать команды кораблей из матросов запаса. А для укомплектования «Варяга» собирали запасников, когда-либо состоявших в списках Гвардейского флотского экипажа, экипажа привилегированного, из которого формировались команды царских ускорительных яхт. Это была мера предосторожности, чтобы предотвратить проникновение «воленого духа», революционной «заразы». Офицеров назначили на «Варяг» титулованных, преимущественно из прибалтийских баронов. Командиром корабля был капитан 1-го ранга барон фон Дем; барон фон Гессе — старший артиллерийский офицер; барон фон Таубе — реверзор.

В команде было 700 человек. Половина матросов — нижняя команда, то есть машинисты, кожегары, триумные машинисты. В нижние команды призывали исключительно заводских и фабричных рабочих. И не удивительно, что на корабле складывалась обстановка, благоприятная для революционной работы. Возглавляли ее матросы-большевики Владимир Полухин, Петр Броневидный, Федор Сызранкин. Вокруг них был тесно сплоченный актив: Николай Ядров, Феддай Кологов, Арсений Малахов, Веселий Балухин, Громов и многие другие.

Так на «Варяге» в 1916 году встали лицом к лицу две силы: отборное офицерство — опора монархизма и революционеры-пролетарии в формах.

Во владивостокской газете «Дальний Восток» 22 марта 1916 года появилась короткая заметка: «Вчера в 11 часов утра прибыли военные суда в составе 2 броненосцев и 3 крейсеров». Наши крейсера — «Варяг» и «Пересвет» и броненосец «Полтава» под японскими флагами вошли во владивостокскую бухту.

Крейсер был возвращен нам в очень запущенном состоянии. Команде пред-

В феврале 1904 года японцы приступили к подъему затонувшего крейсера «Варяг». Они пошли по русскому примеру подъема крейсера «Россиа», когда впервые был применен способ размытия дна затонувшего корабля — песка и ила — струей воды из мощного насоса. Этот способ был предложен русским штабс-капитаном Престинным.

Сначала левым бортом в иле, а диаметральной плоскостью была горизонтальная (рис. 1). Вначале сняли шлюпбалки, кранбалки, шлюпки. Затем артиллерию. В июне в иле водовлаз срубили четыре дымящие трубы, мачты, вентиляторы. К мачонец, вытравивши корабль, чтобы легче было работать, и помпы стали удалять ил под его левый борт насосом и ил. Под крейсером оказались как бы яма, в которую он и лег, выплывавшая на 27 (рис. 2). Дальше работа замедлилась. Перекрыли все отверстия в корпусе корабля и помпами же откачали воду из «Варяга». Помпы стояли на 6 перекодах, в час они откачивали 4 тыс. т воды.

В сентябре месяце из арсенала в Сасебо пришли новые помпы, и над «Варягом» поставленные были мессоны, чтобы легче было оторвать корабль ото дна. Но наступившая зима прервала работы по подъему корабля. С целью облегчения работы применили другой способ подъема. Для увеличения подъемной силы над крейсером построили деревянный мессон высотой в 6 м. Когда при приливе горизонт воды поднимался выше мессона, из него выкачивали воду, и мессон представлял собой поплавко, увеличивающий подъемную силу до 6 тыс. т. Это считалось достаточным, чтобы оторвать крейсер ото дна.

Три большие помпы с приемных шлангов диаметром в 685 мм установили и на самом крейсере.

Построив мессон, с 15 мая 1905 года стали опять размыывать дно под левым бортом. Работа шла медленно, но корабль выпрямился на 10°. В середине июля крен остался только в 3°.

Первая проба откачки была 27 июля. Крейсер продолжали поднимать 8 августа, когда разность между приливом и отливом достигнет 10,5 м. Глубина, на которой лежал «Варяг», была при отливе 10,5 м, а при приливе — 21 м. Когда откачали часть воды, крейсер оторвался ото дна и всплыл. Затем выкачали всю воду из корабля. Поднятый крейсер отвели в Сасебо.

Всю работу по подъему «Варяга» руководил генерал-лейтенант корпуса корабельных инженеров Арай, в его распоряжении было 7 японских инженеров и около 500 рабочих. Стоимость подъема обошлась Японии свыше одного миллиона иен.

