

Подвиг крейсера "Варяг"

Прошло 102 года с того памятного дня 27 января (9 февраля) 1904 г., когда два русских корабля - крейсер "Варяг" и канонерская лодка "Кореец" приняли неравный бой с японской эскадрой в составе шести крейсеров и восьми миноносцев на рейде корейского порта Чемульпо. После боя, продолжавшегося 3/4 часа, "Варяг" имел огромные разрушения и много пострадавших: убиты - один офицер и 33 матроса, ранены - четыре офицера (в том числе командир корабля капитан 1 ранга В.Ф.Руднев) и 70 матросов. "Варяг" был затоплен командой здесь же, в районе Чемульпо.

В далеком 1904 г. этот подвиг всколыхнул всю Россию. О нем написаны книги, сняты фильмы, сочинены песни. Кажется, что все уже известно, но тщательное изучение документов, которые хранятся в Российском государственном архиве Военно-Морского флота, позволяет добавить какие-то новые штрихи в известный сюжет.

11 апреля 1898 г. в Петербурге, в здании главного Адмиралтейства был подписан контракт на постройку крейсера водоизмещением 6000 т. Свое название новый корабль получил от корвета "Варяг", входившего в состав Атлантической эскадры контр-адмирала С.С.Лесовского, посетившей США в сентябре 1863 г. Строили "Варяг" на старейшей американской судостроительной верфи "Вильям Крамп и сыновья". Срок постройки по современным меркам был очень небольшой - 20 месяцев. Сюда входили проектирование, постройка, поиск контрагентов, испытания. Сроки выдержать не удалось и с опозданием на семь месяцев, в сентябре 1900 г. корабль, наконец, приступил к своим главным ходовым испытаниям. На испытаниях "Варяг" развил скорость даже несколько большую, чем контрактная - 23 1/4 узла. Обмен приветственными телеграммами, - и вот "Варяг" назван "новым блестящим успехом" верфи Крампа и лучшим кораблем российского флота.

"Варяг" стал головным кораблем новой серии легких крейсеров, построенных для "нужд Дальнего Востока", по существу, экспериментальным кораблем, на котором был применен ряд мало проверенных новшеств, сыгравших в его судьбе неблагоприятную роль. Впоследствии в этой же серии были построены "Аскольд", "Богатырь" и "Олег", но уже значительно усовершенствованные и ставшие лучшими в классе средних бронепалубных крейсеров русского флота. Крейсер вступил в свою первую кампанию 2 января 1901 г., а Филадельфию покинул лишь 10 марта 1901 г. Затем последовал переход в Кронштадт, где "Варяг" ожидал торжественный прием и высочайший смотр. Крейсер представлял собой эффектное зрелище - белоснежный корпус, черно-желтые трубы, изящные линии корпуса, ярко-зеленая окраска подводной части, позолота носового украшения, электрическая иллюминация. На корабле - масса технических новшеств, но некоторые из них еще не проверены и доставляют команде массу неприятностей. В первую очередь, очень уязвимой оказалась энергетическая установка корабля. Все последующее время, вплоть до начала Русско-Японской войны, идет постоянный ремонт котлов французской системы Никлосса, переборка механизмов. Разрыв водогрейных трубок в котлах уже унес несколько жизней, и кочегары боялись подходить к ним. Машины не работали на полную мощность, требовали больше топлива. Никогда больше крейсер не показывал достигнутой на испытаниях скорости. Как заметил командующий эскадрой Тихого океана вице-адмирал Старк, чем больше "Варяг" ремонтируют, тем меньшую скорость получают. В итоге, в свой последний бой "Варяг" пошел с рейда Чемульпо со скоростью не более 14 узлов, и все на крейсере знали, что от японских судов им не уйти, то есть шансов избежать боя нет.

1 марта 1903 г. в командование крейсером вступил капитан 1 ранга В.Ф.Руднев, заменив на этом посту первого командира капитана 1 ранга В.И. Бэра. Рудневу в это время исполнилось 47 лет, на службе во флоте он провел почти 30 лет, в том числе последние 10 - на Балтике, плавая старшим офицером или командиром на броненосцах и канонерских лодках. Надо сказать, что командный состав на "Варяге" к этому времени почти полностью обновился. Многие офицеры "Варяга" впоследствии командовали миноносцами во время Русско-Японской войны. Бэр погиб на броненосце "Ослябя", а вот матросы прошли на "Варяге" весь путь до Чемульпо.

