**Крейсер "Варяг" - герой?**

Артем Платонов

Статья представляет собой попытку беспристрастно рассмотреть события 27 января 1903 года на рейде Чемульпо...

**Рождение легенды**

“Триумф искусства и техники. Ни один корабль в мире не достигал еще такого!”

Отзыв Чарльза Крампа о первом круге испытаний "Варяга"

“При всех конструктивных дефектах, делавших невыносимой даже повседневную мирную службу, он оставался крейсером - кораблем, предназначенным прежде всего для боевых действий в океане”.

Капитан 1-ого ранга Бэр о “Варяге”

10 мая 1899 года на верфи завода “Чарльз Уильям Крамп и сыновья” в Филадельфии без излишней помпы состоялась официальная церемония закладки крейсера 1 ранга для русского флота. По заводскому номеру корабль числился как “301”, хотя еще 11 января 1899 года приказом Императора по Морскому Ведомству в состав флота России был официально зачислен строящийся в Америке крейсер 1-го ранга "Варяг". Предназначался он для усиления Тихоокеанской эскадры Российского императорского флота. Корабль являлся полуэкспериментальным – кроме котлов нового типа, в конструкцию и вооружение были внесены некоторые изменения.

Осенью 1899 года стала известна окончательная дата спуска крейсера на воду – трижды забастовка рабочих на заводе срывала планы Адмиралтейства. В конце концов, 31 октября американские рабочие, ежась под холодным осенним дождем, перерезали толстый дубовый брус, удерживающий крейсер на стапеле. Заиграл оркестр, 565 русских моряков из команды крейсера рявкнули “Ура!”, на мгновение заглушив даже медные трубы. Американские инженеры, узнав, что крестить корабль будут по русскому обычаю – с попом и святой водой – пожали плечами и открыли бутылку шампанского. Ту самую, которую, по американской традиции, следовало разбить о корпус корабля. Глава комиссии Адмиралтейства Э.Н. Щенснович сообщил своему начальству: “Спуск прошел благополучно. Деформаций корпуса не обнаружено, водоизмещение совпало с расчетным”. Знал ли кто-нибудь из присутствующих, что он находится не только при спуске корабля, но и при рождении легенды русского флота?..

Теперь крейсеру предстояли ходовые испытания на соответствие его техническому заданию Адмиралтейства. Но вскоре после их начала погода в районе стала резко портиться. Ветер и волнение усилились настолько, что американская сторона предложила испытания свернуть и продолжить позже, при более благоприятных условиях. Глава комиссии Щенснович резко возражает: “Крейсер на то и крейсер, чтобы выполнять боевую задачу в любых условиях. Если сегодня дать ему поблажку, завтра погодные условия станут для него возможной причиной отказа от задания или слишком большой осторожности на поле боя... И с каких это пор шесть баллов считается погодой, непригодной для разведчика и рейдера?”. Поэтому члены приемной комиссии с беспокойством продолжали наблюдать за тем, как изящный, грациозный крейсер продолжает выполнять галсы.

Внезапно на мерную линию обрушивается жестокий шквал, волнение достигает 10 баллов. Все невольно задерживают дыхание и... вопреки всем ожиданиям (встречный ветер должен уменьшить скорость!) “Варяг” показывает мировой рекорд для крейсеров своего класса по скорости – 24,59 узла. Щенснович, пряча усмешку, затем напишет в своем рапорте: “Если бы лучше правили рулем, скорость в середине последнего галса составила бы более 25 узлов”...

Правда, он не упомянул о том, что американская заводская команда в машинном отделении работала в дождевиках – приходилось поминутно поливать подшипники холодной водой. Машинное вообще было похоже на ад – люки топочных котлов были раскалены докрасна, а температура в котельном отделении перевалила за 70 градусов по Цельсию. Это еще даст о себе знать – 2 сентября 1901 года по причине перегрева в машинном отделении на “Варяге” вспыхнет пожар в центральном угольном бункере, к счастью, без человеческих жертв.

