27 января 1904 г., в первый день русско-японской войны, крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» вступили в неравный бой с целой эскадрой противника.

Корабли погибли, но не сдались. Воспитанные на вековых традициях русской воинской доблести, моряки «Варяга» и «Корейца» вписали новую страницу в книгу славы отечественного флота, поддержав, как того требовал Морской устав, «честь русского имени и достоинство русского флага».

Героический бой «Варяга» и исключительный драматизм предшествующих ему событий не перестают волновать и сегодня. Подумаем хотя бы о положении командира В.Ф.Руднева, ответственного за судьбу своих кораблей и охрану русской миссии в Сеуле. Ощущение неотвратимо нарастающей военной угрозы и отсутствие какой-либо связи с командованием, так и не удосужившимся отдать соответствующие моменту распоряжения; наглость врага, оккупирующего нейтральный порт, и вынужденное бездействие русских кораблей ввиду строжайшего приказа сверху «не мешать и не уходить»; удивительная пассивность перед лицом агрессора внушительной международной эскадры, находившейся в гавани Чемульпо, - вот только далеко не полный перечень проблем, с которыми пришлось столкнуться Рудневу. Окруженный коварным врагом и лицемерными друзьями, – сколько мужества и самообладания должен был проявить командир в ожидании развязки событий, изменить которые он был не властен!

Почти столетие отделяет нас от тех дней. Великие перемены произошли за это время в судьбенашей Родины, величайшие в истории человечества сражения отгремели на её полях, но в буре огненных лет подвиг «Варяга» не забылся. Он живет в душе народа, в его песнях. «Плещут холодные волны…» - кто не знает этой мелодии, которая прошла все испытания времени и сегодня так же молода, как и сама слава «Варяга». Слава «Варяга» и «Корейца» перешагнула границы России. Их подвиг взволновал весь мир, и эти чувства прекрасно передал немецкий поэт Рудольф Грейнц в стихотворении, которое уже в марте 1904 г. в замечательном переводе Е.М.Студенской стало известно всей России и дало жизнь ныне народной песне «Наверх, вы, товарищи, все по местам…»

Воплотивший многие самобытные идеи русских инженеров и моряков, «Варяг» был спущен на воду в начальный период технической революции, поэтому в нем неизбежно отразились многие противоречия того периода в судостроении, отличавшегося неустойчивостью и крайностями в постановке задач, выборе способов их осуществления и в оценках многих технических решений. Головной корабль новой серии легких крейсеров, создаваемых для нужд «Дальнего Востока», «Варяг», по существу, оказался экспериментальным кораблем, на котором был применен ряд непроверенных и мало испытанных технических новшеств, сыгравших крайне неблагоприятную роль в его судьбе.

В последнее десятилетие прошлого века перед Россией вста­ла задача резкого усиления своих морских сил на Дальнем Востоке. Виной тому была империалистическая Япония. Отка­завшись от традиционной политики изоляции и вступив на путь капиталистического развития, японские милитаристы вооружи­лись новейшей европейской техникой и взяли открытый курс на создание собственной колониальной империи в Восточной Азии. Победа над Китаем в войне 1894—1895 гг. создала пря­мую угрозу русским интересам на материке, и для противодей­ствия японской экспансии в китайском порту Чифу сосредото­чиваются соединенные Средиземноморская (контр-адмирал С. О. Макаров) и Тихоокеанская (контр-адмирал Е. И. Алек­сеев) эскадры под общим командованием вице-адмирала С. П. Тыртова. Под давлением России, Франции и Германии Япония была вынуждена отказаться от всех территориальных захватов, в том числе и от взятого штурмом Порт-Артура. Вскоре этот незамерзающий порт по договору с Китаем пере­шел к России и стал главной базой русского флота на Тихом океане. Увидев в России главное препятствие в осуществлении своих завоеваний на материке, Япония, получив громадную контрибуцию с Китая и займы в Англии и США, развернула энергичную подготовку к войне.

Подготовка Японии к боевым действиям на море опиралась на опыт войны с Китаем и сделанные из него правильные вы­воды. Преимущество в скорости новых японских легких крей­серов («Нанива», «Такачихо», «Иошино», «Акитсусу»), со­ставивших знаменитую «летучую эскадру», позволило им в бою при Ялу, маневрируя отдельно от главных сил, неоднократно охватывать фланги противника и уничтожать отдельные группы его кораблей сосредоточенным огнем обоих отрядов. Правильно было понято и значение бронирования, доказанное высокой живучестью участвовавших в бою китайских броненосцев («Тинг-иен» и «Чин-иен» сохранили боеспособность, несмотря на 400 попаданий в каждого) и тяжкими повреждениями или полной гибелью сильно уязвимых легких крейсеров.

Идея использования «летучей эскадры», наряду с резким усилением бронирования кораблей, получила дальнейшее раз­витие в программе строительства нового японского флота. От флота, состоявшего лишь из крейсеров, Япония решительно

переходит к созданию первоклассных броненосных кораблей по английскому образцу: шести эскадренных броненосцев (про­граммы 1894 и 1895 гг.) и шести броненосных крейсеров (до­полнительная программа 1896 г.). Готовность этих кораблей, которые должны были стать ядром нового флота, намечалась на 1902 г. Все корабли были заказаны на европейских заво­дах, причем большинство — в Англии. Первые два из серии броненосных крейсеров типа «Асама» были спущены на воду в 1898 г., три—в 1899 г. и последний—в 1900 г. По сравнению с быстроходными английскими крейсерами типа «Кент», имев­шими одинаковое с японскими кораблями водоизмещение, ско­рость японских крейсеров была меньше на два узла, но зато, за счет уменьшения мощности машин и запасов топлива, они имели более мощную артиллерию и увеличенные площадь и толщину бронирования. К шести таким кораблям уже перед самым началом войны присоединились еще два близких по типу крейсера «Ниссин» и «Кассуга», купленные с помощью Англии у Аргентины. Все они полностью отвечали поставлен­ным задачам решительных военных действий в условиях огра­ниченного театра прибрежья Кореи и Японии.

Какова же была ответная программа России по созданию флота, которому ставилась цель не допустить высадки японцев на материк?

В отличие от островной Японии, планомерно и целенаправ­ленно создававшей мощный броненосный флот для обеспечения господства на ограниченном прибрежными морями Дальневос­точном театре, положение России было значительно сложнее. Обширность территории, разобщенность морских театров и раз­личие политических целей на каждом из них издавна вынужда­ли иметь на Балтике, в Черном море и в Тихом океане само­стоятельные морские силы, которые в случае необходимости трудно было собрать в кулак.

В этих условиях на Особом совещании в конце 1897 г. было решено ограничиться в Балтийском море оборонительным фло­том и, не сокращая пополнения Черноморского флота по про­грамме 1895 г., сосредоточить основные силы флота на глав­ном теперь Тихоокеанском театре. В начале 1898 г. для усиле­ния Тихоокеанской эскадры было выделено 90 млн. руб. и была принята дополнительная судостроительная программа «для нужд Дальнего Востока». Объединенная с программой 1895 г. единым сроком исполнения (1905 г.), она должна была обес­печить существенное превосходство рус­ского Тихоокеанского флота над японским. Но, как часто бы­вает, последующие корректировки и ряд допущенных ошибок свели на нет почти все ее достоинства.

Уже в начале 1901 г. выяснилось, что для своевременного выполнения программы Морскому министерству, помимо уже выделенных сверх бюджетных 90 млн. руб., необходимо еще около 100 миллионов. Ассигновано было лишь 40 млн. руб. с распределением равными долями на 1901—1905 гг. Пришлось сдвинуть сроки готовности и исключить из программы ряд кораблей. Тем самым было сорвано предус­матривавшееся уже на 1902 г. обеспечение превосходства над японским флотом по броненосцам. Сокращение кредитов на плавания задержало сосредоточение сил в Тихом океане и по­низило боевую готовность самой эскадры. Наконец, из-за сла­бости ремонтной базы на Дальнем Востоке силы эскадры в 1901 г. были даже уменьшены ввиду возвращения в Россию отряда кораблей, составлявших ее прежнее боевое ядро.

Но в Морском министерстве считали, что Япония не спра­вится с выполнением своих программ к 1902 г. и потому не ре­шится на развязывание войны. Это же неверие в возможность войны вместе с недооценкой роли броненосных крейсеров про­явилось, по-видимому, и в заданиях на проектирование новых кораблей по программе 1898 г., в которой не нашлось места броненосным крейсерам. Создание их планировалось лишь в будущем—по разработанной в 1903 г. новой 20-летней про­грамме.

Просчеты русского правительства в оценке готовности япон­ского флота имели роковые последствия. Развязанная Японией война застала на Дальнем Востоке четыре из строившихся 10 броненосцев и лишь 10 крейсеров (вместо 24, как это было запланировано на Особом совещании 1897 г.). Эти корабли на­ряду с тремя построенными ранее броненосцами типа «Петро­павловск» и приняли на себя первый удар превосходящих сил японского флота.

