

В.Н. ПОЛОВИНКИН, А.Б. ФОМИЧЕВ
Под общей редакцией
Главнокомандующего ВМФ РФ адмирала В.В. ЧИРКОВА

ПОХОД В БЕССМЕРТИЕ



Санкт-Петербург
2013

УДК 504.42
ББК 68.1
П 52

Под общей редакцией
Главнокомандующего ВМФ РФ адмирала Чиркова В.В.

Половинкин В.Н., Фомичев А.Б.

П 52 Поход в бессмертие / В. Н. Половинкин, А. Б. Фомичев. — СПб.: АИР, 2013. — 616 с., ил.

ISBN 978-5-906224-03-3

Этот труд является составной частью серии книг авторов «Россия и Военно-морской флот – едины». Он представляет собой новый литературный жанр – художественную публицистику. В эту книгу вошел анализ опыта Русско-японской войны, выполненный авторами на базе малоизвестных широкому читателю публикаций, воспоминаний активных участников этих трагических для России событий. В книге подробно изложены объективные и субъективные причины Цусимской катастрофы. Показана роль личности в организации и ведении вооруженной борьбы на море и на суше. Приведены фрагменты биографий отдельных наиболее ярких личностей Российской Империи и других морских держав, показана их роль в создании и укреплении боевой готовности Российского Императорского Флота и Военно-морских сил зарубежных государств. Особое внимание в монографии уделено использованию трагического опыта Русско-японской войны в воссоздании нового Флота Российской Империи. Показано непреходящее значение этого опыта и в современных условиях. В работе исследовано влияние новой военно-морской техники, нового оружия на облик перспективных кораблей и тактику их использования. Приведен сравнительный анализ различных подходов использования опыта Русско-японской войны в ведущих морских державах мира. Сформулированы некоторые рекомендации по строительству флотов в переходный период, имеющие объективный, интернациональный характер. В монографии подняты и другие проблемы, касающиеся государственной морской политики и строительства современного Военно-морского флота. Монография может быть полезной широкому кругу читателей, которым не безразлична судьба отечественного Военно-морского флота и нашей Великой Родины. Данная книга не является строгим историческим трудом и в большей своей части отражает личные точки зрения авторов.

Книга издана при содействии АО «ЗАСЛОН»

**УДК 504.42
ББК 68.1**



(с) Агентство «Информационные ресурсы» (АИР)

ISBN 978-5-906224-03-3

(с) Коллектив авторов



«Необходимо от времени до времени вспоминать о главной задаче, которую должны преследовать все гины, служащие на военном флоте, а именно, приготовить корабль к войне, и при решении вопросов иметь в виду, что мир не вечен, что не для мирного плавания делаются все расходы, сопряженные с содержанием флота... Каждый военный или пригастный к военному делу человек, чтобы не забывать, для чего он существует, поступил бы правильно, если бы держал на видном месте надпись «ПОМНИ ВОЙНУ»!

Вице-адмирал СТЕПАН ОСИПОВИЧ МАКАРОВ



**ВСЕМИРНЫЙ
КЛУБ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ**

Русско-японская и последовавшая за ней Первая мировая война явились большим испытанием для России, изменили её экономику, политику, общественное сознание. Главный урок, который мы должны вынести из истории начала XX века: война — это трагедия с непредсказуемыми историческими последствиями. Это огромные человеческие жертвы, уничтоженные материальные и культурные ценности...

Михаил Пиотровский
Президент Всемирного клуба петербуржцев
Директор Государственного Эрмитажа

СОДЕРЖАНИЕ

О Русско-японской войне и настоящем издании ...	6
Вместо предисловия	26
1. Анализ военно-политической обстановки в регионе перед Русско-японской войной. Геополитические причины войны	54
2. Русско-японская война 1904–1905 годов. Принимаемые решения и их трагические последствия	251
3. Уроки Русско-японской войны. Развитие отечественного кораблестроения	461
4. Заключение	605
5. Список использованных источников	608

О РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЕ И НАСТОЯЩЕМ ИЗДАНИИ

Широко известны слова министра внутренних дел России В.К.Плеве: «Чтобы удержать революцию, нам нужна маленькая победоносная война». В этих словах была своя правда: революция в России давно назревала, и победоносная война могла сдержать революцию, а поражение в войне — приблизить.

В свою очередь, начавшееся революционное движение оказало существенное влияние и на действующую армию. Энергично принялись за работу представители революционных партий, различные агитаторы, возникла подпольная литература, имевшая целью расшатать доверие офицера к своим начальникам, доверие солдата к офицерам, доверие всей армии к правительству. Началось заметное разложение и рост антиправительственных настроений не только среди солдат, но и среди офицерского состава...

Уже в 1905 г. В печати стали появляться статьи и книги, прямо указывающие на то, что главным виновником поражения в войне являлся отсталый государственный строй России. Ленин характеризовал Русско-японскую войну как военный крах русского самодержавия. Удивительно, но даже современные научные труды полны перепевами этих односторонних и политизированных оценок, не учитывающих геополитических и военных реалий начала 20 века.

110 лет — достаточный срок для осмысления. Предлагаемая вашему вниманию книга необычна и по форме, и по содержанию. В монографии, помимо известных, представлены многочисленные не публикуемые ранее сведения и документы, в том числе, представленные участниками войны и их потомками, оказавшимися в вынужденной эмиграции. в формировании концепции издания принимали участие военные, известные деятели российской науки и культуры. Благодаря современным технологиям, нам удалось собрать и представить их мнения в рамках небольшого виртуального круглого стола, объединившего главнокомандующих ВМФ СССР и России, ведущих военных экспертов.

Эти мнения неоднозначны, но они есть отражение исторической данности и объединяющей позиции всех участников: уважения истории и любви к Родине.

Особое внимание авторов, рецензентов и главного редактора издания — адмирала В.В. Чиркова — уделено роли Военно-морского флота в Русско-японской кампании, выводам из этого трагического и героического этапа российской истории.

Главнокомандующий ВМФ,
адмирал Виктор Викторович Чирков

Уже задолго до начала Первой мировой войны ясно обнаружались глубинные проблемы, порожденные XIX столетием. Наряду с высоким совершенством его технических и интеллектуальных достижений, интенсивным становлением новых возможностей и форм деятельности, выявилась напряженность жизненного пространства, на котором все это происходило.

Тихоокеанский регион не стал исключением. Сложившаяся на Дальнем Востоке военно-политическая обстановка, а также объективное стремление двух империй к дальнейшему динамичному развитию делали Русско-японскую войну объективно неизбежной. Российская империя проводила на Дальнем Востоке агрессивную политику и законно стремилась к Великому океану, к азиатским рынкам сбыта. Существовала в государстве и идея продвинуть границы империи до берегов Желтого моря. Такая внешняя политика России, а также рост ее международного авторитета фактически и предопределили начало военных действий.