После всех испытаний, которые завершились успешно, 2 января 1901 года по телеграфному разрешению Императора "Варяг" впервые поднял вымпел. Затрепетав на гафеле, он ознаменовал собой новую страницу в истории крейсера. Очень непростую страницу – ремонт, ремонт и еще раз ремонт ходовой части будет сопровождать крейсер везде, где бы он ни был...

Вскоре ревизионная проверка показала, что состояние ходовой части у крейсера находится, мягко говоря, в изношенном состоянии. Ходовая крейсера выглядела так, как будто его уже не первый год использовали где-нибудь в океанском колониальном регионе. Чарлз Крамп, стремившийся выполнить условия контракта и буквально выдавивший из “Варяга” мировые рекорды, безнадежно подорвал двигательную установку крейсера. Кроме того, присутствовала изначально заложенная американскими инженерами ошибка в расчете парораспределения. Позже глава инженерной комиссии Кронштадского порта скажет: “Такое впечатление, что корпус и машины принадлежат двум разным крейсерам с разницей в возрасте около десяти лет”...

Закончив текущий ремонт (накануне разорвало цилиндр паровой динамо-машины), вечером 10 марта крейсер уходит из Филадельфии. Его путь лежит в Льюис, где крейсер должен был загрузиться углем и направиться в Кронштадт. Американцы потерли руки – контракт выполнен! – и вместо использовавшегося на испытаниях качественного английского угля подсунули русским крайне плохой уголь местного производства. В результате из 1300 принятых на борт тонн к использованию было пригодно менее половины...

После Кронштадта крейсер совершает долгий переход, прибывает в Порт-Артур и встает там на ремонт. Из-за частых поломок он, к досаде своей команды, не может полноценно участвовать в учениях и в основном стоит в доках. Но все-таки, когда в учениях участвовать удается, артиллеристы крейсера показывают исключительно меткую стрельбу. Например, 29 мая 1902 года при проведении сложных контргалсовых стрельб “Варяг” занял первое место и удостоился похвалы адмирала тихоокеанской эскадры Н.И. Скрыдлова. И это на крейсере с недостатком опыта в стрельбах и заниженным метацентром (очередная ошибка американских инженеров)! Восхищенный адмирал затем скажет: “Огромный потенциал уже сплаванного экипажа - с сильной волей, с незаурядной отвагой и выдержкой, столь редкой у нынешней молодежи, с прекрасными мудрыми командирами и честными душой матросами, готовыми на все за Отечество - совершенно не реализуется из-за постоянных ремонтов. "Варяг" и в самом деле лучший в моей эскадре, лучший не по физическому состоянию, а по воле своей... Просто удивительно, как это он до сих пор держится”.

Зиму 1902-1903 года крейсер провел в вооруженном резерве в Восточном бассейне Порт-Артура. После зимнего сезона испытания показали, что ходовая установка находится все в том же плачевном состоянии – не успевали механики починить очередную неисправность, как тут же что-то прорывало, ломалось или деформировалось снова. Адмирал Старк для поднятия духа экипажа (не всю же жизнь стоять у причальной стенки на ремонте!) назначил “Варяг” стационером в японском порту Йокогама. Но неисправные машины подвели крейсер еще раз, и к назначенному сроку в Японию ушел не “Варяг”, а “Аскольд”...

Через несколько недель после этого адмирал решает поменять своего стационара в Корее – для этого оттуда отзывается крейсер II ранга “Боярин”, а на его место назначается “Варяг”. Но, учитывая без конца ломающиеся машины крейсера, адмирал вместе с ним посылает курьера – канонерскую лодку “Кореец”. Ветеран тихоокеанской эскадры, со сплоченным, проверенным в боях экипажем “Кореец” стал для “Варяга” не просто мальчиком не побегушках, а настоящим боевым товарищем...