РАЗРАБОТКА ЗАДАНИЙ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КРЕЙСЕРА НОВОЙ СЕРИИ

Программа для проектирования крейсеров водоизмещением 6000 т, первым из которых стал «Варяг», разрабатывалась в то переломное время, когда крейсерская доктрина вступила в очевидное противоречие с идеей эскадренного сражения. При­ходилось признать, что находившиеся в строю «Адмирал На­химов», «Рюрик», «Россия» и «Громобой» уступали шести за­казанным Японией новым броненосным крейсерам, в проектах которых уже была воплощена идея участия крейсеров в эскад­ренном бою. Наши крейсера отличались хорошей мореходно­стью, большими дальностью плавания и автономностью, но эти важнейшие в океане преимущества не могли быть эффектив­но использованы в условиях местного театра, ограниченного Японским и Желтым морями. Правда, «Громобой», послед­ний в серии кораблей типа «Рюрик», имел значительно более полное бронирование корпуса, казематов средней артиллерии и большую скорость, превышающую 20 уз, что улучшало его шансы на успешный бой при единоборстве с каким-либо из японских броненосных крейсеров. Традиционное расположение артиллерии в палубных установках по бортам позволяло вести бой на оба борта в дальнем одиночном крейсерстве, но зато в эскадренном сражении японские башенные крейсера приобре­тали каждый двойное превосходство в 203-мм орудиях из-за бездействия на русских кораблях половины орудий на нестре­ляющем борту. Так и случилось в бою 1 августа 1904 г., когда погиб «Рюрик».

Новый тип броненосного, хотя и слабее вооруженного крей­сера, уже значительно больше приспособленного к эскадрен­ному бою, представлял собой «Баян». Но он был одинок в составе эскадры,—остальные крейсера были бронепалубными.

Заложенные в 1895 г. крейсера типа «Диана» оставались в основном воплощением идей крейсерской войны, представляя собой распространенный во многих флотах мира 90-х годов прошлого столетия тип «истребителя торговых судов». От крей­серов типа «Рюрик» они отличались почти вдвое меньшим водоизмещением (6700 т), увеличенной до 20 уз проектной скоростью, значительно большей скорострельностью (в 2—4 раза по сравнению с 203-мм картузными орудиями) новых 152-мм патронных пушек, возможностью вести огонь на оба борта из установленных в диаметральной плоскости конце­вых орудий и применением полубака для повышения мореход­ности и обеспечения стрельбы из установленного на нем 152-мм орудия даже в штормовую погоду. Бортовой брони эти корабли не имели и прикрывались только карапасной (со скосами к бортам) броневой палубой. Она состояла из плит новой экстра мягкой никелевой стали, заказанной на французском заводе «Шатильон—Коммантри». Благодаря повышенным пластиче­ским свойствам этой брони снаряд, попавший в нее под не­большим углом, рикошетировал, не пробивая плиты и оставляя на ней лишь глубокую ложкообразную вмятину. По сравнению с прежними проектами была увеличена толщина брони боевой рубки, предусмотрена защита дымоходов и шахт подачи бое­припасов. Новый проект явно учитывал опыт и боевую эффек­тивность крейсеров японской «летучей эскадры», так успешно действовавших против китайских броненосцев при Ялу.

Идея легкобронированных (или даже «безбронных», как настаивал С. О. Макаров), но быстроходных и сильновоору­женных крейсеров была популярна тогда на многих флотах мира, а английская фирма Армстронга выпустила целое семей­ство таких специфических боевых кораблей. Головной из них — «Эсмеральду» — С. О. Макаров считал «идеальной бое­вой машиной», избрав в качестве прототипа для своего «безбронного судна». Эти «эльсвикские» крейсера и составили ядро японского флота при Ялу. Новые русские крейсера про­граммы 1898 г. должны были по замыслу МТК превзойти эльсвикские крейсера за счет большей мощи скорострельной артиллерии (двенадцать 152-мм орудий), повышенной до 23 уз скорости и увеличенной до 5000 миль дальности плавания. Так рождался компромиссный, во многом универсальный тип ко­рабля, который мог быть и океанским крейсером-одиночкой (не случайно английская печать в постройке «Варяга» — головного корабля этой серии—увидела, прежде всего, угрозу своим тор­говым судам), и сильным разведчиком при эскадре, превосхо­дящим эльсвикские крейсера, способным при необходимости дать бой и броненосным кораблям противника.

Действительно, «Варяг» по всем характеристикам превос­ходил любой из двенадцати участвовавших в русско-японской войне японских легких крейсеров и был сильнее каждого из 50 быстроходных английских крейсеров постройки 1885— 1897 гг. Но, конечно, «Варяг» не был рассчитан на единобор­ство с новейшими эльсвикскими крейсерами, которые в своей эволюции от «Эсмеральды» пришли к броненосным крейсерам типа «Асама». Впрочем, и в бою с такими кораблями при на­личии необходимого маневренного простора шансы русских бронепалубных крейсеров были не безнадежны. Ближайший собрат «Варяга» — построенный вслед за ним «Аскольд», до­казал это в бою 28 июля 1904 г., заставив последовательно от­ступить сначала «Асаму», а затем и «Якумо», на которых огонь «Аскольда» вызвал сильные пожары. Но такой успех даже при кратковременных стычках давался ценой серьезных поврежде­ний. Необходимость усиления защиты была ясна уже перед войной. И если на «Варяге»—головном корабле новой серии— орудия были без броневых щитов, то на «Аскольде» они уже были установлены, а на следующих за ним «Богатыре» и одно­типных с ним «Олеге», «Кагуле» и «Очакове» треть 152-мм орудий была заключена в башни, а остальные укрыты за бро­ней щитов или в казематах. Из-за такого усиления защиты их нередко причисляли даже к броненосным крейсерам (на «Олеге» предполагали в 1906 г. установить и броневой пояс). Это по праву были лучшие представители класса средних бро­непалубных крейсеров. О характере происходившего тогда в пределах одного и того же водоизмещения перераспределения нагрузок этих кораблей говорят выполненные автором (по при­меру применявшихся в тогдашнем судостроении) полярные диаграммы их нагрузок.

Так, от «чистых» бронепалубных и броненосных крейсеров предназначенных, прежде всего для океанского рейдерства, в русском флоте на рубеже XIX—XX вв. совершается переход к крейсерам, предназначенным для совместных действий с глав­ными силами. Завершился этот переход уже после русско-японской войны.

В этой эволюции «Варягу» суждено было оказаться на са­мом начальном ее этапе и поэтому в нем особенно рельефно воплотились противоречия и колебания взглядов, состояние тех­ники и промышленного производства той переходной эпохи.Переговоры о заказе первого крейсера водоизмещение 6000 тонн начались в марте 1898 г. в Главном адмиралтействе в Петербурге. Глава известной американской судостроительной фирмы Чарльз Крамп, давний контрагент русского флота, лично прибыл из-за океана на берега Невы. Он предлагал построить для России два броненосца, четыре крейсера водоизмещением по 6000 и 2500 т и 30 миноносцев, из которых 20 должны были строиться на специально созданной для этого верфи в Порт-Артуре или Владивостоке. Избежав участия в международном конкурсе и обойдя таким путем всех конкурентов, Крамп, однако, не проявлял готовности идти навстречу «чрезмерно строгим», по его мнению, условиям заказа кораблей, поэтому и договориться удалось лишь о заказе одного броненосца и одного крейсера. На новом броненосце 254-мм орудия заменялись на 305-мм, трехвинтовой движительный комплекс – на двухвинтовой, исключалась деревянная и медная обшивка. На новом крейсере усиливалось вооружение: вместо восьми 152-мм и двадцати 75-мм орудий предполагалось установить два 203-мм, десять 152-мм, двенадцать 75-мм и шесть 47-мм.

20 апреля заказ был «высочайше утвержден» со следующими данными:

водоизмещение – 6000т,

длина – 121,92 м

ширина – 15,85 м,

осадка – 5,94 м,

срок сдачи – 20 месяцев,

стоимость – 2,138 млн. долларов (4 233 240 руб.).

По спецификации, экипаж должен был состоять из 21 офицера, 9 кондукторов, 550 матросов.

Запасы провизии – на 60 дней, воды – на 10 дней.

Для «легкого получения» контрактной 23-узловой скорости предусматривались две главные паровые 4-ехцилиндровые машины. Артиллерийско-минное вооружение в стоимость не входило и поставлялось заказчиком.

Серьезность заказа, недоработанность условий и удален­ность от центральных учреждений потребовали создания спе­циальной наблюдающей комиссии с широкими полномочиями. Согласно разработанному в ГУКиС и согласованному с МТК. и ГМШ «наставлению», комиссия должна была решать «все вопросы по постройке, снабжению и вооружению заказанных судов окончательно», но в пределах утвержденных управля­ющим Морским министерством «Программ для проектирова­ния» МТК. На нее же возлагалось и составление окончатель­ных спецификаций, куда следовало «внести все, что признает­ся потребным для броненосца и крейсера во всех их служебных положениях». Все решения комиссии, переведенные на английский язык, после подписания их членами комиссии и представителями фирмы полагалось передавать фирме для исполнения, а копии — посылать в ГУКиС и МТК. «По смыслу контракта» никакие требования комиссии не могли вызывать сверх контрактных платежей, но если бы они потребовались, следовало предварительно запросить телеграфом разрешение ГУКиС. Донесения о ходе работ следовало посылать в МТК и ГУКиС каждые две недели; по всем вопросам председателю комиссии предоставлялось право обращаться к соответству­ющим руководителям и специалистам в ГМШ и МТК. Посколь­ку вопрос об отмене форсированного дутья оставался откры­тым, комиссии предлагалось обеспечить проведение испытаний при естественной тяге, а вести переговоры по этому вопросу поручалось военно-морскому атташе в Вашингтоне генерал-майору Д. Ф. Мертваго. Особое внимание требовалось обра­тить на охлаждение рефрижераторами погребов боеприпасов, на расположение водонепроницаемых отсеков, устройство гор­ловин, дверей, люков и разработку водоотливной и вентиля­ционной систем, почти или совсем не упоминавшихся в предва­рительных спецификациях. Руководствоваться следовало ин­струкциями МТК, а при испытаниях водонепроницаемости — последним циркуляром о новых правилах их проведения. Тех­ническим условиям МТК должны были удовлетворять и элек­трические приводы вспомогательных механизмов, если Крамп возьмется изготовить их взамен предусмотренных специфика­циями паровых приводов. При установке рулевого электропри­вода следовало сохранить паровой в качестве дублирующего; электрическое освещение требовалось установить в соответ­ствии с нормами, принятыми в русском флоте. Следовало по возможности избегать применения дерева в устройствах, обо­рудовании и мебели кораблей, а во внутреннем расположении соблюдать требования гигиены, не допуская пространств «не освещенных, без вентиляции и подверженных сырости».