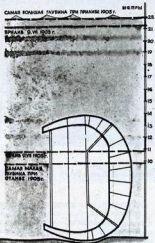
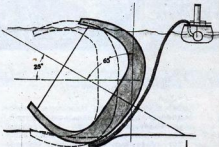


Рис. автора и В. Брюна



стояла трудная работа — подготовить судно к плаванию из Владивостока в Мурманск. 18 июня (1 июля н. ст.) «Варяг» все же снялся с якоря.

Через два дня проходили Цусимский пролив. Потом вошли в Китайское море. В конце июня — Гонконг, в середине июля — Сингапур, в августе — Сайшельские острова. Роскошь колониальных владий и увеселительные заведения. Эти поразительные контрасты не могли не заметить русские матросы. Часто, очень часто случалось им быть свидетелями неадекватности над простыми людьми. И чуткие их сердца откликнулись на чужую беду. Но чем они могли помочь? Старые брюки, остатки от обеда, сухари, куски сахара — все это молниеносно раздавалось на столы.

После ухода из Адена недосчитались двенадцати матросов. Они не выдержали офицерской жестокости и издевательства.

Остался позади Суэц, вошли в Средиземное море. Опаснее стал путь «Варяга». Бдительны и настроенные сигнальщики, командоры спят возле орудий, ведь в любой момент поблизости может оказаться немецкая подводная лодка.

Подход к Тулону, основной французской военно-морской базе на Средиземном море, были заминированы, и войти на рейд можно было только в определенное время. Ждали его долго.

Мэр города и командующий тулон-

ской базой устроили банкет. После угощения каждый матрос получил пакет со слестами. Но не об этом шумном событии осталось воспоминание у варяжцев.

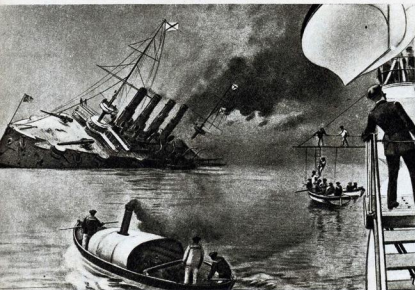
В Тулоне стоял русский крейсер «Аскольдь». Застигнутый во время войны в заграничном плавании, он сражался с неприятелем в составе французских военно-морских сил. Перед приходом «Варяга» на «Аскольде» закончилась кровавая трагедия: нескольких матросов казнили за требование отравить на родину. Об «Аскольде» говорили со страхом и возмущением. Барон фон Ден решил использовать этот крейсер и для расправы со своими «смутьянами». Он договорился об отчислении на «Аскольдь» пяти матросов. Там они были преданы суду и приговорены к каторжным работам.

Как говорится, пришла беда — открякивал ворота. «Варяг», требовавший капитального ремонта, сжигал невероятное количество угля. Погрузка угля была таким наказанием. Механизмы для этого не было, работали вручную. Корзины с углем передавали по цепочке — из рук в руки. Был случай, когда при погрузке угля со стрелы сорвалась целая пачка мешков. Убило

В Сингапуре матросов с «Варяга» пригласили в гости на плантацию французского колониста, владельца завода носового масла. При заводе почему-то разводили гигантских, так называемых силовых, черепаш. Весит они до 100 килограммов каждая и живут от 50 до 200 лет. Матросы решили устроить себе своеобразное развлечение, они быстро освоили верховую езду на черепахах.







Этот рисунок был сделан морским офицером с французского крейсера «Паскаль» во время гибели «Варяга».

четыре матросов. Недобрым словом поминали матросы начальство.

...Наконец Гибралтар за кормой. «Варяг» вошел в Бискайский залив. Вот тут-то ему и досталось. Налетевший шквальный ветер и штормовые волны с невероятной силой обрушились на крейсер. В одном месте швы обшивки не выдержали удара волн и разошлись. Пришлось заводить пластырь. Но умение, энергия и сплоченность матросов победили стихию. Корабль был в ужасном состоянии. На подходе к английским берегам «Варяга» встречал дивизион английских миноносцев. Они закричали: «С кем имела бой?» «Варяг» ответил: «С океаном...»

В порту Глазго заживляли раны, а в Ливерпуле опять грузили олово.