Построенная в 1886 году на шведских вервях завода “Бергзунд”, парусно-винтовая канонерка “Кореец” была зачислена в состав Сибирской флотилии как головной корабль серии. В 1889 году прибыла на Дальний Восток и с тех пор уже не покидала Тихий океан. “Кореец” участвовал в изучении морей Тихого океана, а также нес стационарную службу в портах Китая, Кореи и Японии. В мае 1900 года в составе отдельного отряда боевых кораблей Тихоокеанского флота “Кореец” участвовал в освобождении русской дипломатической миссии в Китае. В ночной артиллерийской дуэли с фортом Таку “Кореец” доказал, что даже небронированная канонерка со смелым экипажем и храбрым командиром может нанести врагу немалый урон.

**Путь в легенду**

Наверх вы, товарищи! Все по местам!

Последний парад наступает.

Врагу не сдается наш гордый "Варяг",

Пощады никто не желает…

Итак, согласно предписанию, 29 декабря 1903 года "Варяг" прибыл в Чемульпо (Инчхон) для исполнения обязанностей стационера на переговорах ведущих мировых держав по вопросу о нейтралитете Кореи. В порту уже стояли иностранные корабли многих стран – Великобритании, Италии, Германии, Японии, Франции и США. В 6 часов вечера “Варяг” принял консульские флаги от уходящего в Порт-Артур “Боярина” и передал на флагман сводной военно-дипломатической эскадры (им являлся британский крейсер “Тэлбот”) всю положенную документацию с подтверждениями своих полномочий как стационера России.

Тем временем отношения между Кореей и Японией, а также между Японией и Россией начали потихоньку накаляться. Японское командование готовилось к войне, тайно перебрасывая войска на Корейский полуостров. 25 января из Чемульпо в 23:30 без ходовых огней неслышно уходит крейсер “Чиода”, японский стационер. Обеспокоенный капитан “Варяга” В.Ф. Руднев просит послать “Корейца” в Порт-Артур для выяснения обстановки. Однако глава российской дипломатической миссии граф Павлов, ничего не знающий о расторгнутых дипломатических отношениях между Россией и Японией из-за неработающего телеграфа, приказал “Варягу” и “Корейцу” оставаться на месте. Как оказалось позже, телеграф испортили японские шпионы...

В полдень 26 января “Кореец” все же направляется в Порт-Артур с особым поручением Павлова и дипломатической почтой. Как только канонерская лодка выходит за пределы нейтральных вод, на горизонте вырастают приземистые силуэты боевых кораблей с развивающимися красно-белыми флагами страны Восходящего Солнца. Прямо навстречу “Корейцу” двигается уже знакомый крейсер “Чиода”, ведущий за собой еще 5 крейсеров и три транспортника. Слева от крейсеров также в кильватерном строю дымят 4 миноносца. Капитан 2-ого ранга Беляев, не имея на тот момент никаких сведений о начавшейся войне между Японией и Россией, вызывает караул для отдания чести флагу японского вице-адмирала. Японцы не отвечают, и это настораживает командира русской канонерской лодки...

Через несколько минут японский флагман что-то сигналит своим кораблям флажной азбукой. Это был приказ о перестроении – и в результате маневра миноносцев “Кореец” принуждается пройти между двух кильватерных колонн. Тут Беляев замечает, что орудия японских крейсеров расчехлены и направлены по траверзу, а орудийная прислуга замерла около них в полной готовности. Судя по всему, творится что-то нехорошее...

Когда “Кореец” миновал “Чиоду”, третий по счету в японской колонне крейсер “Асама” застопорил машины, развернулся к “Корейцу” лагом и направил восьмидюймовые пушки на канонерку, явно давая понять, что дальше идти не следует. Но опытного 46-летнего капитана 2-ого ранга Г.П. Беляева так просто не напугать – и “Кореец”, не изменив курса, продолжает двигаться дальше. Одновременно он приказывает передать на “Варяг” предложение о разводке паров ввиду приближения вражеской, что уже понятно, эскадры.