Председателем комиссии был назначен капитан 1-го ранга М. А. Данилевский, молодым мичманом начинавший службу под руководством адмирала А. А. Попова в период вооруже­ния «поповок» в Николаеве. Участник войны за освобождение балканских народов от турецкого ига в 1877—1878 гг., он был видным специалистом-минером в Черноморском флоте, служил впоследствии старшим офицером на броненосце «Чесма», а по­следние три года командовал канонерской лодкой «Запоро­жец». Наблюдающим корабельным инженером был младший судостроитель (по тогдашней иерархии это соответствовало званию подполковника или капитана 2-го ранга) П. Е. Черни­говский, строитель ряда канонерских лодок; механиком — старший инженер-механик А. И. Фронцкевич, минером—лей­тенант П. П. Македонский. За артиллерию отвечали капитаны В. И. Петров и В. А. Алексеев (по электротехнике башенных установок) — оба выпускники Михайловской артиллерийской академии. Позднее комиссия была пополнена артиллеристом подполковником М. И. Бархоткиным и инженером-механиком М. К. Боровским.

В помощь комиссии и для стажировки на заводе Крампа адмирал Тыртов решил послать двух указателей с казенных заводов—знающих дело, знакомых с кораблестроительными чертежами. Строитель крейсера «Аврора» рекомендовал рабо­тавшего у него в Новом Адмиралтействе Степана Байкова, уроженца Тверской губернии, 29 лет, участника постройки бро­неносцев «Гангут», «Полтава» и канонерских лодок «Гремя­щий» и «Гиляк»; строитель канонерской лодки «Храбрый» ре­комендовал 26-летнего уроженца Псковской губернии Василия Васильева. Согласно контракту, заключенному с главным ко­мандиром петербургского порта адмиралом Де Ливроном, они по возвращении обязывались проработать на судостроительных заводах Петербургского порта три года, наблюдая за работами и обучая мастерству других.

30 мая 1898 г. согласованное с М. А. Данилевским настав­ление было подписано адмиралом В. П. Верховским, и члены комиссии отправились в Америку.

**«Варяг» в списках флота**

11 января 1899 г. приказом по Морскому ведомству крейсер был зачислен в списки военно-морского флота под названием «Варяг». Это имя корабль унаследовал от корвета эпохи «американской экспедиции».

К этому времени на стапеле было уже полностью собрано двойное дно, а к вертикальному килю присоединена нижняя часть форштевня. В двойное дно «вросли» подкрепления под машинные фундаменты, тянулись вверх отдельные шпангоуты и листы поперечных переборок; первые шпангоутные рамки образовали 25 бимсов броневой палубы. Всего было склепано на стапеле 160 т корпусных конструкций. Вслед за чертежами корпуса шла разработка расположения горловин в двойном дне, внутренних помещений, артиллерийской подачи и т. д. Завод «Карнеги», получив, наконец, технические условия на из­готовление палубной брони, спустя неделю предъявил к испы­танию первую партию плит толщиной 19 и 38,1 мм. 12 января 1899 г. на полигоне военно-морского флота США в Индиана-Хед провели испытание контрольной плиты, отобранной рус­скими приемщиками. В плиту, закрепленную на массивном де­ревянном срубе, с расстояния 30 м при угле встречи 15° стреля­ли бронебойным 50-килограммовым снарядом из 152-мм пушки. Заданная скорость удара снаряда в плиту устанавливалась соответствующей величиной заряда пороха и при толщине плит от 25,4 до 50,8 мм составляла от 310 до 495 м/с. Для плит, склепанных из двух листов толщиной по 19,05 мм, скорость за­давалась меньше, чем для монолитных плит толщиной 38,1 мм. 22 февраля 1899 г. фирма получила удостоверение на право получения второго платежа за крейсер. Это означало, что мас­са корабля на стапеле уже превышала 300 т. Набор корпуса был доведен полностью до уровня броневой палубы и на одну треть покрыт обшивкой, 20 шпангоутов поднимались уже выше палубы. Устанавливали и пригоняли фундаментные рамы правой машины. Заканчивалась отливка или ковка всех основных дета­лей машин, многие из них уже поступали на механическую об­работку. Собирались холодильники, испарители, циркуляцион­ные насосы и ряд приводов.

Однако сроки работ отставали от планировавшихся Крампом. Срывались намеченные сроки спуска. Тогда Крамп потре­бовал отсрочить сдачу корабля под предлогом переделок проекта, связанных с отказом от форсированного дутья и изме­нением норм допускаемых напряжений, а также промедления комиссии при рассмотрении спецификации на броневую палубу и выдаче первого платежа. В акте № 20 комиссия сочла все эти доводы фирмы не подходящими под статьи 14-ю и 17-ю контракта об отсрочках «или по существу или по несвоевремен­ности заявления». Законной была признана лишь двухнедель­ная отсрочка из-за невиданного снежного бурана, засыпавшего Филадельфию сугробами в рост человека, что привело к за­держке контрагентских поставок и заставило потратить целую неделю только на расчистку территории завода.

ДОСТРОЙКА И ВООРУЖЕНИЕ «ВАРЯГА»

Крамп назначил спуск крейсера на воду на апрель 1899 г., но затем срок был перенесен на июнь. Однако спуск задерживался из-за неготовности к испытаниям на водонепроницаемость двадцати из сорока отсеков, примыкавших к наружной обшивке. Для них не хватало обделочных заварных рамок по контурам переборок, и на «Варяг» были брошены все оставшиеся на заводе сварщики угловой стали и рубщики. Наконец был обнародован окончательный срок спуска – 19 (31) октября 1899г.

 Спуск прошел благополучно, повреждений корпуса тогда не обнаружили, осадка крейсера, по донесению Э.Н.Щенсновича, совпала с расчетной.

Немедленно после спуска на крейсер начали грузить детали главных машин и собирать фундаменты. Крамп распорядился закончить клепку к 1 января, а монтаж машин и котлов — к 1 марта 1900 г. Из-за нехватки клепальщиков, чеканщиков и машинистов на «Варяг» перевели рабочих со всех коммерче­ских пароходов и частично — с броненосцев «Алабама», «Мэн» и «Ретвизан». Каждый день на крейсере работало около 300 человек.

К исходу 1899 г. готовность крейсера по корпусу составила около 70%. Полностью были готовы корпус, деревянный настил верхней палубы, все фундаменты и подкрепления под орудия, броневая защита котельных кожухов и основание боевой рубки. Обе главные паровые машины, установленные на фундаментах, «обстраивались» вспомогательными механизмами и паропро­водами; завершался монтаж систем с их трубопроводами и на­сосами.

29 декабря 1899 г. в Филадельфию прибыл, наконец, под датским флагом пароход «Владимир Савин» с вооружением и другими грузами для строящихся русских кораблей. По догово­ренности с американским командованием боеприпасы (для ис­пытаний стрельбой) были сданы на хранение в форт Мифлин — арсенал флота США. К установке первого (носового) торпед­ного аппарата приступили после прибытия минного офицера (командира минно-торпедной боевой части крейсера) лейтенан­та С. С. Долгобородова и техника Металлического завода К. С. Бергквиста. Из-за несогласованности чертежей Крампа пришлось переделывать стойки и подкрепления под броневое прикрытие. Вслед за носовым начали устанавливать остальные торпедные аппараты, а затем орудийные станки.

К этому времени относится предложение Крампа о безвоз­мездной поставке патентованных «качающихся колосников» для топок котлов, уже применявшихся на «Касаги», «Алабаме» и «Мэне». Причина понятная — на этих колосниках полнее сго­рало топливо, что улучшало условия сдачи; полезны были они и в качестве балласта для повышения остойчивости. Экономя до 5 т угля на 500 миль пути, колосники сберегали и время, затрачиваемое на периодические чистки топок при обычных колосниках. С установкой патентованных колосников за счет запаса угля (35 т) согласились и в МТК.

Корректированный срок сдачи крейсера истекал 27 февраля 1900 г., но, по мнению комиссии, даже швартовные испытания могли начаться лишь в конце марта. Крамп упорно твердил о 100-дневной отсрочке, якобы обещанной в Петербурге его эмис­сару. Однако П. П. Тыртов на запрос Э. Н. Щенсновича этого не подтвердил. Тогда Крамп предъявил официальное требова­ние о четырехмесячной отсрочке сдачи кораблей из-за стачки. Докладывая об этом в Петербург, комиссия признала отсрочку обоснованной, но сомневалась в готовности крейсера и к новому сроку— 30 июня.

Между тем миновал контрактный срок, наступило 1 апреля, а готовность крейсера по корпусу возросла лишь до 80%. Толь­ко в начале мая были закончены монтаж всех главных и вспо­могательных механизмов и котлов с их арматурой, установка дымовых труб и дымоходов котлов, всех торпедных аппаратов и 152- и 75-мм орудий.

В первой половине мая провели швартовные испытания главных и вспомогательных механизмов при давлении пара в котлах до 12—14 атм. Особых неисправностей не обна­ружили.