Задержать начало военного конфликта было возможно, только отказавшись от выхода на Дальнем Востоке к морю и при утрате перспективных рынков. Планы японского руководства также были грандиозными: для начала подчинить себе Корею и Маньчжурию, а затем — поработить огромный и незащищенный в то время Китай. Дальнейшие планы Японии уже касались захвата значительной территории Российской империи.

По мнению историков ряда стран, именно Русско-японская война окончательно установила влияние военно-морской мощи на ход истории. После нее многие военные теоретики пришли к выводу, провозглашенному еще Петром Великим: в чью бы пользу ни скла-

дывался исход того или иного сражения, победа всегда остается за тем, кто владеет морями.

Хорошей иллюстрацией являются события 1898 года, когда Россия одной только угрозой применения своего Тихоокеанского флота фактически выставила японцев с Ляодунского полуострова. В первую очередь мощный флот, а не сильная сухопутная армия объективно становится решающим фактором политики в отдаленных регионах мира. Боевой корабль становится по праву первым послом государства, носителем государственного флага и всей государственной атрибутики и символики. Более того, мощный военно-морской флот, состоящий из крупных кораблей, даже не предпринимая боевых действий, не проводя морских операций, обеспечивает решение задач внешней политики практически любого государства мира.

Сегодня нам как никогда следует помнить об этом и все делать для того, чтобы вернуть русские корабли на просторы мирового океана, оторвать их от причалов.

Наша страна более 15 лет практически не строила новые боевые корабли. Мы с удивительной беспечностью потеряли позиции ведущей морской державы.

Между тем, именно с развитием Военно-морского флота связано решение многих внешнеполитических проблем нашего государства. Самый очевидный пример — Тихоокеанский регион. Со времен Русско-японской войны ситуация, конечно, изменилась, но долговременная геополитическая стратегия претерпела со стороны наших соседей только незначительные вариации. Неурегулированные проблемы имеют место в отношениях с Японией, США и Китаем. Каждая из этих стран под различными предлогами ставит вопрос о пересмотре наших восточных государственных границ.

Переход кораблей адмирала Рожественского в 1905 году, с точки зрения его материально-технического обеспечения, был далеко не идеален.

В то же время в истории ВМФ СССР был опыт, когда флот имел эскадры в Тихом и Индийском океанах и действовал там достаточно эффективно. Если потребуются, руководство военно-морских сил будет предлагать правительству и Президенту вновь создавать в регионе оперативные соединения на постоянной основе.

Мы сейчас продолжаем работу по обеспечению базирования сил ВМФ за пределами Российской Федерации. В рамках этой работы на международном уровне прорабатываются вопросы создания пунктов материально-технического обеспечения и в Тихоокеанском регионе.

В первую очередь, это связано с тем курсом, который проводится нынешним Президентом и правительством Российской Федерации, на возвращение России в Мировой океан, утверждение России как геополитического центра силы.

Главнокомандующий ВМФ,
заместитель Министра обороны СССР,
Герой Советского Союза, адмирал флота
Владимир Николаевич Чернавин

Недооценка значения морской силы для развития государства, снижение внимания к проблемам флота всегда приводили к тяжелейшим последствиям для нашего Отечества.

Трагедий в истории Российского флота было немало. Цусима — одна из них.

Обреченность похода эскадры Рождественского совершенно очевидна. Однако прежде чем еще раз обвинить руководство России в несчастьях этой войны, необходимо вспомнить все стратегические реалии. Войска микадо, высадившиеся в Корею и Маньчжурии, полностью зависели от надежности морских коммуникаций с метрополией. Да и сама высадка вряд ли могла состояться при господстве русского флота, да и просто при более активных действиях Порт-Артурской эскадры. Но даже когда японский экспедиционный корпус двинулся по просторам Маньчжурии — к Порт-Артуру и навстречу главным силам русской армии — захват пути его снабжения мог бы оказать влияние на весь ход войны.

Поэтому решение отправить на помощь блокированной в своей базе 1-й Тихоокеанской эскадре силы Рождественского (первоначально включавшие только новые броненосцы и крейсера) было не только не бессмысленным, но и, возможно, единственным активным шагом. Соединившись, русские корабли имели бы весьма заметное превосходство над японцами, которое отчасти компенсировало бы неудобство стратегического положения. Другое дело, что политическое решение не было подкреплено должными практическими шагами и военными мероприятиями, несомненно и тактические ошибки адмирала Рождественского.

Будучи Главкомом ВМФ СССР, вместе с нашим Флотом и моим поколением военных моряков пережил, надеюсь, последнюю трагедию нашего Флота. С распадом СССР Военно-морской флот на Бал-

тике, юге России, Каспии потерял большую часть военно-морских баз, инфраструктуры, значительные запасы оружия и технических средств. Тихоокеанский флот существенно снизил свои боевые возможности. Остро встал вопрос о судьбе Черноморского флота. Колоссальные усилия стоило сохранение ЧФ как единого боевого организма под юрисдикцией России с подчинением главнокомандующему ОВС СНГ. Именно эти решительные действия сорвали план захвата Черноморского флота по образцу захвата трех военных округов СССР Украиной и перевели ситуацию в русло переговоров.

К концу 90-х резко, почти в четыре раза, сократился боевой корабельный состав ВМФ, возросли сложности с ремонтом кораблей, нарастает процесс старения флота, хроническое недофинансирование ВМФ отразилось, прежде всего, на новом кораблестроении.

В результате Россия стала терять свои позиции великой морской державы. Такое состояние морской деятельности РФ, а главное, отсутствие в недавнем прошлом в государстве реальных шагов по восстановлению позиций России в Мировом океане, сказалось на возрастании реальных и потенциальных угроз национальной безопасности России с морских и океанских направлений в главных областях ее деятельности.

Нельзя забывать уроки истории, в том числе, Русско-японской войны, и наше героическое прошлое. Настоящий труд в этом отношении весьма полезен. Следует вспомнить, и как возродился наш Флот России в кратчайший срок после разгрома и тяжелейших потерь в корабельном составе после поражения в Русско-японской войне, и как решались вопросы разработки и строительства новых кораблей для нашего Флота, и как возрождение Флота стало поистине национальной идеей российского общества в тот период. Следует помнить, и как воссоздавался военный Флот страны после Революции 1917 года, роль комсомольских призывов во Флот и другие вопросы этого сложного периода нашей истории. А как создавался океанский ракетно-ядерный флот в послевоенный период?

Особо хочется сказать о повышении престижа и почёта военной службы вообще и в военном Флоте в частности. Сегодня Флот в таком состоянии, что эти и другие вопросы его возрождения требуют незамедлительного решения.

Разные периоды истории, разные ситуации и обстановка в стране, но во всех случаях возрождения Флота имела место концентрация политических, экономических и научных сил общества на решении общей национальной задачи — и это единение обеспечивало успех.

Главнокомандующий ВМФ,
адмирал флота Феликс Николаевич Громов

Давно назрела задача преодолеть политико-идеологические стереотипы, вульгаризаторские подходы к истории, в том числе, военной.