Видя, что канонерская лодка не слушается, японский адмирал отдает новый приказ. Согласно ему, миноносцы “Аотака”, “Хато”, “Кари” и “Цубаме” разворачиваются для атаки, выходя на русскую канонерку попарно. Беляев, поняв, что дальше ему и вправду пройти не дадут, командует поворот и одновременно боевую тревогу. Артиллеристы тотчас же занимают положенные места, орудия заряжены и наведены на миноносцы...

Вскоре японцами по канонерке выпускаются три самодвижущиеся мины. Умело маневрируя, “Кореец” уходит от двух, а третья тонет, лишь чуть-чуть не дотянув до борта. Чтобы японцы не считали, что они могут безнаказанно атаковать корабли русского флота, Беляев приказывает сигнальщику сыграть “короткая тревога” и “открыть огонь”. Впрочем, почти сразу же он отдает приказ “перестать стрелять”, так как “Кореец” уже входит на рейд Чемульпо, а стрельба в нейтральных водах запрещена. Выполнить приказ не успел только один орудийный расчет – в то время, как раздавался сигнал “перестать огонь”, он сделал два выстрела из 37-мм скорострельной пушки.

Однако, несмотря на внятное предупреждение и наплевав на суверенитет Кореи, миноносцы преследования не прекратили. Один из них обогнал канонерку с правого борта и начал сближаться. Беляев приказывает повернуть, намереваясь идти на таран, но японский капитан резко кладет руль на борт, миноносец описывает круг и отстает...

Ворвавшись в бухту, “Кореец” отрапортовал флагами о произошедшем “Варягу” и замер на рейде. Как бы подтверждая слова Беляева, следом за канонеркой на рейд вваливается японская эскадра и, нарушив все международные конвенции, на виду у стационеров начинает высаживать десант. Когда на рейде бросает якорь флагман японцев “Нанива”, флагман представительской интернациональной эскадры, английский крейсер “Тэлбот” тут же сигналит ему, требуя принять делегацию британских офицеров. Контр-адмирал Сотокити Уриу легко соглашается, ведь опасности это не представляет. Япония и Британия находятся в военном союзе, и Уриу ожидает, что Джеймс Бэйли, капитан “Тэлбота”, наоборот, окажет ему скрытую поддержку...

Сам Бэйли попался в “вилку” - с одной стороны, он, как флагман интернациональной бригады, должен препятствовать японцам в нарушении конвенций, а с другой стороны – имеется четкий приказ содействовать японцам от собственного командования. Как истинный джентльмен и дипломат, Бэйли выбирает честный вариант. Он сообщает японскому адмиралу, что не потерпит никаких боевых действий в бухте, а если таковые начнутся, то “Тэлбот”, следуя букве закона, первым делом утопит “Наниву”. Тем более что этот крейсер несколько ранее не постеснялся утопить британский транспорт, заподозренный в контрабанде в пользу Китая в японо-китайской войне...

Уриу с непроницаемым лицом выслушивает Бейли. Махнув рукой, как будто рубанув самурайским мечом, он соглашается со словами англичанина, но уже утром 27 января он посылает капитану “Варяга” ноту следующего содержания: “В связи с началом боевых действий между Россией и Японией, до полудня покиньте порт Чемульпо со всеми вверенными вашему командованию силами. В противном случае я буду обязан открыть огонь против вас в порту”. Иностранные стационеры получают несколько другие ноты: “В связи с началом боевых действий между Россией и Японией, убедительно прошу вас ради вашей же безопасности удалиться из порта Чемульпо до шести часов пополудни. В противном случае я не в силах гарантировать вам жизнь”.

По инициативе командора Бэйли был созван совет, который без участия Руднева и командира американской канонерской лодки “Виксбург” Маршалла (тот отказался участвовать в совещании) принял резолюцию следующего содержания:

Японская сторона нарушила нейтралитет корейских территориальных вод, в связи с чем действия Японии могут быть рассмотрены в Суде особой Комиссии.