С 6 декабря 1900 г., когда на крейсер перебрался экипаж, одновременно с испытаниями началась и приемка по заведованиям корабельными специалистами. Полная сдача, однако, задерживалась из-за капризов электротехники, в особенности – электрических лебедок элеваторов подачи боеприпасов. Со времени ходовых испытаний все еще оставался непринятым и электрический рулевой привод. Но в основном приемка крейсера была завершена, команда и офицеры заняли на нем свои места и продолжали проверку в действии механизмов, систем и устройств.

2 января 1901 г., получив телеграфное разрешение, «Варяг» поднял вымпел и вступил в кампанию. Вечером 10 марта 1901 г. «Варяг» навсегда покинул Америку. На борту крейсера находилось 565 человек. Из ни 11 флотских офицеров, приравненные к офицерским званиям гражданские чины (два врача, три содержателя, три инженера-механика, священник), а также пять кондукторов, 55 унтер-офицеров, 482 матроса и три пассажира.

Командир корабля – В.И.Бэр;

Старший офицер – лейтенант Евгений Крафт;

Вахтенные начальники – лейтенанты Иван Назимов, Сергей Хмелёв, Анатолий Постельников;

Вахтенный офицер – мичман Александр Кованько;

Ревизор – лейтенант Дмитрий Васильев.

Штурманской боевой частью заведовал лейтенант Сергей Свербеев, артиллерийской – лейтенант Оттон Рихтер, минной – лейтенант Сергей Долгобородов. Младшим штурманом был мичман Анатолий Екимов, старшим механиком – Николай Лейков, младшим – Владимир Роднин, трюмным механиком – Яков Солдатов. Старший врач – Август Зорт. Младший – Александр Жук, машинный содержатель – Федор Маркелов, шкипер – Константин Ладанов, комиссар – Андрей Денисов, священник – отец Вассиан.

Многие молодые матросы, начинавшие на «Варяге» свою службу, прошли с ним впоследствии весь путь до героического боя у Чемульпо. Из офицеров, принимавших корабль в Филадельфии, лишь механикам и содержателям довелось участвовать в знаменитом бою. Остальные офицеры в соответствии с правилами ценза начали меняться еще в Кронштадте, и последним из первого экипажа уже в Порт-Артуре покинул «Варяг» его первый командир В.И.Бэр.

В ЧЕМУЛЬПО И ПОРТ-АРТУРЕ ПЕРЕД ГРОЗОЙ

25 февраля 1902г. «Варяг» прибыл в распоряжение начальника Порт-артурской эскадры, 15 марта он был зачислен в вооруженный резерв и на шесть недель погрузился в ремонт. Не буду описывать трудовые будни крейсера в Порт-Артуре. С 1902 по 1903 г. жизнь крейсера протекала в постоянных тренировках и ремонтах, сказывались многие пропущенные при приемке недочеты. Первого марта 1903 г. В.И.Бэр передал командование крейсером капитану 1-го ранга В.Ф.Рудневу.

Всеволоду Федоровичу Рудневу было 47 лет, из которых тридцать были отданы русскому военному флоту. Последние 10 лет он служил на Балтике старшим офицером на броненосцах «Гангут», затем «Император Николай 1», а с 1895 г. командовал броненосцем «Адмирал Грейг», канонерской лодкой «Гремящий» броненосцем береговой обороны «Чародейка». В 1900 г. он был назначен старшим помощником командира порт-артурского порта.

Между тем ситуация на Дальнем Востоке осложнялась. Военные приготовления Японии были очевидны. В сложившейся обстановке особую важность приобретала информация, которую «Варяг» мог получить в Чемульпо – этом средоточии японских интриг в Корее.

27 декабря 1903 г. по радио получили приказ начальника эскадры – экстренно заканчивать все приемки, приготовиться к походу и на следующий день по приказу наместника выйти в Чемульпо. «Варяг» назначался старшим стационером и поступал в распоряжение посланника Павлова. В ведение Руднева поступала и охрана миссии – забайкальские казаки, десантный отряд с броненосца «Севастополь». Инструкцией предписывалось поддерживать хорошие отношения с иностранцами, не мешать высадке японских войск, если таковая происходила до объявления войны, и ни в коем случае не уходить из Чемульпо без приказания.

Приняв на борт двух сотрудников русской миссии, «Варяг» 28 декабря в 12ч 50 мин снялся с якоря и взял курс на Чемульпо.

Днем 29 декабря «Варяг» уже шел по фарватеру среди зна­комых островов архипелага. В 13 ч 46 мин поравнялись с островом Иодольми — последним перед входом на рейд в Чемульпо.

На рейде находились крейсер «Боярин», канонерка «Гиляк», английские крейсера «Кресси» и «Тэлбот», итальянский крей­сер «Эльба», японский «Чиода» и американский стационер «Виксбург». На борт «Варяга», поднявшего брейд-вымпел стар­шего на рейде, прибыли командиры «Боярина» и «Гиляка», доложившие, что пока все спокойно. Первым же поездом В. Ф. Руднев отправился в Сеул к посланнику Павлову, но и тот не видел еще оснований для беспокойства. Решено было даже уменьшить охрану миссии, оставив лишь отряд моряков (56 человек). Остальных солдат и казаков В. Ф. ^Руднев 30 де­кабря отправил в Порт-Артур на «Боярине». Тем же вечером на «Варяг» была доставлена шифровка посланника, извещав­шего, что, по сведениям корейского императора, десять япон­ских' военных кораблей направляются в Чемульпо. С этим сообщением и другими депешами посланника 1 января 1904 г. ушел в Порт-Артур «Гиляк». Заходили на рейд и уходили рей­совые пароходы Русско-китайского общества «Шилка» и обще­ства Китайско-восточной железной дороги — «Сунгари», пришел французский стационер «Паскаль», германский крейсер «Ганза» и французский – «Амираль де Гейдон». Корабли посещали посланники и консулы, и пока лишь выстрелы приветственных салютов нарушали обманчиво безмятежную жизнь на рейде. Японские корабли не появлялись, и когда 5 января из Порт-Артура пришел «Кореец», Руднев, выждав еще три дня, послал его для обследования наиболее удобной для высадки десанта бухты А-Сан, расположенной в 20 км от Сеула и линии фрузанской железной дороги. Однако ни кораблей в бухте, ни войск или следов их высадки на берегу не обнаружили. 8 января, успокаивая всеобщую настороженность, командир «Чиоды» пригласил на обед командиров всех кораблей в Чемульпо. В подтверждение миролюбия Японии он перевел гостям последние сообщения из японских газет, где говорилось о переговорах с Россией.

Сведения становились все тревожней. В Чемульпо, Сеуле, на узловой железнодорожной станции строились японские продовольственные склады, бараки, почтовые конторы, открыто выгружались на берег или закупались на месте запасы продовольствия, угля, взрывчатки; в гражданской одежде прибывали солдаты и офицеры, в порту японцами была подготовлена целая флотилия шаланд, буксиров и паровых катеров. Все это, делал вывод Руднев, не оставляло сомнений о готовящейся широкомасштабной десантной операции. Донесение об этом он немедленно отправил в Порт-Артур. Это было последнее донесение, полученное из Чемульпо.

Между тем наступала трагическая развязка. Придя к убеждению, что дальнейшее промедление грозит срывом всех планов, Япония 22 января решила отозвать посланника из Петербурга и прекратить переговоры с Россией. 23 января указ о начале военных действий был получен командующим соединенным флотом в Сасебо и утром 24 января японский флот, а также транспорты с войсками вышли в море. Лишь после этого нота была вручена русскому министру иностранных дел.

26 января на рейд Чемульпо вторглась японская эскадра в составе шести крейсеров, четырех миноносцев и трех транспортов. «Кореец» был атакован при попытке выйти из бухты и лишь благодаря умелым действиям экипажа избежал торпедирования и отошел под прикрытие «Варяга».

Японский адмирал Уриу был доволен. Все шло по плану – русские не помешали высадке войск, англичане свято блюли нейтралитет, и наутро, с уходом последнего транспорта, Уриу мог приступить ко второй части своей задачи - уничтожению русских кораблей.

27 января 1904 г. в 7ч 30 мин командиры английского, французского, итальянского и американского стационеров получили уведомление адмирала Уриу о предстоящем его нападении на русские корабли, в связи с чем иностранным кораблям во избежание повреждений предлагалось до 16 ч «удалиться от места сражения» на безопасное расстояние. Получив уведомление, командиры французского и итальянского крейсеров предложили коммодору Бейли заявить протест ввиду явного нарушения японцами нейтралитета на рейде. Узнав от французского командира о содержании уведомления, Руднев прибыл для совещания на «Тэлбот». Здесь он получил доставленный из русского консульства ультиматум Уриу, датированный 26 января. В нем говорилось: «Сэр, ввиду существующих в настоящее время враждебных действий между правительствами Японии и России, я почтительно прошу Вас покинуть порт Чемульпо с силами, состоящими под Вашей командой, до полудня 27 января 1904 г. в противном случае я буду обязан открыть против Вас огонь в порту. Имею честь быть, сэр, Вашим покорным слугой. С.Уриу, контр-адмирал, командующий эскадрой императорского японского флота».