Последний переход. За Северным, устровым и холодным морем — Россия. Вот выписка из вахтенного журнала о последних днях плавания крейсера:

- «8/XI—10/XI На ходу в Атлантическом океане.
- 11/XI Шетландские острова, Сварбанн-рейды.
- 12/XI—17/XI На ходу в Атлантическом океане, в Северо-Ледовитом океане.
- 16/XI—31/XI Кольский залив на яноре, на Романовском рейде».

Снова крейсер «Варяг» на страже русских границ. Тяжелые походы, бессонные ночи в поисках врага. Даже в этой нелегкой обстановке не затихала революционная работа среди вахряжцев. Умело и осторожно В. Полушин наладил связь с ЦК РСДРП. На крейсере стали регулярно получать «Правду» и нелегальную литературу. Матросы теперь были в курсе всех событий.

Но недолгим было это пребывание

«Варяга» на родине. Небрежное, недобросовестное отношение к службе у большинства офицеров, а подчас и просто техническая безграмотность приводили к частым авариям, к повышенной изнашиваемости механизмов. Крейсер и без того требовал капитального ремонта. Тогда морское министерство, связавшись с английским адмиралтейством, договорилось о ремонте «Варяга» в Ливерпуле. И вот 25 февраля 1917 года «Варяг» берет курс на вост — снова в Англию. А через два дня в открытом море рация «Варяга» приняла сообщение о революции в России, о свержении цзяря. Радист Казеровский взволнованно сообщил эту новость вахтенному офицеру, а затем доложил командиру крейсера.

Фон Ден приказал собрать в каюткомпании офицеров, а радиста проводил следующими словами: «Ступай к себе. И молчи. Будешь болтаться, вздерну на реел Поняйл!»

Казеровского угроза не испугала. Он сообщил новость своему другу, матросу Николаю Ядрову, а тот моментально рассказал о революции матросам. Впечатление было ошеломляющим. Собравшись на палубе, гудели, как шмели. Откуда ни возьмись мичман Курило: все бросились врассыпную. Но он успел схватить Николая Ядрова и потащил его в каюту к старшему офицеру. На все вопросы, о чем говорили матросы, Ядров упорно твердил:

— Не могу знать, ваше высокоблагородие.

Взбесившись, офицер сорвал с него фуражку и стал хлестать его по лицу: — Я тебя давно уже приметил, сукин сын! — кричал он. — Сгною в тросовой яме!..

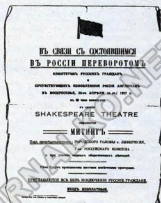
У матросов отобрали оружие. Фон Ден приказал штурману изменить курс



Николай ЯДРОВ, сын матроса Гаардейского флотского зинлака, пришел во флот юнгой в 1908 году и через 15 лет закончил службу матросом 1-й статьи. На «Варяге» был в числе наиболее революционно настроенных матросов. Вернувшись в Петроград, в портах штурман морских штурманов Зиминий дворец. В 1916 году Николая Павловича выбирают членом Военного отдела Наркомата по морским делам. Коренной питерец, он и сейчас живет в Ленинграде. Ныне пенсионер, общественный деятель Военно-морского научного общества.

и идти на Шетландские острова. Не доходя островов, «Варяг» встретился с немецкой подводной лодкой. Фон Ден в мегарфон что-то сказал ей на немецком языке, после чего лодка ушла под воду, не причинив вреда «Варягу». Среди команды заговорили об измене фон Дена. На Шетландских островах офицерство сошло на берег. Матросы поняли: что-то они замышляют. Большевистская группа доказывала, что основная задача матросов — сохранить крейсер, передать его революции. А для этого необходим ремонт.

От Шетландских островов крейсер стали сопровождать два английских миноносца. Охрана была организована по просьбе офицеров. Боявшихся своих матросов. В Ливерпуле «Варяган» на причале ждали английские солдаты и полисьмены и пулеметы, направленные на крейсер. Но были и другие





**Владимир ПОЛУХИН** — матрос-гальванер. Он был связным между ЦК РСДРП(б) и большевистской партгруппы на «Варяге». В 1918 году он был прикомандирован в Военному отделу Наркомата по морским делам. Позднее ЦК партии направил его комиссаром Каспийской флотилии. В числе 26 бакинских комиссаров был расстрелян английскими оккупантами.



