



# ВОЕННО- ИСТОРИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

7

1 9 6 4



# ХРОНИКА НАХОДКИ факты

◆ Знаменитый крейсер «Варяг», поднятый японцами со дна моря, был в 1916 году выкуплен царским правительством и в числе других кораблей направлен на усиление флотилии Северного Ледовитого океана. Совершив пятимесячный переход, «Варяг» в конце ноября 1916 года прибыл в Кольский залив, а накануне Февральской революции вышел для ремонта в Англию. Несмотря на предварительную договоренность, английские власти, ссылаясь на большой объем работ, перегруженность заводов и недостаток рабочей силы, отказались тогда отремонтировать крейсер. До конца войны «Варяг» оставался в Англии, а офицеры и команда по приказу Временного правительства чернулись в Россию.

10 февраля 1960 года в газете «Советский флот» была помещена статья М. Столяренко о судьбе крейсера «Варяг». В ней указывалось, что дальнейшая судьба корабля, захваченного в 1918 году англичанами, не выяснена. Был слух, будто на переходе в другой порт его потопила немецкая подводная лодка. Однако на запрос Морского генерального штаба русский военно-морской агент в Англии 23 июня 1918 года ответил: «Сведения неверны, корабль стоит в одной из бухт». А в Большой советской энциклопедии (изд. 2, том 7, стр. 23) указывается, будто «Варяг» зашел в Англию по пути из Японии в Россию, был захвачен англичанами и погиб в Ирландском море в 1918 году. Советская историческая энциклопедия вообще заканчивает историю «Варяга» 1917 годом (том 2, стр. 990).

Инженер-кораблестроитель Р. М. Мельников (Ленинград), просматривая немецкий журнал «Schiffbau», в № 18 за сентябрь 1925 года обнаружил статью «Спасательные работы на крейсере «Варяг» в Шотландии».

Автор статьи, капитан 1 ранга в отставке германского флота О. Мерсмани сообщил, что по пути к месту слома, в Германию крейсер «Варяг» шел на подводные камни в 500 м от Шотландского побережья и в течение пяти лет оставался на

месте катастрофы. Летом 1923 года английская фирма «Multicosibar Shipbuilding Co», ставшая владельцем корабля, германское акционерное общество по использованию старых судов (г. Киль) и судоподъемно-спасательное акционерное общество (г. Берлин) договорились о том, чтобы совместными усилиями снять корабль с камней и на близлежащей верфи английской фирмы разобрать на лом.

В октябре 1923 года выяснилось, что снять с камней корабль целиком невозможно, поэтому было решено поднять лишь кормовую часть, отделив ее от корпуса

рывные и газорезательные работы, после чего громоздкие обломки поднимались на палубу, тут же разрезались на транспортабельные куски и готовились к погрузке на паровой лихтер для доставки в гавань. Части и оборудование из цветных металлов перевозились на катере, доставлявшем к месту работ кислород и взрывчатку, и на рыбацких лодках. Все работы велись под руководством спасательного инспектора Кюппера из Килья и были закончены в 1925 году.

Таким образом, статья в «Schiffbau» дополняет имеющиеся у нас сведения о



Последняя страница истории «Варяга». Верхняя палуба и кормовая часть крейсера при малой воде. Снимок 1925 г. Репродукция из немецкого журнала.

с помощью взрывов и газорезки, а со средней и носовой частей снять то, что удастся. После зимнего перерыва работы возобновились весной 1924 года, но оказалось, что подъем и сложная транспортировка кормовой части на верфь нерентабельны. Осенью 1924 года было принято решение от подъема отказаться и разобрать корабль на месте в открытом море. Работы велись вплоть до середины декабря и возобновились в апреле 1925 года. Используя под жилье помещения заклинившей между скал носовой части, на корабле работала группа из трех немецких и семи английских специалистов. С помощью водолаза проводились под-

судьбе «Варяга» и позволяет прочесть последнюю страницу его истории.

◆ Преподаватель Иркутского государственного университета имени А. А. Жданова Л. С. Любимов обнаружил в Центральном государственном архиве Советской Армии отдельные экземпляры ежедневной фронтовой газеты Сибирского верховного командования «Красноармеец», выходившей с 17 июля по 16 августа 1918 года. Главным редактором первых 20 номеров газеты был заведующий политическим отделом фронта Ф. М. Лыткин, а с 5 августа газету редактировал Я. Явсон — нарком иностранных дел Центросибири.