Можно не идеализировать нашу старину, но вместе с тем нельзя забывать пушкинские слова о том, что «уважение к минувшему — вот черта, отличающая образованность от дикости. Гордиться славою своих предков не только можно, но и нужно».

Легковесное отношение к прошлому, поверхностные суждения о нем служат дурным примером новому поколению и политиков, и военных специалистов, порождая излишнюю самоуверенность и дилетантизм в решении современных сложнейших задач.

Без всякой идеологии. Отсутствие военного флота или его недостаточный потенциал искушает сопредельные или даже удаленные государства применить военно-морскую силу или угрожать ее применением для достижения своих политических целей.

Территориальные притязания соседей на дальневосточные территории Российской империи обозначились ещё в период царствования Анны Иоанновны (1730–1740 гг.).

Поэтому для защиты собственной территории, а также стратегически важных морских торговых путей и рыбных промыслов на российском Дальнем Востоке началось строительство военных кораблей. 21 мая 1731 года Сенат учредил Охотский военный порт, ставший первым в истории постоянно действующим на Дальнем Востоке российским военным портом. Именно поэтому дата 21 мая считается Днём рождения Тихоокеанского флота (ТОФ). Несмотря на то, что русские моряки осваивали океан с XVII века, история ТОФ как полноценного оперативно-тактического объединения начинается лишь со второй половины XIX века.

Мощных ледоколов тогда не было, и приходилось или на полгода ставить эскадру на прикол, или на зиму уходить в порты Японии или Китая. Русской эскадре на Дальнем Востоке давно уже требовался незамерзающий порт. Единственная военно-морская база на Тихом океане, Владивосток, зимой замерзала.

Морское министерство рассматривало несколько вариантов создания незамерзающей военно-морской базы. Причем моряки отдавали предпочтение не Порт-Артуру, а базе на юге Корейского полуострова. Основные аргументы: контроль над стратегическим Цу-

симским проливом, защита Кореи от вторжения японцев и, наконец, Владивосток был вдвое ближе (почти на 800 миль).

Занятие Порт-Артура стало вынужденной мерой. России пришлось решать, занимать ли ей Порт-Артур, или его займут другие. (По данным Морского министерства, в район уже двигалась английская эскадра).

Серьёзной вехой в истории Тихоокеанского флота стало завершение строительства Транссибирской магистрали в 1903 году. Транссиб существенно улучшил технические возможности флота и качественно расширил потенциал его усиления. Была создана основная инфраструктура для обеспечения деятельности флота.

Война 1904-1905 годов стала одним из самых серьёзных испытаний для флота за всю его историю. Тогда флот был прославлен подвигами крейсера «Варяг», эсминца «Стерегущий» и броненосца «Адмирал Ушаков» и унижен поражением в Цусимском бою.

«Маньчжурский урок» заставил российское руководство заняться улучшением состояния вооружённых сил. С 1905 по 1912 г. В стране осуществляются важные военные реформы. Обновляется старший командный состав. Улучшается подготовка офицеров. Вводятся новые, современные воинские уставы. Войска оснащаются более совершенным вооружением. Обновляется флот. На смену броненосцам приходят более мощные линейные корабли. Эти реформы укрепили вооружённые силы накануне более грозного столкновения с Германией. Как свидетельствовал генерал А. И. Деникин, «не будь тяжёлого маньчжурского урока, Россия была бы раздавлена в первые же месяцы Первой мировой войны».

Поражение от Японии способствовало также росту внимания правительства к проблемам Сибири и Дальнего Востока. Знаменитая столыпинская переселенческая политика привела к тому, что с 1906 по 1913 г. на восток переехало 3,5 млн. человек. В результате русское население Сибири и Дальнего Востока удвоилось. Это имело не только хозяйственное, но и стратегическое значение: война с Японией выявила незащищённость дальневосточных рубежей страны. Благодаря этому, впоследствии были увеличены советские мобилизационные резервы, которые так пригодились, если и не определили исход Великой Отечественной войны.

Если Россия не хочет в будущем поступиться коренными интересами, а они у нее на море весьма значительны, она объективно вынуждена иметь для этого Военно-морской флот, который, благода-

ря своему составу и мощи, мог бы надежно осуществлять сдерживающие функции по отношению к возможным проявлениям недружественных намерений других морских держав, не только ради сиюминутных задач, но и во имя будущего.

Главнокомандующий ВМФ,
адмирал флота Владимир Иванович Куроедов

Авторский коллектив обратился к одной из самых глобальных трагедий Российского государства.

Именно Русско-японская война стала основой для создания в мире принципиально новых кораблей, тактики их использования, а также новейших образцов корабельных технических средств, оружия и вооружения. В первую очередь такими новыми кораблями стали дредноуты, эскадренные миноносцы и подводные лодки. Опыт Русско-японской войны дал толчок развитию средств связи, наблюдения и управления силами. В этот период появились идеи создания морской авиации, зарождался принципиально новый облик надводных кораблей, который практически сохранился до появления ракетного вооружения в начале 50-х годов прошлого столетия. Революционные изменения коснулись артиллерийского и минного оружия. На вооружении кораблей и подводных лодок появились торпеды, различные, в том числе, неконтактные, мины. Окончательно утвердились основы теории живучести кораблей. Получила дальнейшее развитие организация боевых аварийных ремонтов кораблей. Практически во всем мире изменилась система подготовки специалистов для военно-морского флота. На флотах мира появилась целая плеяда талантливых флотоводцев, адмиралов и офицеров, которые своей боевой, служебной и творческой деятельностью на века прославили свои флоты, народы и государства.

Цель, которую поставили себе авторы, анализируя события национальной трагедии 1904-1905 гг., достигнута. В книге показаны все проблемы решения задач внешней политики государств с участием вооруженных сил. Убедительно представлена роль Военно-морского флота. Отражена взаимосвязь стратегии с кораблестроительными программами.

Сделана попытка показать непреходящее значение Русско-японской войны. В связи с этой задачей следует, с одной стороны,

отметить значимость проведённого авторами глубокого анализа для сегодняшнего понимания роли и места Флота и его дальнейшего развития. Авторы убедительно показывают, что уроки истории просто необходимо учитывать сегодня (конечно, с учётом сегодняшней политической ситуации). С другой стороны, хотелось бы пожелать, чтобы авторы были более корректны в своих суждениях и критике прошлого, особенно в тех случаях, когда ими проводятся параллели с настоящим. Крайне сложно, находясь на позициях сегодняшнего дня, дать объективную оценку той или иной личности или тех или иных решений. Тем более — необходимо более деликатно проводить параллели с сегодняшним днём.

Сегодня, как никогда ранее, Российской Федерации требуется мощный, сбалансированный ВМФ.

Для адекватного реагирования на существующие угрозы национальной безопасности России необходимо восстановить наряд сил дальней морской и океанских зон. Россия должна располагать не только стратегическими ядерными силами морского базирования, но и соответствующими группировками морских сил общего назначения, развернутыми в океанских стратегических районах и морских зонах.