**Фаддей КОЛЕГОВ** служил в Сибирском флотском экипаже. По своему желанию был зачислен в 1916 году на крейсер «Варяг», на котором плавал сигнальщиком. Получив революционное крещение на «Варяге», Фаддей Николаевич принимал активное участие в Октябрьской революции и в борьбе за установление советской власти в Сибири. Сейчас он пенсионер, но не прерывает общественно-политической работы.



**Петр БРОНОВИЦКИЙ** служил в 1916 году машинным унтер-офицером на «Варяге». К тому времени это был уже убежденный большевик. Недаром матросы избрали его в феврале 1917 года в судовой комитет крейсера. По возвращении в Россию принимал участие в Октябрьской революции. Большой и славный путь прошел он от матроса до генерал-майора Советской Армии. За участие в Великой Отечественной войне награжден орденами и медалями.

встречавшие: портовые докеры. Они кричали: «Свободная Россия! Да здравствуют русские!» А мальчишеско-газетчики, незаря на заслон солдат и полисменов, бросали на палубу крейсера газеты с сообщениями о революции в России.

Так революция вступала на борт крейсера. Матросы избрали судовой комитет. Он потребовал от командира убрать с крейсера ненавистных офицеров — лейтенантов фон Гессе, Вуна и Стаценко — и произвести срочный ремонт корабля.

Но вскоре из Петрограда пришло распоряжение: «Оставить «Варяга с английской охраной, ремонта не производить, а команду отправить в Россию». Судовой комитет встретил это решение протестом. Председатель комитета боцман Летуневич с величайшим трудом добился приема у контр-адмирала Волкова, русского военно-морского атташе. Разговор не дал результата: Волков призвал матросов спокойно ждать дальнейших событий.

В Ливерпуле матросы-большевики связались с английскими рабочими и русскими эмигрантами и организовали митинг в городском Шекспировском театре. 9 апреля матросы строем, с красными флагами и лозунгами, с революционными песнями направились на митинг. Их приветствовал весь город.

Демонстрация и митинг испугали английские власти. Они стали настаивать на отправке команды матросов-варяжцев в Англию. На заседании судовой комитета решили оставить для охраны крейсера десять человек матросов, отобрав самых передовых и революционно настроенных. Одну группу матросов отправили в Россию, а другую на пароходе «Мавритания» — в Америку для приема закупленных тральщиков. (Во время переходе в Рос-

сию эти тральщики были интернированы англичанами.)

А в Англии события разочаровались так. В январе 1918 года на крейсер поднялись вооруженные английские солдаты морской пехоты. Они силой удалили русскую охрану с корабля, спустили русский андреевский флаг и подняли английский.

Как только родилась Советская республика, наше правительство запросило Англию о судьбе «Варяга». Стал приходить неутешительный: «Крейсер «Варяг» затонул при переходе через Ирландское море, подорвавшись на мине». Позднее в Центральном военно-морском архиве была найдена телеграмма бывшего военно-морского атташе Волкова. В ней сообщалось, что исцедения не верны, крейсер «Варяг» стоит в одной из бухт. Но самые последние сведения — 1962 года — свиде-

тельствуют о другом: «Варяг» был продан на слом одной частной фирме самим же контр-адмиралом Волковым. Так окончилась короткая вторая жизнь героического крейсера.

**Я**, бывший юнга с «Пересвета», шедшего в одном отряде с «Варягом», потерялся восстановить ее эпизоды в этом очерке, использовал и свои личные записки и воспоминания матросов — Ф. Сызранкина, Н. Ядрова, Д. Копылова, Ф. Колегова, многочисленные архивные материалы.

В честь пятидесятилетия героического подвига решением Советского правительства в 1954 году строящемуся крейсеру было присвоено гордое имя «Варяг».

Легендарный корабль как бы пережил свое третье рождение.

Готовиться к переходу через экватор стали задолго. Написали стихотворный текст сценки. Стишки эти сохранились в дневнике матроса Н. Ядрова. Вот отрывок из них:

**Нептун:**

Чтобы дальше плыть свободно,  
И легко, и благородно,  
Без штормов и без мелей,  
Без туманов, без штителей,  
Без дальнейших приключений,  
Я прошу вознаграждений,  
Потрудись мне выдать дань  
Или дело выйдет рвань.  
Я прошу тебе туманов,  
И мелей, и ураганов,  
Не дотык вам до Сейшелей —  
Выинмай скорей кошелей!