БОЙ

Вернувшись с «Тэлбота», командир В. Ф. Руднев перед со­бравшимися в кают-компании офицерами объявил, что крейсе­ру предстоит вступить в бой с целой эскадрой. Общим реше­нием совещания было — сражаться и не посрамить чести андреевского флага, а в случае утраты крейсером боеспособ­ности — взорвать его. Еще раз проверили распределение обя­занностей среди офицеров, так и не составивших полного ком­плекта, на верхней палубе завершили разноску шлангов, проверили напор в пожарной магистрали, опустили стойки и задраили броневыми крышками машинные люки. Пары во всех котлах были подняты еще в 9 ч 30 мин. Врачи заканчивали развертывание перевязочных пунктов по кораблю, лейтенант Р. И. Берлинг готовил к взрыву проводники и запасные зарядные отделения торпед в носу и корме. (Взрыв по при­казу командира должен был произвести ревизор мичман Н. И. Черниловский-Сокол.) На «Корейце», носившем еще гро­моздкий парусный рангоут, готовясь к бою, спустили и выбросили за борт демаскирующие корабль высокие стеньги, а с ними два гафеля, гик и другие в изобилии имевшиеся на старом корабле пожароопасные деревянные поделки: трапы, входные рубки, светлые люки и вообще все, что могло гореть.

Для усиления защиты машинный люк закрыли боевыми решет­ками из колосников, сетками из 25-мм стального троса. За­драили и проверили все водонепроницаемые двери, горловины и люки, изготовили пластырь для заделки пробоин, опробова­ли все противопожарные средства. Не рассчитывая на счаст­ливый исход боя, командир Г. П. Беляев в присутствии комис­сии из офицеров сжег все шифры, секретные приказы и карты. Вахтенный журнал решили хранить до последнего момента. Обе крюйт-камеры подготовили к взрыву, развернули перевя­зочные пункты (из-за недостатка места использовали для этого лазарет и каюту командира).

В 10 ч 45 мин, раньше, чем обычно, на крейсере просвиста­ли на обед, после которого к выстроенной на палубе команде обратился В. Ф. Руднев. Сообщив о японском ультиматуме, командир сказал: «Безусловно, мы идем на прорыв и вступим в бой с эскадрой, как бы она сильна ни была. Никаких вопро­сов о сдаче не может быть — мы не сдадим крейсера и са­мих себя и будем сражаться до последней возможности и до последней капли крови. Исполняйте каждый свои обязанности точно, спокойно, не торопясь, особенно комендоры, помня, что каждый выстрел должен нанести вред неприятелю. В случае пожара тушить его без огласки, давая мне знать».

Дружное громогласное «Ура!» было ответом на речь коман­дира. То же самое происходило и на «Корейце». На обоих кораблях больные из лазарета добровольно становились в строй, и никто из вольнонаемных — на «Варяге» музыканты Эрнест Цейх, Владимир Антонов, буфетчик Федор Плахотин, на «Ко­рейце» кок Аким Криштофенко — не пожелали расстаться со своими товарищами, хотя им предложили съехать на берег и укрыться в консульстве. «С благоговением вспоминаю,— писал позднее врач М. Л. Банщиков, — незабвенную картину общего громадного подъема духа. Казалось, нет преграды этим преоб­разившимся людям».

В 11 ч 10 мин прозвучал сигнал: «Все наверх, с якоря сни­маться». Семафором дали команду «Корейцу». Через десять минут под звуки гимна «Варяг» снялся с якоря и дал ход. «Кореец» следовал в кильватер. Команды французского, англий­ского и итальянского стационеров, построенные во фронт и стоявшие по-вахтенно на своих кораблях, отдавали дань му­жеству русских моряков. «Мы салютовали этим героям, шед­шим так гордо на верную смерть»,— писал потом в донесении своему адмиралу командир «Паскаля». В ответ на «Варяге» играли национальные гимны тех стран, представителями кото­рых были провожавшие его корабли. Но вот миновали италь­янский крейсер — последний у выхода с рейда; затихла вдали мелодия русского гимна, исполнявшегося итальянцами в честь наших кораблей, лишь мерный гул машин нарушал глубокую. тишину, воцарившуюся на палубе «Варяга».

«Много врагов – много чести»,- гласит извечное изречение. Если следовать этому изречению, то нельзя не признать, что японцы оказали русским кораблям исключительную честь. Против легкого крейсера и устарелой канонерки они выставили три тактических соединения их Соединенного флота: 4-й боевой отряд (четыре крейсера и авизо), 9-й отряд миноносцев из состава 2-й эскадры, 14-й отряд миноносцев из состава 1-й эскадры, один крейсер («Чиода») из 6-го боевого отряда 3-й эскадры и, наконец, броненосный крейсер «Асама» из 2-го боевого отряда 2-й эскадры. Один вид этой армады должен был парализовать волю к сопротивлению. Присутствие «Асамы» делало положение русских и вовсе безнадежным. Закованный в броню по ватерлинию, с укрытыми за броней башен и казематов орудиями и их при­слугой, он мог почти безнаказанно расстреливать «Варяга», оставаясь для него практически неуязвимым. Он один втрое превосходил «Варяга» по мощи бортового зал­па, а за одну минуту его орудия (если учесть их увеличенную скорострельность) обеспечивали более чем четырехкратное превосходство в массе выброшенного металла. Практически же оно становилось более чем 10-кратным из-за неизбежного (вследствие выхода из строя повреждавшихся от своей стрель­бы и подбитых орудий) уменьшения скорострельности артилле­рии «Варяга» в ходе боя. Как видно из табл. 3, вся эскадра в минуту выпускала с борта в 9,1 раз больше металла, чем русские корабли, а по массе взрывчатого вещества превосхо­дила их в 36 раз. С учетом же в 1,4 раза большей разрывной силы японской взрывчатки (шимоза) это превосходство стано­вилось более чем 50-кратным. И это, — учитывая снаряды лишь калибром 75-мм и более.

Казалось, японцы предусмотрели все. Выставив в дозоре у входа в море на конце 30-мильного фарватера авизо «Чихайя» и миноносец «Касасаги», расположившись на открытом плесе за островами в 10 милях от Чемульпо и перекрыв русским кораблям возможность выхода из узкого фарватера, японский адмирал не сомневался в сдаче противника перед лицом абсолютно безвыходного положения.

Но «Варяг» не ответил на сигнал японского адмирала с предложением сдаться, поднятый на «Наниве». Вместо отве­та высоко в небе затрепетали на стеньгах и гафеле овеянные двухвековой славой белые с голубым крестом андреевские фла­ги, которые поднимались, согласно Морскому уставу, «в виду неприятеля». В 11 ч 45 мин с дистанции 40—45 кабельтовых (около 7500—8000 м) прогремели первые выстрелы «Асамы» — ближайшего к русским корабля. Через две минуты «Варяг» начинает пристрелку правым бортом. Огонь ведет старший ко­мендор Кузьма Хватков, пожелавший перед боем выписаться из лазарета несмотря на болезнь и сделанную за два дня до боя операцию. С редким мужеством и храбростью действовал он у своих орудий, ни на минуту не прекращая огонь даже после того, как вся прислуга была перебита или ранена. Один из первых японских снарядов разрушил верхний носовой мос­тик, перебил фок-ванты и вызвал пожар в штурманской рубке. Взрывом оказалась уничтожена дальномерная станция № 1, был убит определяющий расстояние младший штурман мичман Алексей Нирод, вышли из строя все дальномерщики станции; в числе убитых сигнальщиков — Гавриил Миронов. К тушению пожара в штурманской рубке приступает боцман Тимофей Шлыков, не раз в течение боя подававший команде пример храбрости, появлявшийся везде, где требовалось присутствие опытного и спокойного руководителя.

Черный столб дыма на месте взрыва позволяет японским комендорам легко корректировать стрельбу. «Варяг» ведет огонь по «Асаме» бронебойными снарядами: пробив броню, они взрываются внутри корабля, не вызывая такого внешнего эф­фекта, как японские; за их попаданиями трудно следить, и результатов пока не видно. «Асама», главный противник «Ва­ряга», превосходя его по мощи бортового залпа, ведет усилен­ный огонь, отвлекая на себя внимание и, позволяя остальным кораблям почти безнаказанно расстреливать русский крейсер. Все чаще обрушиваются на «Варяг» японские снаряды. Под полубаком уже подбито орудие № 3, выбыла из строя вся его прислуга. Тяжелораненый плутонговый командир мичман П. И. Губонин, отказавшись идти на перевязку, продолжает командовать оставшимися орудиями. Снаряд, взорвавшийся на шканцах, в корме между шестидюймовыми орудиями № 8 и 9, вывел их из строя, подбил одну 75-мм и две 47-мм пушки. Горит деревянный настил палубы, пламя охватывает патроны с бездымным порохом, вспыхивает деревянный вельбот № 1. Пожар очень опасен, ведь рядом элеваторы и люк руч­ной подачи снарядов. Борьбой с огнем руководит мичман Н. И. Черниловский-Сокол — ревизор корабля, а в бою — на­чальник палубного дивизиона. Он бесстрашно появляется в са­мых опасных местах, ободряя команду, устраняя заминки и действуя смело и решительно. Не раз отличились при тушении пожаров фельдфебель Иван Золотов, квартирмейстер Николай Пузанов, хозяева трюмных отсеков Федор Семенов, Иван Тре­нин, Павел Пастушок, минер Петр Козлов, кочегар 2-й статьи Никита Оченьков и машинист 2-й статьи Михаил Иванов, кото­рый, несмотря на ожоги, остался в палубном дивизионе и лишь после боя пошел на перевязку.

Летят за борт шестидюймовые снаряды и гильзы с заряда­ми, мощные струи шлангов сбивают пламя. Тушить пожар на шканцах и выбрасывать горящие патроны помогают артилле­рийский квартирмейстер Василий Карасев и комендор Алек­сандр Будко. Тут же под огнем Василий Карасев принимается исправлять повреждение в орудиях, подкачивает воздух в на­катники 75-мм пушек.