В заключении хочется ещё раз подчеркнуть особую значимость проведённой авторами работы в нынешних условиях — когда значительно усилилось внимание государства к проблемам и развитию флота, когда учёт уроков истории позволит избежать ошибок в настоящем и, что самое главное, в будущем.

Главнокомандующий ВМФ,
адмирал флота Владимир Васильевич Масорин

Командующий Маньчжурской армией, Главнокомандующий всеми сухопутными и морскими вооружёнными силами, действующими против Японии, генерал-адъютант, генерал от инфантерии А.Н. Куропаткин, говоря об итогах Русско-японской войны, в частности, отмечал: «Я был бы счастлив принять всю ответственность на себя и признать, что я один виновен в постигших Россию военных неудачах. Но это было бы неверно исторически и вредно для дела, ибо могло уменьшить в нашей, несмотря на неудачи, великой

армии сознание важности всестороннего исследования всех причин наших частных неудач, дабы избежать их в будущем...».

Научный труд «Поход в бессмертие», изданный под руководством Главнокомандующего ВМФ РФ, адмирала В.В. Чиркова, всецело посвящен разностороннему системному анализу как геополитических причин Русско-японской войны, так и причин тотального поражения отечественного Императорского флота в этой войне. В определенном смысле труд занимает обособленное место в военной публицистике, посвященной этому историческому событию.

В Цусимском сражении японский флот почти полностью уничтожил русскую эскадру, переброшенную на Дальний Восток с Балтики под командованием вице-адмирала З.П. Рожественского. Из 17 кораблей 1 ранга 11 погибли, 2 были интернированы, а 4 попали в руки противника. Из крейсеров 2 ранга 2 погибли, 1 разоружился и только 1 (яхта «Алмаз») достиг Владивостока, куда прибыли также всего два эскадренных миноносца из девяти. Из 14334 русских моряков — участников сражения — 5015 человек, в том числе 209 офицеров и 75 кондукторов, были убиты, утонули или скончались от ран, а 803 человека получили ранения. Многие раненые, включая командующего эскадрой (а всего 6106 офицеров и нижних чинов), попали в плен.

Горький опыт Русско-японской войны был учтен и послужил причиной реорганизации армии и флота, которая была блестяще проведена в 1908-1910 годах. Это позволило отечественному военному флоту в период Первой Мировой войны достойно решать все поставленные ему боевые задачи.

Причины Русско-японской войны авторы обоснованно объясняют стремлением мировых держав, прежде всего Англии и США, остановить национальный экономический рост Российской империи.

В монографии убедительно показано, что в действительности на Дальнем Востоке произошла трагедия, вызванная целым рядом факторов. Эти факторы условно можно разделить на три группы: военные, политические и хозяйственные. Например, Русско-японская война в первую очередь показала возросшую роль тыла в войне, в том числе, и в войне на море.

К военным факторам можно также отнести неподготовленность театра боевых действий, а также неподготовленность главных сил Российского Императорского флота.

По сути, все корабли Императорского флота того времени и их вооружение были во многом экспериментальными. Отечественный

военный флот отличался недопустимой разнотипностью. Большинство кораблей Тихоокеанского флота были построены для Балтики и предназначались, в основном, для борьбы в европейских водах с английским флотом. В это время в России господствовала доктрина крейсерской войны на океанских коммуникациях противника. Поэтому корабли в России создавались, в первую очередь, для борьбы с торговым флотом, в крайнем случае, для незначительных столкновений. Лишь в последние годы XIX века началось строительство классического океанского флота.

Япония же строила флот по английским моделям и на английских верфях специально для дальневосточного театра военных действий. Это давало японцам большое преимущество. Кроме того, России просто не хватило времени на создание большого количества легких кораблей, где преимущество японцев была огромной.

В ходе Цусимского сражения выявились недостатки в защите корпусов отечественных кораблей, которые прежде всего сказались на живучести боевых рубок. Их выход из строя парализовал управление не только отдельных броненосцев, но и эскадры в целом.

При сравнении русских и японских боевых кораблей, участвовавших в войне, видно, что ни броненосцы, ни крейсера, ни миноносцы не уступали по своим тактико-техническим характеристикам японским кораблям. В то же время многочисленные потери, понесенные Российским флотом в этой войне, можно объяснить, прежде всего, несовершенством крупнокалиберной артиллерии, снарядов, а также способов ее применения и управления огнем.

Опыт Русско-японской войны изучали во всем мире. Морские державы срочно вносили коррективы в тактику применения сил флота, в проекты строящихся кораблей, пытаясь устранить недостатки, выявленные в ходе войны. Например, уже в 1905 году в Портсмуте был заложен принципиально новый линейный корабль — дредноут.

Война убедительно показала роль миноносцев на море, которые не только участвовали в сражениях, но и выполняли разведку, охрану, минные постановки, траление. Резко возросли требования к скорости миноносцев и их маневренности.

Боевые действия на море выявили сильные и слабые стороны русских крейсеров. Наиболее удачным типом броненосного крейсера, как и следовало ожидать, оказался «Баян». Артиллерия главного калибра, заключенная в башни, хорошо бронированный борт позволяли ему успешно соперничать с новейшими японскими крейсерами.

Броненосные и бронепалубные крейсера с открытым расположением артиллерии и слабым бронированием не выдержали испытаний и в эскадренных боях понесли большие потери. В то же время они достаточно хорошо справлялись с операциями по нарушению морских коммуникаций противника. Тенденция специализации крейсеров продолжала углубляться. Однако в России специализация крейсеров не могла быть завершена сразу после войны.

В монографии авторы утверждают, что военные и политические процессы, проявившиеся в ходе и после Русско-японской войны, можно наложить на современность. Это действительно так. Многие проблемы строительства современного ВМФ могут быть решены на базе полученного трагического опыта. Каждый элемент деятельности военного флота, каким бы он мелким ни был, всегда носит отпечаток индивидуальности, и как бы ни были разнообразны решения, но если они отвечают духу обстановки и принципам военного искусства, они всегда приводят к единому отрицательному результату.

Главный вывод, который мы сегодня должны сделать из глубоко проанализированной авторами трагедии, тот, что война — это высший экзамен всей повседневной офицерской работе, и государство вправе рассчитывать, чтобы на этот экзамен офицерский корпус явился во всеоружии и чтобы для нас не было неожиданных вопросов, которые окупаются собственной кровью и кровью подчиненных.

Каждый новый год, особенно в современном военном деле, обогащается новыми элементами: постоянно совершенствуется оружие, способы его применения, видоизменяется техника, повышаются требования и усложняются боевые задачи. Если раньше все достоинства офицера воплощались, в первую очередь, в понятии храбрости и исполнительности, то в настоящее время одних этих качеств уже недостаточно. Сегодня от флотского офицера, помимо храбрости, дисциплинированности, преданности делу, требуются еще фундаментальные знания и практические умения. Современная тактика ВМФ — эта тактика продуманных, обоснованных планов, тактика своевременных директив, решений и, что самое главное, разумной инициативы.