Иностранные корабли не только не покинут внешний рейд Чемульпо, а наоборот, переместятся на внутренний. То, что места там хватает либо для японских транспортов, либо для иностранных стационеров, Бэйли не интересует – японцы могут убираться с внутреннего рейда ко всем чертям, если их такое положение дел не устраивает.

Просьба Руднева о моральном содействии русским кораблям путем демонстративного выхода за границу нейтральных вод отклонена.

Капитану “Варяга” не оставалось ничего, кроме как объявить, что он намерен дать бой вне нейтральных вод, чтобы не подвергать опасности иностранные корабли...

Командир “Тэлбота” Бэйли, мучаясь некоторыми угрызениями совести за действия японцев (а скорее, за невозможность им помешать) предлагает “Варягу” интернироваться под британским флагом как “не способному к боевым действиям” – проблемы с ходовой частью русского крейсера были известны всем иностранным стационерам в Чемульпо. Американский капитан вообще предлагает русским сдаться в плен “во избежание ненужных потерь”. Но Руднев не согласился: “Безусловно, мы идем на прорыв и вступим в бой с неприятельской эскадрой, как бы сильна она ни была. Никаких вопросов о сдаче не может быть... Сражаться будем до последней возможности и до последней капли крови”. Позже, когда капитан повторил эти слова на палубе крейсера перед стоящей во фрунт командой, русские моряки встретили эти слова дружным “ура”. Больные из лазаретов добровольно встали в строй, а вольнонаемные отказались съехать на берег...

Ночь прошла беспокойно – орудийная прислуга спала возле орудий, велось непрерывное наблюдение за действиями японцев. В 9:30 на “Варяге” начали разводить пары и готовиться к бою. На “Корейце” обе крюйт-камеры были изготовлены к взрыву, чтобы корабль ни в коем случае не попал в руки японцев. Также был срублен и выброшен за борт весь деревянный рангоут. Как оказалось, отсутствие стеньг мачт спасло жизнь многим русским морякам – из-за этого японские артиллеристы не смогли правильно определить расстояние до канонерки, и все их снаряды ложились с перелетом.

После окончания подготовки в 11 часов 20 минут “Варяг” снимается с якоря и идет к выходу с рейда. По сигналу, переданному семафором с крейсера, “Кореец” также снимается с якоря и вступает ему в кильватер. Иностранные стационеры выстраиваются во фронт и приветствуют русских, идущих на верную смерть. На итальянском крейсере “Эльба” играют русский гимн. Когда “Варяг” поравнялся с крейсером “Паскаль”, французские моряки, выстроенные на палубе, сломали строй и, размахивая фуражками, провозгласили “Виват!”. Следом за этим над водой послышались торжественные звуки “Марсельезы”. Позже капитан “Паскаля” скажет: “Мы салютовали этим героям, шедшим столь спокойно и гордо на верную смерть”...

Начинался отлив, что вынуждало “Варяг” идти строго по фарватеру. К тому же крейсер, двигающийся по течению, хуже слушался руля. После 16 часов должен был начаться прилив, и японские корабли будут иметь больше маневренности на рейде Чемульпо, на что и рассчитывал японский адмирал...

“Варяг” еще не покинул пределы нейтральных вод, а на фок-мачте “Нанивы” уже взвились сигнальные флажки. Японец предлагал русским “капитуляцию на почетных условиях”. Руднев даже не стал отвечать. Все было понятно заранее – с таким состоянием ходовых “Варяг” не смог бы уйти от японцев. Не мог он и оставаться на рейде. О сдаче не могло быть и речи. Оставалось одно – идти и умереть.

На выходе с рейда русские корабли уже поджидала японская эскадра. В 11:45 с предельной дистанции по русскому крейсеру открывает огонь японский крейсер “Асама”. Через две минуты полыхнул дымом и борт “Варяга” – русские принимали бой...