Между тем японцы, пристрелявшись, обрушивают на «Варяг» всю мощь сосредоточенного огня шести крейсеров. Их снаряды рвут небронированные борта русского крейсера, разрываются при ударе о воду, обдавая корабль фонтанами воды и градом смертоносных осколков. Стальной смерч носится над палубой «Варяга», поражая комендоров у открытых орудий, пронизы­вая трубы, шлюпки и вентиляторы. Каждый попавший снаряд уничтожает все в зоне своего действия, оплавляет металл, поджигает дерево настилов, тучей раскаленных осколков раз­летается вокруг. До сотни впившихся в тело осколков обнару­живают врачи у некоторых раненых, поступающих на перевязочные пункты.

Быстро, молча и сосредоточенно работают врачи — старший с фельдшером Николаем Родиным в кормовом пункте, млад­ший — с фельдшером Виктором Какушинским — в носовом. Времени нет даже на расспросы. А раненых все ведут и несут. Многие в тяжелом состоянии находят силы дойти без помощи санитаров. «За весь бой я положительно не видел ни одного легкого случая»,— вспоминал впоследствии М. Л. Банщиков. Действительно, лишь по возвращении на рейд, когда бой кон­чился, стали приходить на перевязку легкораненые. Жестокие раны приводят врачей в смятение, ибо они понимают — помощь бессильна; четверо перевязанных в лазарете умирают к концу боя. А живые торопят с перевязкой, доказывая, что они нуж­ны наверху; иные забегают лишь удостовериться, что рана не слишком опасна, и, не дожидаясь перевязки, спешат обратно. Много хлопот доставляет теплая одежда на раненых, замедля­ющая перевязки. Несмотря на большие запасы не хватает питьевой воды, воды для промывания ран и мытья рук. Меж­ду тем огненные оранжево-зеленые шары разрывов продолжа­ют полыхать в свету люков, в адскую какофонию сливаются гром выстрелов и грохот разрывов, через пробоины в верхней палубе хлещет сверху вода — там тушат пожар; из-за дыма перевязки временами приходится делать почти на ощупь. И тут же, в коридорах и в командном помещении, беспомощные и беззащитные, прикорнув на рундуках, ожидают своей очере­ди раненые. Но ни одной просьбы о переносе в безопасное место не услышали от них врачи. Особенно трудно в носовом перевязочном пункте, оказавшемся в зоне тяжких повреждений в самом начале боя. Прямо над лазаретом, лишь палубой выше, разорвался снаряд, исковеркав смежное помещение и вызвав пожар; другой угодил рядом в левый борт, проделав громадную пробоину у ватерлинии. Но ни взрывы, ни пожары не могут отвлечь от напряженной работы младшего врача М. Л. Банщикова. Именно его, а также мичмана П. Н. Губо-нина и старшего офицера В. В. Степанова командир В. Ф. Руд­нев назвал отличившимися в своем первом донесении после боя.

Отлично, с полным хладнокровием и знанием дела помога­ют врачам фельдшеры и санитары, самостоятельно выполняя перевязки, распоряжаясь размещением раненых. Виктор Какушинский, не раз побывав на верхней палубе, без всякой помо­щи выносит на себе тяжелораненых, исполняет самые трудные перевязки. Неутомимо действуют санитары Петр Сшивнов и Модест Владимиренко. Личную храбрость и выдержку прояви­ли носильщики раненых — вольнонаемные музыканты Эрнест Цейх и Владимир Антонов, матросы Иван Скрылев, Иван Стрекалов и Николай Попов, незамедлительно появляясь там, где требовались их услуги. А работа им выпала исключитель­но трудная.

Германский военный историк капитан-лейтенант граф Ревентлов, разбирая бой «Варяга», особенно подчеркивал все ги­бельные последствия полнейшей незащищенности артиллерии и личного состава русского крейсера. Мощные фугасные бомбы каждый раз легко находили себе новые и новые жертвы, ино­гда не оставляя почти никаких следов погибших. Так, от мич­мана Алексея Нирода уже после боя нашли лишь руку с ос­татками дальномера. Каждый из множества осколков, на ко­торые разрывались японские снаряды, вызывал мучительные ожоги ран. На теле одного матроса врачи насчитали более 120 таких ожогов. Тот же Ревентлов приводит слова другого офицера: «Ошеломленная и испуганная прислуга, механически заряжая орудия и выпуская снаряды, была вполне предостав­лена граду японских снарядов, осколки которых убивали, раз­рывали на части и причиняли людям тяжелые раны. «Страш­ный грохот от грома своих и неприятельских орудий и взрывов снарядов, не позволявший расслышать ни слова, дополнял картину боя. В этих условиях, как бы самоотверженно ни испол­нял экипаж свои привычные обязанности, все же громадное нервное напряжение не могло не сказываться на меткости стрельбы. Не приходится говорить, насколько лучше чувство­вали себя комендоры на «Асаме», где артиллерия располага­лась в бронированных башнях и казематах.

Командир английского стационера отмечал в своем донесе­нии, что «русские отвечали сильным огнем по японским судам, но их расстояния были неточны». Но в этом не были повинны комендоры «Варяга» или дальномерщики. В бою при Чемульпо впервые было обращено внимание на важный недостаток тогдашних шестидюймовок Канэ, бывших на вооружении рус­ского флота. У этих орудий при стрельбе сильно садились подъ­емные механизмы, отчего происходило «огромное разбрасыва­ние выстрелов». Меткость огня значительно уменьшилась и вследствие выхода из строя дальномеров. А их на корабле было всего два. Оптических прицелов, как и вся русская эскадра, «Варяг» не имел вовсе.

И, тем не менее, русский моряк, признавал Ревентлов, по­казал в этом бою, что он, как и его товарищи в сухопутных войсках, «умеет сражаться до конца и, пока в состоянии дви­гаться, исполняет свои обязанности, как на учении». Героями, прежде всего, были комендоры. Несмотря на ужасающие раз­рушения и гибель товарищей вокруг, среди бушевавшего огня и разрывов вражеских снарядов, ничем не защищенные, они ни на минуту не прекратили стрельбы. Умело управлял огнем артиллерийский офицер «Варяга» лейтенант С. В. Зарубаев, обходя под огнем орудия, проверяя прицелы, личным приме­ром показывая образцы выдержки и хладнокровия. Под гра­дом осколков командовали своими орудиями батарейный ко­мандир мичман А. Н. Шиллинг, командиры плутонгов мичма­ны А. А. Лобода, В. А. Балк, П. Н. Губонин и Д. П. Эйлер. Молодые офицеры с честью выдержали боевое крещение. Трое из них были ранены, но остались на своих постах и отказа­лись от перевязок, уступая очередь тяжелораненым матросам. Мичман Губонин с разбитой коленной чашечкой продолжал командовать, пока не потерял сознание.

Между тем ожесточение боя нарастало. С прежней неуто­мимостью действует мичман Н. И. Черниловский-Сокол, обес­печивая бесперебойную подачу снарядов, организуя тушение пожара в провизионном отделении, всюду поспевая и счастли­во, несмотря на растерзанный осколками мундир, избегая ранения. (Его и лейтенанта С. В. Зарубаева в своем донесе­нии наместнику командир представит после боя к награжде­нию орденом Святого Георгия.) Один из лучших артиллерий­ских квартирмейстеров крейсера Михаил Ямшанов, вышедший из лазарета перед боем, с исключительной выдержкой и хлад­нокровием действует в своем носовом плутонге; матрос 1-й статьи Макар Калинкин, раненный в ногу, возвращается на свой пост после перевязки и продолжает подавать патроны. Он же участвует в тушении пожара на шканцах, своей храбростью и находчивостью подавая пример молодым матросам. Несмотря на рану лица не покинул своего поста на подаче снарядов и матрос 1-й статьи Варфоломей Макаровский. Он же помогает тушить пожар на шканцах и несколько раз под огнем пере­дает донесения в боевую рубку от батарейного командира. Матрос 1-й статьи Дорофей Мусатов встает к орудию, чтобы заменить убитого комендора и, убедившись, что орудие подби­то, переходит на помощь поредевшей прислуге соседней дейст­вующей пушки. Когда взрывом 203-мм снаряда на баке убило всю прислугу орудия № 2, оставшийся старший комендор Прокопий Клименко, сам обож­женный газами, продолжает один стрелять из своего орудия. На по­мощь к нему спускается с разру­шенного мостика чудом уцелев­ший сигнальный квартирмейстер Василий Скрипниченко, и вдвоем они ведут огонь, пока орудие не выходит из угла обстрела. Моло­дой комендор Конон Зиновьев, малокалиберные пушки которого бездействовали из-за большой ди­станции боя, переходит к 152-мм орудию, где были убиты оба комендора, и начинает под огнем исправлять орудие. Он же уча­ствует в подъеме сбитого кормо­вого флага. Чудеса выдержки, и самообладания проявляют все комендоры крейсера, оказавшие­ся в самой гуще огненного смер­ча, бушевавшего на крейсере, и не случайно прежде всего их, всех без исключения, старший офицер капитан 2-го ранга В. В. Степанов назвал достойными Георгиевского креста в своем донесении командиру после боя.