В современном мире Военно-морской флот — вечный бдительный часовой, который никогда не покидает своего поста. Постоянная бдительность и совершенствование на славу Великой Родины — вот его обязанности; безопасность, величие и слава отечества — вот его права!

Главнокомандующий ВМФ,
адмирал Владимир Сергеевич Высоцкий

Международная обстановка на Дальнем Востоке в конце XIX века характеризуется усилением борьбы ведущих государств мира за господство на Тихом океане и за раздел Китая.

Весь передовой мир в это время переходит к индустриальным технологиям. Россия здесь колоссально отстает, зато она является наиболее растущей страной по народонаселению (10% населения мира в то время проживало в России), в стране была отменена смертная казнь. Россия была самым крупным поставщиком хлеба в Европе, финансы страны после 15 лет мира окрепли, правительство страны ищет внешних рынков, поскольку внутренний уже не может удовлетворить её, и всё более становится на путь колониальных захватов на Дальнем Востоке, прежде всего, к подчинению Манчжурии и Кореи. Япония же в конце XIX века сделала мощный рывок в укреплении своего военного и особенно военно-морского потенциала и к началу войны превосходила Россию по всем параметрам, в том числе, по военно-морскому флоту. Англия настойчиво хотела остановить движение России на Восток и Тихий океан. США в это время уже взяли курс на укрепление своих позиций в Тихоокеанском регионе. Этого в России не поняли. Столкновение между Россией и Японией становилось неизбежным.

Морское ведомство было не лучше и не хуже других ведомств. Оно отражало в себе тенденцию внутреннего развала, которая была столь характерна для всего аппарата правительства. Она выразилась здесь в запоздании с сосредоточением сил на Дальнем Востоке (японцы были готовы в 1903 г., мы же предполагали закончить сосредоточение в 1905 г., оставаясь до того слабее их), в необорудованности баз для флота (Порт-Артур не имел даже дока), в отвратительно поставленном снабжении, в негодности флота к войне, в отсутствии достаточно разработанного плана войны; дурная техническая часть, негодные снаряды, неудовлетворительные типы судов, неподготовленность личного состава — все это в целом создало условия, при которых русский флот не мог победить.

Управление войсками на Дальнем Востоке с начала войны не получило необходимой четкости. Главнокомандующим вооруженными силами являлся наместник — адмирал Е.И. Алексеев. Своей без-

дарной дипломатией Е.И. Алексеев способствовал обострению отношений с Японией и преждевременному разрыву дипломатических отношений. Его слабое знакомство с вопросами сухопутного военного дела послужило причиной его систематических трений с А.Н. Куропаткиным и разногласий по основным оперативным вопросам. Только после боев на реке Шахэ Е.И. Алексеева отозвали и главное командование было передано А.Н. Куропаткину.

Системы управления вооруженными силами и флотом очень сложны. Они не раз претерпевали изменения, причем не всегда в лучшую сторону. Последние наиболее значительные изменения произошли в наше время, осенью 2010 года, когда флоты вошли в составы военных округов, Главное командование ВМФ перестало ими управлять, функции оказались размытыми.

В основе новой формы управления войсками и силами — принципиально точный и ясный подход. Он продиктован необходимостью решать военно-стратегические задачи в составе межвидовых группировок, которые прошли определенную подготовку в мирное время, причем уже с построенными и достаточно подготовленными системами управления и обеспечения.

Основу межвидовой группировки составляют разнородные группировки вооруженных сил. Принципиально важно понимать, что поставленную боевую задачу выполняет не флот в отдельности как таковой, а разнородные группировки в составе межвидовых группировок Вооруженных сил. Именно это является определяющим в реформировании управления армией и флотом.

Критика царского правительства за отсутствие выводов по итогам Русско-японской войны несостоятельна, но в части их реализации справедлива.

Ещё до заключения мира с Японией были приняты меры по организации морского управления. Первым шагом в этом отношении было устранение Николаем II переставшего заниматься делами флота главы ведомства, генерал-адмирала, Великого князя Алексея Александровича. Вместо него был назначен Морским министром адмирал А.А. Бирилев, назначение коего сопровождалось «рескриптом» (рескрипт 29 июня 1905 г.), в котором новому министру давался ряд директив относительно «курса», которого он должен держаться в деле возрождения флота (о поднятии и укреплении дисциплины, общие указания на необходимость реформы ведомства, о введении практического заграничного плавания для гардемарин и пр.).

Директива о восстановлении материальных сил флота гласила: «Что касается выработки и выполнения будущих программ судостроения, то первой священной обязанностью морского ведомства я считаю безотлагательное обеспечение морской обороны отечественных берегов во всех наших водах, а затем уже, в зависимости от средств, постепенное воссоздание боевых эскадр».

Эти указания легли в основу работы Морского ведомства на первое время после войны. Программа развития и реформ морских вооруженных сил России была определена в докладе начальника Морского генерального штаба 2 октября 1906 года.

Доклад создавал определенный рубеж в общем ходе мероприятий и плановых предположений морского ведомства после Русско-японской войны. Он содержал некоторые небесполезные и для нашего времени выводы:

1. Развитие вооруженных сил страны только тогда может совершаться планомерно, когда необходимость их вызывается удовлетворением потребностей внешней политики.

2. При создании нашего флота великим основателем была ясно определена цель и программа создания морских вооруженных сил. Но когда эта программа была исчерпана, то в последующее время никакой твердой идеи развития морских сил не существовало. Правда, были неоднократно попытки определить задачи флота и соответственно им развить морские вооруженные силы, но попытки эти никогда не были доведены до конца, частью по финансовым причинам, частью по отсутствию преемственности взглядов лиц, стоящих во главе военно-морского управления.

Вместе с тем необходимо отметить, что в период Русско-японской войны передовыми русскими военно-морскими офицерами были найдены и внедрены имеющие право на применение и сегодня формы и способы действий на море.

Так, во Владивостоке был сформирован на постоянной основе и успешно действовал всю войну Владивостокский отряд крейсеров, последовательно выполняя ряд возникающих задач по защите коммуникаций, действию на коммуникациях противника, охраны водного района, разведки и др. Вице-адмиралом С.О. Макаровым в течение месяца была разработана и внедрена система повседневной морской деятельности, в последующем развившаяся в известную ныне форму систематических боевых действий на море.

Да и сам переход 2-й и 3-ей Тихоокеанских эскадр с Балтики на Тихий океан представляет собой, по сути дела, одновременную

успешную переброску целого оперативного флота, способного самостоятельно решать военно-стратегические задачи на ТВД.

Представляется, что попытка авторов данного труда свежим и непредвзятым взглядом посмотреть на малоизвестные широкому читателю публикации, воспоминания активных участников этих трагических для России событий, будет интересна всем, кому небезразлична судьба нашей Родины, и принесет пользу в деле служения Отечеству.