Навстречу “Варягу” и “Корейцу” японцы выстроились двумя колоннами – бронепалубные крейсера “Нанива”, “Нийтака”, “Такачихо” и “Акаси” в одной, и бронепалубный крейсер “Чиода” с броненосным крейсером “Асама” в другой. Один из первых залпов японцев тут же угодил в русский крейсер и снес верхний мостик фок-мачты, уничтожив первый дальномерный пост. В штурманской рубке возник пожар. Осколки снарядов перерезали ванты, и фок-мачта накренилась, ухудшив остойчивость корабля. “Варяг” в ответ сосредоточил свой огонь на “Асаме”, обстреливая его бронебойными снарядами.

Японские артиллеристы быстро пристрелялись, и снаряды один за другим посыпались на “Варяг”. Вскоре у того были выбиты орудия номер 3 под полубаком, номер 8 и 9 кормового плутонга на шканцах, а также одна 75-миллиметровая и две 47-миллиметровые пушки. Несмотря на то, что почти вся прислуга орудий и подачи снарядов была убита или ранена осколками, моряки не покидали боевые посты до последнего.

После 12:15 “Варяг” сближается с “Асамой” на расстояние менее 20 кабельтовых, и становится ясно, за какие заслуги артиллеристы русского крейсера считаются лучшими в тихоокеанской эскадре – “Асама” вынужден два раза покидать строй для тушения пожаров и исправления повреждений. “Кореец” тем временем ведет артиллерийскую дуэль с крейсером “Такачихо”, всаживая в него снаряд за снарядом из 8-дюймого орудия правого борта. Вскоре, после сокращения дистанции, “Кореец” также начинает обстреливать фугасными снарядами и “Асаму”, подключив кормовое 6-дюймовое орудие. Японские же снаряды, летевшие в “Корейца”, после трех недолетов начали давать сплошные перелеты. Вскоре на “Асаме” раздается мощный взрыв около кормовой башни, который русские моряки приветствуют громким “ура”...

Однако повреждения на “Варяге”, на котором сконцентрирован огонь всех японских крейсеров, становятся все более тяжелыми. Горят шканцы, в рундуках броневой палубы и провизионном отделении также возник пожар. Точным попаданием уничтожен дальномерный пост №2, и централизированное управление огнем становится невозможным. На уровне третьего котельного отделения пробит подводный борт, и вода начинает заливать котельную. Полузатопленное левое машинное отделение выходит из строя, привод руля перебит, и крейсер начинает двигаться по размашистому кругу, чуть было не вылетев на отмель. Чудом выживший после разрыва снаряда на шканцах, раненый и контуженый Руднев отдает приказ вернуться на рейд, произвести необходимый ремонт и повторить попытку прорыва. Медленно, как смертельно раненое животное, почти неуправляемый крейсер начинает разворот.

“Кореец” прикрывает начавшего маневр “Варяга”, при этом обратив в бегство “Такачихо”. Вскоре японские миноносцы набрасываются на канонерку, но ни одна самодвижущаяся мина не находит цель. В ответ “Кореец” метким огнем сильно повреждает лидер японских миноносцев “Хайабуса”, и тот вынужден выйти из боя. Еще один миноносец – “Цубаме” из-за плохой выучки экипажа чуть было не налетает на отмель и вынужден резко маневрировать, чтобы избежать посадки на мель. Миноносцы отстают...

Тогда за русским крейсером в погоню бросаются “Асама” и “Чиода”. Вскоре “Чиода” вынужден прекратить погоню, так как сильные повреждения, полученные в бою, не дают шансов догнать русских. Как же был поврежден японский крейсер, если учесть, что и без того изношенные ходовые системы “Варяга” подорваны еще и неработающим левым машинным отделением!..

Вскоре и второй крейсер отказывается от погони. По словам дежурного стационера по бухте Чемульпо, итальянского крейсера “Эльба”, выглядела “Асама” неважно – кормовая башня с восьмидюймовыми орудиями уничтожена, штурманский комплекс над ходовой рубкой выгорел дотла, а на палубе чернели проплешины восьми очагов пожаров. По сообщению русских, британских, французских и итальянских офицеров, японцы также потеряли один миноносец, который затонул во время боя. Крейсер “Такачихо” после дуэли с “Корейцем” выглядел настолько плохо, что его даже упомянули на страницах английских газет в списках потерь – но, к сожалению, это не соответствовало реальности. Повреждения различной степени тяжести получили также все остальные японские корабли...