В фондах РГАВМФ сохранились документы о тревожной ночи 26 января и трагических событиях 27 января (8-9 февраля) 1904 г. Это текст ультиматума командующего эскадрой японского императорского флота контр-адмирала С.Уриу командирам иностранных судов, стоящих на рейде Чемульпо, протокол заседания командиров кораблей и их ответный ультиматум Уриу, вахтенный журнал крейсера "Варяг" с подробными списками погибших, раненых и оставшихся в живых после неравного боя с японской эскадрой. Последняя запись в этом журнале гласит: "в 6 часов 10 минут крейсер "Варяг" погрузился в воду, легши совсем на левый бок".

Подробные отчеты о бое на рейде Чемульпо составили командир английского крейсера "Тэлбот" капитан 1 ранга Л.Бейли и командир французского крейсера "Паскаль" капитан В.Сэнес. Эти документы были представлены морскому командованию Англии и Франции, позже их копии получило Морское министерство России. В.Сэнес, в частности, писал: *"Варяг" затонул, похоронив с собой всех героев, которых сразила такая почетная смерть*". Имя этого крейсера *"перейдет в историю и будет вечным памятником наиболее славного морского подвига"*.

Интересна позиция русского морского командования. Наместник его Императорского Величества на Дальнем Востоке Е.И.Алексеев в телеграмме великому князю генерал-адмиралу Алексею Александровичу от 17 февраля 1904 г. писал: *"Хотя мною не получены донесения... о бое под Чемульпо 27 января, но, основываясь на сообщении нашего посланника в Сеуле, примерное мужество и самоотверженность командиров, офицеров и команд, проявленные в этом славном деле, заслуживают особой похвалы и достойны монаршего признания..."*. 23 февраля 1904 г. последовал высочайший указ о награждении командиров, членов экипажа и команд крейсера "Варяг" и канонерской лодки "Кореец". И вдруг среди моря восторгов и хвалебных речей попадает записка управляющего делами Особого комитета Дальнего Востока А.Абаза управляющему Морским министерством Ф.К.Авелану: *"...всех здоровых встретили великолепно и триумфально. Раненые же, обтрепанные, перевязанные, в ленточках "Паскаль" и "Тэлбот" стояли отдельной кучкой, бледные, очевидно, истомленные. На них никто не обратил внимания, и они стояли, недоумевая, куда им деться"*. Нашелся фургон, в который поместили особенно ослабевших, остальные поплелись пешком в отчаянном виде. Никакой реакции на эту записку со стороны Авелана не последовало.

Закончить хочется рассказом еще об одном интересном событии: из документов известно, что, покидая "Варяг", Руднев взял с собой вахтенный журнал, корабельную кассу, шифры, сданные впоследствии на хранение генеральному консулу в Шанхае. Кстати, все шифры канонерской лодки "Кореец" ее командир Беляев уничтожил в присутствии свидетелей. Этот факт обсуждался в Морском генеральном штабе, и действия Руднева вызвали неудовольствие морского командования.

4 ноября 1904 г. Императорское российское посольство в Париже препроводило в Главный морской штаб флаг с крейсера "Варяг". Этот флаг передал в редакцию французской газеты "Le petit Parisian" матрос крейсера "Паскаль" Эжен Салаюн. Он рассказал, что этот белый с синим Андреевским крестом флаг, снял с реи тонущего крейсера матрос Прилепский. Вплавь он добрался до "Паскаля" и в лазарете, сняв со своего тела, передал этот флаг Салаюну, который добровольно обслуживал раненых с русского крейсера. В Главном морском штабе было учинено расследование, смысл которого заключался в том, стоит ли награждать французского матроса. Потом решили, что он уже получил повышение по службе, и с него достаточно. Ни о Прилепском, ни о самом флаге никто больше не вспомнил. Возможно, исследователи еще заинтересуются этой странной и запутанной историей.

В заключение следует сказать, что народная память о подвиге "Варяга" жива. В адрес архива постоянно приходят запросы со всей России с просьбой найти в документах сведения о своих предках, односельчанах, уроженцах самых разных уголков России - участниках Русско-японской войны. По всем этим запросам РГАВМФ предоставляет соответствующую информацию.