Президент Академии геополитических проблем,
генерал-полковник, доктор исторических наук,
профессор Ивашов Леонид Григорьевич

Российский «Тихоокеанский» стратегический замысел вызревал при Александре III, но реализовать его попытались уже при следующем императоре. По итогам японо-китайской войны 1894–1895 гг. Россия получила в аренду Ляодунский полуостров с незамерзающими портами Порт-Артуром и Дальним. Опираясь на Петропавловск, Владивосток и Порт-Артур, империя начала реализацию своей дальневосточной стратегии.

Но Россия при Николае II фактически не имела собственной внешней политики. Царь и его сановники метались из стороны в сторону, не имея никакой программы или даже примитивного плана. Их действия представляли, в основном, реакцию на внешние вызовы. На Востоке российскую дипломатию явно переигрывали геополитические конкуренты, и в первую очередь, Англия.

Результатом слабой внешней и внутренней политики Николая II стала Русско-японская война, бездарно проигранная на море и на суше.

23 августа 1905 г. был подписан Портсмутский мирный договор с Японией, обнуливший все экономические и военные усилия предыдущего десятилетия.

Для России поражение в войне означало потерю высокого статуса океанской державы и прекращение активной, наступательной политики в перспективном Тихоокеанском регионе. Война привела и к нарастанию внутренней нестабильности, которая нанесла мощный удар по государственному строю страны.

Малоизвестный факт, что в 1919 г. новое правительство России с революционного перепугу объявило об аннулировании «неравно-

правных» договоров, т.е. В глазах остального мира открыто отказалось от прав на КВЖД. Затем 31 мая 1924 г. С большим трудом было подписано соглашение о временном управлении КВЖД, по которому Советское правительство допустило китайцев к равноправному управлению дорогой.

В результате победы во Второй мировой войне наши позиции на Востоке существенно усилились. Ненадолго. Последующие сталинские и хрущевские территориальные и политические уступки Китаю создали предпосылки для новых конфликтов.

Стоит ли отступить от активной геополитической стратегии воссозданному Российскому государству?

Запад во главе с США — не единственный источник угроз безопасности Российской Федерации. На фоне демилитаризации наших восточных территорий наблюдаются активное наращивание военной мощи и изменение внешнеполитической стратегии наших соседей — Китая и Японии. В китайских СМИ появляются публикации о необходимости расширения жизненного пространства. Токио вышел из послевоенных ограничений и создает полноценные вооруженные силы, которые сегодня существенно превосходят наши войска и силы флота на дальневосточном направлении. Здесь регулярно проводятся учения по высадке морских десантов и овладению островными территориями. В регионе постоянно дислоцируется и наращивает потенциал сотысячная группировка войск США.

Накал противостояния и столкновений Запада и Востока, США, Европы и Японии, Китая и остальной Восточной Азии в Североазиатском регионе уже в наши дни предельно высок и чем-то напоминает конец XIX и начало XX века — только на месте тогда интенсивно расчленяемого Китая вскоре может оказаться наша страна.

Либо Россия в этой ситуации экспансии и освоения региона сверхмощными глобальными игроками станет лидером Тихоокеанского мира, построит на своём Дальнем Востоке мощную и процветающую «русскую Калифорнию» и новую Россию, либо США, Япония, Европа и Китай построят здесь на материале России и за счёт России зону безудержной глобализации по-европейски, по-американски, по-китайски, по-азиатски и т.д. — но не по-русски.

Центр развития мира смещается на Восток, западные ценности отвергаются многими народами мира, сужается зона американского доллара, человечество настойчиво ищет новый смысл жизни, новую парадигму развития. Не только страны, но и целые цивилиза-

ции вновь с надеждой смотрят на Россию, полагая, что именно она может предложить новую философию развития человечества. У России все для этого есть: есть опыт капиталистического и социалистического строительства, есть опыт преобразования значительной части мира, сохранился высокий уровень интеллекта.

Нам надо не забывать уроки истории.

«...Для успеха в будущей вероятной войне на Дальнем Востоке мы должны работать, дабы полугнуть возможность:

1. Располагать свободно всеми своими вооруженными силами;

2. Располагать сильной железнодорожной связью Приамурья с Европейской Россией;

3. Подготовить водные пути Сибири для передвижения больших грузов с запада на восток;

4. Передвинуть по возможности базу армии из Европейской России в Сибирь;

5. Приготовиться вести новую войну не одной армией, а всем патристически настроенным русским народом.

Сокрушаясь и болея душой о наших неудачах и тяжелых потерях, не будем смущаться. в них русская мощь обновляется, в них русская сила крепнет, растет».

А.Н. Куропаткин.

Командующий Маньчжурской армией,
Главнокомандующий всеми сухопутными
и морскими вооруженными силами, действующими
против Японии. 17 ноября 1906 года.

Первый вице-президент Академии геополитических проблем,
капитан 1 ранга, доктор военных наук, профессор
Константин Валентинович Сивков

История — это особая наука. Она позволяет пытливному уму увидеть в событиях прошлого картины будущего. Поэтому исторические исследования исключительно важны для современников. Особенно для тех, кто хочет быть сопричастным к жизни своей страны, тех, кому приходится принимать политические решения или участвовать в их выработке.

Однако далеко не всегда исторические исследования носят объективный характер. Очень часто история становится заложницей политических интересов и пристрастий.

Такие политически ангажированные «исследования» фактически не отражают реальные события, а являются их политически обусловленной моделью, порой весьма отдаленно напоминающей реальность.

Опора на такие работы на практике чревата принятием некорректных решений, несущих угрозы ухода на ложные пути общественного развития.

Особенно опасны те работы, которые используются в качестве инструмента информационной войны. Это фактически уже не исторические исследования, а «информационные бомбы», призванные на определенном историческом материале, путем его преднамеренного искажения в желаемом для агрессора направлении, изменить сознание людей или общества.

Российская история всегда была предметом таких манипуляций.

Особенно масштабными такие фальсификации стали в постперестроечную эпоху, в период, предшествующий распаду СССР, и в последующие годы.

Продолжаются исторические фальсификации, направленные на унижение российского общества, формирование в нем чувства ущербности и сегодня.

В этих условиях исторически точные исследования, опирающиеся на фактический материал и не пытающиеся высветить события в выгодном для текущей политики аспекте, чрезвычайно важны.

Книга «Поход в бессмертие» — это одно из таких исторических исследований.

В ней на богатейшем фактическом материале, с опорой на большое количество воспоминаний участников, реальные документы этой поры, большинство из которых было неизвестно не только широкому кругу читателей, но военным специалистам, дается детальное описание событий Русско-японской войны 1904-1905 годов.

Особенно ценно, что авторы не ограничились разбором только военно-стратегических условий ведения войны, описаний проводимых сторонами операций и тактики действий сил сторон, но и обратились к геополитике.

Наверное, впервые в такой работе авторы дали подробное описание геополитических условий возникновения и хода этой войны.

В книге дан детальный анализ расстановки геополитических центров силы, оказывающих влияние на развитие событий в регионе, их интересы и стратегии действий.