Тем временем число повреждений на «Варяге» быстро уве­личивается, непрерывно растут потери личного состава. Весь в огне кормовой мостик, почти начисто снесен грот-марс, уничтожена дальномерная станция № 2. Молчат уже несколь­ко орудий, вспыхивает пожар в рундуках броневой палубы. В 12 ч 05 мин «Варяг» был на траверзе острова Иодольми в 8 милях от Чемульпо. Путь в море по-прежнему преграждала японская эскадра. Желая на время выйти из зоны огня и ввести в действие не стрелявшие орудия левого борта, коман­дир решает повернуть вправо, на сближение с противником. Несмотря на адский огонь, большие потери и уже ощутимый крен сдержанна и деловита обстановка в боевой рубке. Споко­ен командир В. Ф. Руднев, лаконичны доклады старшего офи­цера об очередном потушенном пожаре, немногословен штур­ман Е. А. Беренс, как на учениях, действуют рулевые и сиг­нальщики. Отряд управляется: ни на минуту не забывают на «Варяге» о «Корейце», и, как и положено при совместном плавании, отдан приказ оповестить канонерку о повороте. Ка­ким-то чудом на искореженном мостике сигнальщики ухитря­ются обнаружить еще не сгоревшие фалы и среди дыма и пламени разрывов над крейсером взвивается бело-красное полотнище сигнального флага П («Покой»), означающего «держаться правее, поворачиваю вправо». Руль уже положен на борт на 20°, и в этот момент два крупных снаряда почти одновременно поражают корабль. Взрывом одного перебита труба с рулевыми приводами, другой снаряд разрывается у фок-мачты. Осколками, влетевшими в проход у боевой рубки, ранен командир Руднев, замертво упали стоявшие рядом с ним штаб-горнист Николаи Нагле и барабанщик Даниил Корнеев; убиты еще четверо. Никто из раненых в рубке не поже­лал идти на перевязку; квартирмейстер Тихон Чибисов, орди­нарец командира, отказался его покинуть, а рулевой старшина Григорий Снегирев скрыл свое ранение, по-прежнему оставаясь у штурвала. Но корабль не слушался руля — привод перебит. Немедленно следует распоряжение старшего штурмана лейте­нанта Е. А. Беренса — перейти на ручное управление. Григо­рий Снегирев спускается в центральный пост и до конца боя остается здесь на передаче у переговорных труб в кормовое рулевое отделение. А там, в корме, боцман Тимофей Шлыков, бывший рулевой квартирмейстер крейсера, руководит наладкой ручного управления. Ему помогают рулевые Яков Гавриков, Михаил Лобин и машинист Афанасий Бортников. По-преж­нему рвутся снаряды, ранен М. Лобин, но матросы действуют быстро и сноровисто.

В тревожном ожидании штурман Е. А. Беренс — уже совсем близко камни и отмели Иодольми. Но вот налажено управле­ние, хотя корабль на сильном течении плохо слушается руля. Команды в румпельное отделение заглушаются громом выстре­лов, приходится подправлять поворот машинами, а затем дать и полный задний ход, чтобы развернуться у острова. Казалось, корабль коснулся отмели.

Расстояние до противника сокращается до 28—30 кабельто­вых (5000—5566 м), его огонь усиливается, а попадания уча­щаются. Корабль в это время получает самые тяжелые по­вреждения. Снарядом крупного калибра пробита корма с левого борта: в подводную пробоину хлынула вода и затопила угольные ямы третьей кочегарки. Через люки, из которых брали уголь, вода стала подступать к котлам. Корабль спасают ко­чегарные квартирмейстеры Иван Журавлев и Эраст Жигарев: не растерявшись, они сумели задраить горловины. Снаружи под огнем неприятеля заводится пластырь. Работой руководит вездесущий старший офицер В. В. Степанов, с ним — старший боцман Андрей Харьковский, фельдфебель Павел Семенов и квартирмейстер Федор Бессчетнов. Трюмный механик Я. С. Солдатов, участвовавший и в тушении пожаров, и в заделке пробоин, немедленно пускает в ход водоотливные средства.

В 12 ч 20 мин сдвинулся с места котел № 21, в 12 ч 25 мин показалась течь в угольной яме № 10, а через пять минут в угольной яме№12. Вспыхивают новые пожары: в огне офи­церский отсек, горят мука в провизионном отделении и коеч­ные сетки на шкафуте. И снова здесь мичман Н. И. Черниловский-сокол; вместе с матросами пожар в офицерском отделе­нии тушат фельдфебель Павел Семенов и квартирмейстер Федор Бессчетнов, уже вернувшиеся с заделки пробоины.

С перебитыми фалами падает кормовой флаг, но сигнальщики Иван Медведев и Илья Казарцев (раненный при этом) немедленно достают новый. Флаг поднимает часовой флага боцманмат Петр Оленин. Одежда на нем порвана, приклад винтовки раздроблен, но сам. он цел и даже не ранен.

ОТЛИЧНО действовал бою и "Кореец" Держась на расстоянии 200-250 м от крейсера и маневрируя почти все время на полном ходу, канонерская лодка по мере уменьшения расстояния до противника с грозной методичностью и в меру скорострельности своих старых орудий посылала на «Асаму» и «Такачихо» 88-килограммовые фугасные снаряды из правого 203-мм орудия, вводя при каждой возможности в действие и кормовую 152-мм пушку. Ветеран Сибирской флотилии, избороздив­ший за долгую службу на Дальнем Востоке все прибрежные моря, «Кореец», в отличие от «Варяга», вступал в сражение, уже имея серьезный боевой опыт, приобретенный летом 1900 г. под огнем расстреливавших его почти в упор орудий китайских фортов Таку. За проявленную доблесть в этом бою экипаж был отмечен георгиевскими наградами и пожалованным кораблю серебряным сигнальным рожком с Георгиевской лентой. До­стойным славы экипажа был и новый офицерский состав лодки во главе с бывшим командиром миноносца «Властный» (на нем до назначения на «Варяг» служил и Е. А. Беренс) капитаном 2-го ранга Г. П. Беляевым. Четкие и решительные команды раздавались под огнем врага с открытого командирского мос­тика (боевой рубки на канонерке не было), готовый ко всем случайностям боя и ликвидации, грозящих кораблю поврежде­ний стоял рядом с командиром его ближайший помощник — старший офицер капитан 2-го ранга А. Н. Засухин. Здесь же, не реагируя на грохот стрельбы и свистящие вокруг осколки, внимательно следя за курсом и предупреждая об Опасных отмелях при маневрировании, находился старший штурман мичман П. А. Бирилев. «С полным самообладанием», как писал в своем донесении Г. П. Беляев, действовал артиллерийский офицер и батарейный командир лейтенант П. Г. Степанов, обеспечивая меткость стрельбы и безотказность орудий и уста­новок; бесперебойной подачей снарядов и требовавших особой деликатности картузных зарядов руководил ревизор корабля мичман В. В. Бойсман, хладнокровно распоряжался огнем орудий своего кормового плутонга мичман А. М. Бутлеров. Минный офицер лейтенант А. И. Левитский, чьи подготовлен­ные к бою торпеды оставались в бездействии из-за большого расстояния до противника, заведовал на верхней палубе стрел­ковой партией, готовой к участию в отражении торпедной атаки маячивших неподалеку миноносцев. Безотказно, несмотря на свой изрядный возраст, действовали главные машины и кот­лы корабля под управлением старшего механика И. Л. Франка. Машинисты и кочегары уверенно обеспечивали полную ско­рость, почти сравняв частоту вращения винта (110 об/мин) с достигнутой когда-то на испытаниях (112 об/мин).

Спокойно вел корабль среди отмелей стоявший на штурва­ле рулевой квартирмейстер Егор Софронов, точные расстояния до противника давал сигнальный квартирмейстер Захар Вандокуров, как всегда вездесущий, следил за порядком правая рука старшего офицера боцман Яков Софронов. Размеренно и четко, хладнокровно наводя и тщательно прицеливаясь, вел огонь из 203-мм орудия старший комендор георгиевский кава­лер Платон Диких, не уступали ему в действиях старший комендор Герасим Морозов и Степан Тюшняков, «примерно исполнял свои обязанности и следил за точным исполнением приказаний батарейного командира» артиллерийский квартир­мейстер Николай Ваганов.

Прикрывая поворот «Варяга», на палубе которого полыха­ло два сильных пожара, «Кореец» около острова Иодольми развивает особенно сильный огонь, введя в действие сразу оба 203-мм орудия. Их тяжелые снаряды вызывают пожар на чет­вертом корабле в строю японских крейсеров, на глазах всех тонет подбитый миноносец. Кипит море от разрывов и вокруг «Корейца», но прямых попаданий нет и лишь одним осколком пробит борт в носу выше ватерлинии.

Постепенно по мере поворота включаются в дуэль еще не стрелявшие орудия левого борта «Варяга». Всю свою ярость ожидания под огнем врага вкладывают комендоры в выстрелы по врагу, бесперебойно действует система электрической пода­чи, позволяя прислуге даже принимать в погреба не стреляющего борта беседки с пустыми гильзами. А вот и результат — взрыв на крейсере «Асама» свидетельствует о новом попада­нии. Ветер раздувает пожар на его кормовом мостике, «Асама» временно прекращает огонь, а его кормовая башня бездей­ствует уже до конца боя. Удач­ный выстрел принадлежал старшему комендору Федору Елизарову, хозяину только что вступившего в бой 152-мм ору­дия №12.

Увидев сигнал «Варяга» о повороте, командир Г. Г.П. Беляев, чтобы не оказаться в створе (на одной линии) с «Варягом» по отношению к японцам и не дать им возможности вести по кораблям сосредоточенный продольный огонь, описывает циркуляцию в противоположную сторону, отвлекая огонь на себя. Прикрывая отход израненного, но не побежденного «Варяга», он продолжает отстрели­ваться из левого 203-мм орудия, а затем из кормового 152-мм.