Первичный осмотр вползшего в бухту “Варяга” показал, что ремонт своими силами невозможен. Некогда белоснежный красавец крейсер выглядел ужасающе. Палуба была во многих местах пробита, залита кровью и завалена неубранными телами погибших. Верхнее колено третьей трубы было начисто снесено. Косо повисло крыло капитанского мостика, на котором погибло большинство сигнальщиков и офицеров корабля. Из двенадцати шестидюймовых пушек оставались годны к использованию только четыре – и то при условии их немедленного ремонта. Уничтожены все 47-мм пушки и 10 из 12 152-мм.

Все металлические шлюпки были сплошь продырявлены, а все деревянные – сожжены. Четверть команды была убита или тяжело ранена, примерно треть - легко ранена, но такие не уходили со своих постов. Их можно было только унести в лазарет – потерявших сознание на месте от болевого шока или потери крови. Так, например, санитарная команда подобрала артиллерийского мичмана Губонина, который с осколочной раной ноги с повреждением кости и тяжелым ожогом оставался около орудия вплоть до выхода из боя. Один из выживших сигнальщиков больше часа оставался на боевом посту, лишь остановив кровь из изрубленной осколками руки...

В офицерских каютах и кают-компании продолжается пожар, тушить который не хватало рук. Водоотливные насосы в трюме не справляются с тоннами поступающей сквозь пробоины воды, и крейсер начинает тяжело крениться на левый борт. “Варяг” медленно умирает на глазах интернациональной эскадры...

Видя такое положение дел, иностранными стационерами к крейсеру немедленно посылаются шлюпки с медиками и ремонтниками. В стороне остались только американские моряки, отрешенно наблюдая за суетой вокруг искалеченного “Варяга”. Взбешенный капитан “Паскаля” Виктор Сенэ, не сдерживаясь в выражениях, сигнализирует о недопустимости такого поведения “Виксбургу”, как флажной азбукой, так и по радиотелеграфу. Только после этого к русскому крейсеру подходит шлюпка с американскими медиками. Впрочем, к этому времени большинство раненых уже эвакуировано, и Руднев отсылает американцев обратно...

Английский “Тэлбот”, итальянская “Эльба” и французский “Паскаль” взяли на борт всех русских в Чемульпо. “Паскаль” принял у себя 42 раненых и 40 здоровых с “Варяга”, а также команду “Корейца” и посольского парохода “Сунгари” в полном составе. Бэйли едва уговорил отдать на “Тэлбот” часть русских моряков, и в конце концов Сенэ передал англичанам часть экипажа “Сунгари”. Взамен этого “Паскаль” тут же принял на борт весь состав русской миссии в Чемульпо, мотивируя это тем, что об этом уже была предварительная договоренность. “Эльба” молчит – она и без того перегружена ранеными так, что крейсеру впору было поднимать не итальянский флаг, а флаг Красного Креста. Только “Виксбург” отказался принять на борт раненых даже с потерпевшего бедствие (то есть тонущего) “Варяга”, хотя по всем международным законам он имел на это право. Американский командир сослался на отсутствие на этот счет разрешения американского правительства...

Безумная скученность людей на кораблях могла вызвать повальную эпидемию – у некоторых уже началась гангрена, а на “Паскале” от ран умерло 8 моряков. Нужно было предпринимать какие-то меры. Вскоре четверо раненых, пребывание которых в корабельном госпитале было признано опасным, были эвакуированы на берег, в нейтральный госпиталь. Странно, но японцы, объявившие “всех находившихся в городе подданных России пленными”, обошли этот госпиталь стороной...