Естественно, основное внимание сосредоточено на анализе хода боевых действий. Ценность этих исторических исследований состоит в том, что авторам удалось представить и раскрыть историю событий Русско-японской войны 1904-1905 годов как единый процесс вооруженного противоборства на суше и на море, а также всестороннего обеспечения действий войск и сил флота. Вероятно, в таком аспекте исследование этих событий выполнено впервые.

В книге большое внимание уделено военно-техническим аспектам. В частности, дается подробное описание конструктивных особенностей боевых кораблей России и Японии, оснащенности и вооружения войск. Анализируются достоинства и недостатки организационной структуры воинских подразделений, частей и соединений.

Большое внимание авторы уделили исследованию характера влияния Русско-японской войны 1904-1905 годов на развитие отечественного кораблестроения.

Особенно интересен анализ механизмов этого влияния, поскольку он сохраняет свою актуальность и сегодня.

Описание исторических событий совмещается с анализом биографии значимых для них исторических фигур.

В контексте истории становления той или иной личности, особенностей ее психологии и профессиональной подготовки, можно лучше понять, почему принимались те или иные решения.

Книга насыщена большим объемом иллюстративного материала — фотографиями боевых кораблей, исторических лиц, карт и схем боевых действий.

И что особенно важно — она в наибольшей степени из знакомых мне работ по этой тематике, объективна. Когда читаешь эту книгу, не остается чувства, что она имеет какую-либо политическую ангажированность.

Большое спасибо авторам за их труд.

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Военная история в первую очередь состоит из истории войн. История также свидетельствует о том, что практически во все времена с момента зарождения человеческой цивилизации на нашей планете абсолютное число государств часто прибегали к войнам, другому вооруженному насилию для достижения своих политических и (или) экономических целей. Достаточно сказать, что за последние пять с половиной тысяч лет существования нашей цивилизации на Земле произошло около 15000 войн и вооруженных конфликтов, в которых погибло несколько миллиардов человек. История человечества есть история войн. Швейцарец Жан-Жак Бабель подсчитал, что за всю историю с 3500 года до н.э. и до наших дней человечество мирно прожило лишь 292 года, т.е. менее недели каждые сто лет.

От века к веку интенсивность войн только возрастала. Последняя Мировая война унесла, по разным данным, от 40 до 72 миллионов человек. На этой войне впервые были использованы ядерное оружие, концентрационные лагеря, геноцид, принципиально новое химическое, биологическое и бактериологическое оружие.

Первым морским сражением считается битва при Ладе — морское сражение Греко-персидских войн, произошедшее в 494 году до н. э. В сражении участвовал объединенный флот восставших против персов греческих городов Ионии — участников Ионийского восстания и флот персидской Державы Ахеменидов, состоящий из флотов покоренных морских государств: Финикии, Египта, Киликии и Кипра.

Битва при Ладе была первым морским сражением, более или менее подробное описание которого, принадлежащее Геродоту (484-

425 гг. до н.э.), дошло до нас. По этому описанию можно заключить, что военно-морское дело противников находилось тогда в первобытном состоянии.

Вооруженная борьба была, есть и будет всегда самым действенным инструментом для разрешения любых межгосударственных конфликтов. Иного быть не может. Все утверждения о возможном мирном существовании человечества, к величайшему сожалению, находятся в явном противоречии с естественным ходом мировой истории и, что самое главное, с природой самого человека. Любая война, прошедшая на нашей планете в первую очередь раскрывала объективные закономерности, определяющие перспективное развитие военного искусства, оружия, вооружения и военной техники в конкретных исторических условиях и с учетом достигнутого уровня развития науки и техники. Мировая история также учит, что нельзя относиться к последнему опыту применения вооруженных сил как к чему-то вечному и неизменному. Планы ведения крупномасштабных военных действий на нашей планете никогда не повторялись. Однако их определенные элементы универсальны и носят закономерный характер. Более того, всегда в истории человеческой цивилизации объективное стремление образованного человека понять настоящее и предвидеть будущее закономерно обращает его к опыту прошлого. Особенно это относится к военной области.

Как свидетельствует «Военная энциклопедия» 1912 года: «Военно-морская история имеет своей задачей изучение условий развития Военно-морской силы и исследование политического влияния этой силы, как самостоятельного фактора истории, на развитие государств и народов». В России научный метод к исследованию военно-морской истории впервые применил талантливый историк Военно-морского флота В.Ф. Головачев (1821–1904) при изучении опыта войны России со Швецией в 1788–1789 годах. В.Ф. Головачев является автором известного научного труда «Россия на Дальнем Востоке» (1904).

История нашего многострадального Отечества, а также нашей национальной гордости — Военно-морского флота — полна героических «деяний» как отдельных личностей, так и целых воинских коллективов «не ради славы, а ради жизни на земле». Высокая и исключительно благородная цель этих великих подвигов всегда затмевала и сегодня затмевает хрестоматийные, литературные подвиги мифических героев. «Память о подвиге рождает подвиг», сегодня для русского человека это уже стало непреложной истиной. Воспитание и подготовка во-



МИТРОПОЛИТ ИОАНН
(1927–1995)



СВЯТОЙ ПРАВЕДНЫЙ
ИОАНН КРОНШТАДТСКИЙ
(1829–1908)

енных моряков во все века в России были связаны с историей, ибо Военно-морской флот по своей сути есть структура патриотической организации, основным принципом воспитания в которой является принцип историзма и исторической преемственности. Признанный идеолог русского патриотизма, приснопамятный митрополит Санкт-Петербургский и Ладожский Иоанн (Иван Матвеевич Снычев) писал: «Патриотизм — понятие святое». Митрополит Иоанн (1927–1995) является наиболее ярким последователем всех великих дел праведного Иоанна Кронштадтского, о котором образно говорил известный политолог, дипломат М.В. Демурин: «... укрепшая во внутреннем делании, новая Святая Русь выходит на всенародную проповедь в лице праведного Иоанна Кронштадтского, — пастырь предстает перед народом одновременно как наставник, благотворитель, обличитель и пророк, он оживляет массовую религиозность и вызывает к отпадающим от Бога человеческим душам, становясь объектом глубокой ненависти всей либерально-революционной интеллигенции». Действительно, для русского человека Родина — это, прежде всего, Святая Русь, Великая земля, данная

нам в незапамятные времена свыше.

Иоанн Кронштадтский (1829–1908) — священник Православной Российской Церкви, митрофорный протоиерей; настоятель Андреевского собора в Кронштадте; член Святейшего правительствующего синода с 1906 года, член Союза русского народа. В своем предсмертном дневнике Святой Праведный Иоанн Кронштадтский написал: «Не скорби безутешно о злополучии отечества, о проигранных войнах ... о потере военных кораблей ... о громадных потерях государства от поджогов... Скорби о том, что ты плохо подвигаешься к отечеству нетленному, вечному, на небесах угото-

ванному, что сердце твое далеко от Бога. Земное отечество страдает за грехи царя и народа, за маловерие и недальновидность царя, за его потворство неверию и богохульству Льва Толстого и всего так называемого образованного мира министров, чиновников, офицеров, учащегося юношества. Молись Богу с кровавыми слезами о общем безверии и разращении России» (Святой Праведный Иоанн Кронштадтский. Предсмертный дневник. 1908, май-ноябрь. Изд. «Отчий дом». М., СПб., Кронштадт 2006. С. 68).