В 12 ч 45 мин на подходе к рейду бой прекратился. Выпу­стив по врагу в общей сложности 1105 снарядов, из них 425 шестидюймовых, «Варяг» в 13 ч 15 мин отдал якорь на том месте, откуда снялся лишь два часа назад.

В архиве семьи Банщиковых в Ленинграде сохранилась фотография «Варяга», сделанная, по-видимому, в первые мину­ты после возвращения его на рейд. Снимок сделан с правого, менее поврежденного борта, когда бой шел еще на дальней дистанции. Но и он раскрывает множество подробностей, полных глубокого смысла. Уже спу­щены боевые стеньговые флаги, поднимаемые, согласно Мор­скому уставу, лишь «в виду неприятеля», по якорному положе­нию, как и полагается при хорошо налаженной службе, разве­вается на баке гюйс, но еще трепещет на гафеле иссеченный осколками походный андреевский флаг, а под ним с полураз­рушенного грот-марса уже налаживают тросовые беседки для спуска раненых. До половины погрузившись в воду, повис на цепи, вероятно, сорвавшийся с перебитых походных креплений якорь, может быть его отдачу задержали в ожидании дальней­ших действий, а возможно — поврежден брашпиль или закли­нена цепь. В походном положении выровнены вышедшие из строя парные орудия на полубаке, принявшие на себя останки мичмана А. М. Нирода, до предела прижато к срезу борта носовое орудие под полубаком (№ 3), стрелявшее вплоть до поворота у острова Иодольми прямо по курсу вместе с верх­ними орудиями (№ 1 и № 2); на корму развернуто, очевидно, действовавшее при отходе и еще не остывшее от жаркого боя второе орудие под полубаком (№ 5), и у всех этих орудий, включая и переднее 75-мм, по-боевому (чего нельзя встретить ни на одном снимке «Варяга») откинуты ставни походных портов для обеспечения предельных углов обстрела. Под ними, из-под поднятой крышки, высматривает цель бортовой торпед­ный аппарат, а на корме у неповрежденного и до предела развернутого на корму в сторону врага орудия № 8 замер по-боевому чудом сохранившийся расчет. Все говорит о готов­ности «Варяга» продолжать бой. С первого взгляда даже ка­жется, что корабль не так уж сильно и пострадал: на фалах фок-мачты уцелел остановившийся на полпути черный шар, вровень друг с другом, сигнализируя о положении «прямо руль», застыли на грот-мачте конусы рулевого указателя, на своих местах остались прожекторы и даже компасы.

Но если вглядеться в снимок внимательнее, то можно заме­тить, что рядом с компасом рваными лохмотьями по леерам вокруг обгоревшей ходовой рубки свисают остатки парусиново­го обвеса и зловещим провалом зияет настил правого крыла мостика, на котором погибли мичман А. М. Нирод и почти все дальномерщики станции № 1. Нельзя не увидеть и вспоротую обшивку кожуха третьей дымовой трубы, просвечивающие про­боины вентиляционной трубы у грот-мачты, оспины пробоин в борту корабля и остовы не пригодных для использования шлюпок и парового катера. Даже вознесшиеся высоко в небо брам-реи беспомощно перекосились, потеряв свои перебитые оттяжки, а накренившиеся вместе с корпусом мачты говорят о подводных пробоинах крейсера. Невосполнимыми были потери личного состава: из расписанных по боевым постам на верхней палубе 252 человек строевой команды выбыло до 45%. Уцелели под броневой палубой машины и котлы, за броневыми кожухами сохранились элеваторы подачи и далеко еще не исчерпаны были погреба боеприпасов, но что это значило при катастрофических потерях артиллерии и ее прислуги!

На верхней палубе у машинного люка — собрал­ся военный совет. Он был недолгим, так как все понимали: на боевых постах невосполнимая убыль, повреждения неисправи­мы, корабль небоеспособен и продолжение боя приведет лишь к бесполезной гибели оставшихся людей и крейсера, без нане­сения вреда противнику. Выход один — корабль уничтожить, а команды по договоренности с командирами стационеров раз­местить на их кораблях.

От бортов «Варяга» и «Корейца» одна за другой отходят шлюпки — началась перевозка раненых, а затем и команд ко­раблей. Поручни трапов на «Варяге» сбиты, и раненых по живой цепи на руках передают вниз на шлюпки. Для тяжело­раненых с «Паскаля» прислали самый большой барказ с наст­ланными поперек досками, покрытыми брезентом. Но никакие предосторожности не могут спасти обреченных — Кирилл Зрелов, комендор с грот-марса, и сигнальщик Гавриил Миронов, пораженный взрывом того же снаряда, который убил мичмана Нирода и его дальномерщиков, умерли по пути на «Паскаль».

Около четырех часов пополудни мощный взрыв потряс рейд — это в крюйт-камере уже покинутого командой «Корей­ца» сработал фальшфейер. Корпус канонерки разорвало на несколько частей, взлетели на воздух орудия, их платформы, мачты, прожекторы. От взрыва «Варяга» пришлось отказаться по просьбе иностранных командиров, опасавшихся за безопасность своих кораблей на тесном рейде. На крейсере открыли вое клапаны и кингстоны, и командир В. Ф. Руднев, лично убе­дившись, что корабль пуст, последним покинул его на ожи­давшем у борта катере Виктора Сэнеса.

Оседая кормой, «Варяг» с развевающимся андреевским флагом начал сильно крениться на левый борт, в то время как на его юте занимался пожар. Изредка слышались взрывы — это огонь подбирался к оставшимся на палубе патронам. Издали, не решаясь подойти, следили за агонией русского крейсера, высланные в разведку японские крейсер и миноносец. В 18 ч 10 мин «Варяг» лег на борт, ушел в воду прострелен­ный андреевский флаг, взметнулись к небу теперь безмолвные жерла орудий, и ледяная вода сомкнулась над «Варягом».

СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ В ЧЕМУЛЬПО

К обследованию «Варяга» с целью скорейшего его подъема японцы приступили почти тотчас же после гибели крейсера, не стесняясь присутствием на рейде иностранных стационеров. Корабль лежал с креном 90°, углубившись левым бортом в жидкий ил. В периоды отливов, когда борт крейсера обнажал­ся над водой на четыре метра, японцы снимали с него шлюп­балки, кран-балки и шлюпки. В апреле и мае с помощью водолазов сняли часть орудий, в июне срезали мачты, трубы и вентиляторы, а с середины июля начали работы по вырав­ниванию корабля на грунте. С помощью землесосов из-под корпуса корабля удалили большую массу песка и ила, и ко­рабль лег днищем в образовавшуюся котловину, его крен уменьшился на 25°. Освободив крейсер от угля, японцы заде­лали пробоины и стали готовиться к подъему корабля с поста­новкой на ровный киль.

Узнав об этом от германского адмирала Притвица, побы­вавшего в Чемульпо, адмирал Е. И. Алексеев в «весьма секрет­ной» телеграмме из Харбина сообщал управляющему Морским министерством, что было бы крайне важно помешать японцам поднять корабль, и предлагал взорвать «Варяг».

Были ли сделаны какие-либо попытки в этом направле­нии — неизвестно, но дело у японцев застопорилось. Несмотря на мощные помпы, откачивающие до 4000 м3/ч воды, и одно­временную подачу воздуха через шланги, корабль не трогался с места. В сентябре за счет новых мощных помп, доставленных из Сасебо, суммарную подачу отливных средств довели до 9000 м3/ч, но и это не помогло, а начавшиеся зимние штормы заставили прекратить все работы.

В течение зимы заказали еще три помпы подачей по 3600 м3/ч, а в апреле 1905 г. приступили к сооружению на палубе корабля громадного поплавка, который при откачива­нии из него воды должен был оторвать корабль от грунта. Для этого борта корабля надстроили стенкой высотой 6,1 м и за­крыли крышей. Все сооружение потребовало 1000 м3 дерева. В середине мая, закончив постройку стенки на правом, обна­жающемся в отлив, борту, возобновили промывку грунта под корпусом. Через месяц крен корабля уменьшился до 3°. Через 40 дней поплавок был готов. Пробную откачку воды произвели 27 июля, а 8 августа, когда прилив скрыл весь поплавок под водой, пустили в действие все помпы, и корпус корабля, ото­рвавшись от грунта, всплыл на поверхность. На плаву заде­лали оставшиеся пробоины, откачали воду и немедленно стали готовить корабль к переходу в Японию. В эти дни до 300 че­ловек день и ночь работали на корабле. Свыше. 1 млн. йен стоил японцам один только подъем «Варяга», который 23 ок­тября в сопровождении японского транспорта своим ходом вы­шел из Чемульпо в Сасебо.

Более 10 лет под названием «Сойя» провел в японском флоте многострадальный корабль, прежде чем на нем вновь поднялся андреевский флаг.

***Литература:***

**Костенко В.П. на «Орле» в Цусиме. Л., Судпромгиз, 1955;**

**Порт-Артур (Воспоминания участников). Нью-Йорк, изд-во им. Чехова, 1955;**

**Руднев Н.В. Командир легендарного крейсера. Тула, 1960;**

**Флот в первой мировой войне. Т.1. действия русского флота. М., Воениздат, 1964;**

**Мельников Р.М. Крейсер «Варяг». Л., изд-во «Судостроение», 1975**

# *Государственная Морская Академия*

**имени адмирала С.О.Макарова**

**Факультет Военного Обучения**

**Реферат на тему:**

**Выполнил: к-т Бондалетов С.Ю.**

**631 уч. Взвод**

## Санкт-Петербург

**1999**