Так как “Варяг” спасти не удавалось, Руднев объявил о решении совета кают-компании крейсера – “Кореец” взорвать, а “Варяг” потопить. Бэйли попросил лишь об одном – чтобы канонерку уничтожили не на территории порта, так как взрыв может повредить стоящие там корабли. Командир “Корейца” Беляев согласился и, выведя корабль на фарватер, сам поджег бикфордовы шнуры.

Чуть в отдалении за гибелью тихоокеанского ветерана с любопытством наблюдает японский крейсер и два миноносца со следами недавнего боя. “А ведь это “Чиода”, сволочь”, - скрипнул зубами Беляев. “Жалко, что не подошел поближе – может, и задело бы его взрывом”...

“Варяг” в это время открыл кингстоны на месте своей стоянки. Впрочем, это был чисто формальный жест – вода непрерывно поступала сквозь пять подводных пробоин, и водоотливные насосы были не в силах с ней справиться. Крейсер сильно просел на корму и почти завалился на левый борт. Наконец холодные воды залива сомкнулись над ним, скрыв “Варяг” под собой. Вдалеке “Чиода” победно выпустил из пробитой трубы дым и, легко развернувшись, пошел на встречу со своей эскадрой. Его место заняли два миноносца – “Чидори” и “Касаги”, которые будут осторожно высматривать, что же твориться в бухте...

Экипажи русских кораблей и личный состав миссии были вывезены иностранными стационерами в Шанхай, а оттуда уже на нейтральных транспортах через океан отправлены в Севастополь. Руднев представил отличившихся к наградам, а Император не только утвердил присланные представления, но и пожаловал ордена Святого Георгия всем участникам битвы.

А японцы тем временем, заняв Чемульпо, принялись к поднятию на поверхность “Варяга”. Обследовав лежащий на дне крейсер, генерал-лейтенант инженерных войск, специалист по судоподъемным работам огорошил адмирала Сотокити Уриу, сообщив ему, что его эскадра “целый час не могла утопить безнадежно неисправный корабль”. Далее Араи-сан высказал соображение, что подъем и ремонт крейсера экономически невыгоден. Но Уриу все равно приказал начать подъемные работы. Для него это было делом чести...

**Путь в вечность**

Жизнь - Родине,

Душу - Богу,

Честь - никому.

Девиз на полях одного из вахтенных журналов "Варяга"

Одиннадцать лет “Варяг” под другим именем – “Сойя” находился в японском флоте, а затем в марте 1916 года был куплен русским правительством. Укомплектованный командой, “Варяг” в июне-ноябре перешел из Владивостока в Мурманск для усиления Флотилии Северного Ледовитого океана.

Но это уже был не прошлый красавец, а реанимированный монстр наподобие Франкенштейна. Как боевая единица крейсер не выдерживал никакой критики, и его было решено поставить на капитальный ремонт в английский док. Вскоре после прибытия в Ливерпуль в России произошла революция, и половину команды отозвали в Россию – на фронт. На корабле остались лишь восемь моряков, один боцман и один унтер-офицер. Англичане вскоре бросили ремонт, потому что у нового советского правительства денег на это не нашлось.

Вскоре “Варяг” был отбуксирован из дока под дула наведенных на него полевых пушек. Затем британские морские пехотинцы штурмом взяли искалеченный корабль, десятерых русских моряков избили и кинули в тюрьму – рядом с немецкими моряками с потопленной подлодки. После признания Великобританией Советской власти, в 1918 году корабль был продан военно-морским атташе царской России Н. А. Волковым на слом частному владельцу. При буксировке к месту слома крейсер сел на мель, да так жестко, что сдвинуть его с места не было никакой возможности. Месяц корабль разваливался по частям, не в силах противостоять ударам волн, и, наконец, осенью 1925 года последняя черневшая на камнях носовая часть ушла под воду...

Сделанный на американских верфях и служивший одно время японцам, “Варяг” все равно оставался русским – русским по духу. Ведь на нем служили русские моряки, готовые, в случае необходимости, пожертвовать своими жизнями ради Родины...