Святитель Иоанн Шанхайский (Михаил Борисович Максимович, 1896–1966) изрекал: «История России, полная дивных доказательств промышленности Божиего о ней, есть история Божиего строительства, новая священная история». К истории Русско-японской войны также необходимо относиться, как к священной истории нашего государства, великой истории Российского государства, из которой нельзя удалить или замолчать даже строчки.

Любые реформы и преобразования Военно-морского флота современной России будут успешны и найдут поддержку во флотских коллективах, среди офицеров ВМФ и общественности нашей страны лишь в том случае, если они опираются на наше историческое, нравственное и духовное наследие. Действительно, важнейшей традицией и отличительной особенностью Российского Военно-морского флота является наличие в его основе высокой духовности и нравственности. Истоки духовности и нравственности русских моряков зарождались в допетровском и петровском военном флоте, а затем получили свое дальнейшее развитие в Российском Императорском флоте и окончательно закрепились в Военно-морском флоте СССР и РФ. Это самая сложная загадка русской души, над разрешением которой так долго и безрезультатно бьются западноевропейские философы, социологи и политологи. Никакие чужие рецепты, даже, казалось бы, проверенные на практике в других, иностранных государствах, обоснованные и правильные в условиях данных стран, для России не подходят. У нашего уникального Отечества есть только один свой путь исторического развития, предначертанный нам свыше и принципиально отличающийся от насаждаемого нам в последние годы западного варианта. В России во все времена её существования духовные, эмоциональные и нравственные начала главенствовали над любыми юридическими законами. Так было и так будет в России всегда. Россия никогда не будет жить по строгим юридическим нормам и законам. Только в России, где проживают сотни наций

и народностей, патриотизм становится не столько национальным, сколько государственным понятием. История нашего государства изобилует примерами, когда слепое подражание Западу в военной области, политике и экономике приводило страну к тупиковой ситуации и даже к её полному упадку. Современная ситуация в нашей стране в очередной раз подтверждает эту объективную реальность. Деятельность доморощенных псевдодемократов в 90-е годы прошлого столетия отбросила нашу страну на 40 лет назад. Упорно предлагаемая нам сегодня либеральная экономика чужда нашему народу. Попытки «протаскивания» либеральных реформ уже имели место в отечественной истории и всегда приводили к негативным последствиям и ставили нашу страну на порог полного краха и разорения.

В настоящее время исследователи все чаще обращаются к поиску идеологической или иной основы возрождения нашего Отечества и его Военно-морского флота. Такая постановка задачи оправдана благородством самой цели. Возрождение соборности, православного духа и национальных традиций в Вооруженных силах, при сохранении основополагающего принципа единоначалия — вот та основа безопасности России в современном агрессивном окружении. Иного подхода для нас просто нет.

Осуществление качественного социально-философского анализа духовных традиций общества, армии, ВМФ, их взаимосвязи достаточно остро ставит вопрос о методологии исследования этого сложного духовного и социального феномена. Его сложность состоит в идеальном статусе функционирования духовных традиций, так как они не только содержат в себе ментальные основания российского общества, его силовых структур, имеющие регулятивный и праксеологический характер, но и во многом определяют установки нравственного сознания общества и военнослужащих Российской армии и ВМФ.

Духовные силы народа зависят от той школы, которую он проходил, и еще более от той исторической жизненной линии, которую наш народ вел и ведет сегодня. Религия, семья, исторически сложившиеся у народа обычаи, привычки, верования влияют преемственно на поддержание духовных богатств населения и, в первую очередь, представителей силовых структур государства. Духовные силы русского народа, на основании уроков истории, будут тем прочнее, чем прочнее в нем сохранится, прежде всего, вера в Бога, вера в святой Промысел Его. Военный министр, генерал от инфантерии (1901), генерал-адъютант (1902), почетный член академий: Императорской Николаев-

ской военной, Михайловской артиллерийской, Александровской военно-юридической и Императорской военно-медицинской Куропаткин Алексей Николаевич (1848–1925) в книге «Русская армия» отмечал: «Духовные силы человека поддерживаются наиболее прочно религиозностью и основами нравственности. Духовные силы русского народа наиболее полно проявлялись в готовности к жертве — за веру, царя и отечество. Отнимите от человека веру и понятия о нравственности, и человек перестанет быть способен к жертве, к подвигу, перестанет быть способен к высшему выражению своих духовных сил — к жертвованию собой за свои высокие идеалы — веру, царя, родину».

Начало истории военно-морского духовенства, как и сама история флота, также тесно связаны с деятельностью Петра Великого. Необходимо отметить, что на заре создания флота специальных корабельных священнослужителей не было. С появлением военного флота, увеличением количества кораблей и возрастанием продолжительности их морских походов появилась необходимость иметь на борту священника, основными задачами которого являлось «отправление духовных треб и контроль за умонастроениями матросов и офицеров». Тем более что судовые команды даже по тем временам были многочисленны. Если в 1713 году самый большой корабль «Полтава» по расписанию наступательного боя имел 460 человек и оборонительного — 300 человек, то к 1718 году в строй вводятся суда с экипажем в 800 человек: таковыми были корабли «Лесной» и «Гангут». В 1721 году число подобных крупных кораблей достигает шести единиц.

Проблема возрождения отечественного Военно-морского флота России особенно актуальна в настоящее время, учитывая его современное крайне сложное состояние. Главной военной традицией великой России и её славного Военно-морского флота, их самым важным и могучим оружием во все времена являлась «абсолютизация долга, то есть категоричное требование его безусловного выполнения, требование, смягчаемое никакими объективными обстоятельствами: как бы не был неравен бой, нет извинений для уклонившегося от него воина; то, что борьба безнадежна, не служит оправданием капитуляции, бессмысленность сопротивления ещё не причина для того, чтобы его не довести до конца». Например, в статье 354 «Морского Устава» Российского Императорского флота отмечалось, что командир должен продолжать бой до «последней возможности». «Во избежание бесполезного кровопролития ему разре-

шается, но не иначе как с согласия всех офицеров, сдать корабль в следующих случаях:

1. если корабль будет так пробит, что нельзя одолеть течи и он, видимо, начинает тонуть;
2. если все заряды и снаряды истрачены, артиллерия сбита и вообще способы обороны истощены или потеря в людях столь значительна, что сопротивление совершенно невозможно;
3. в случае пожара, которого нельзя погасить своими средствами и если притом во всех означенных случаях не будет возможности истребить корабль и искать спасения команды на берегу или в шлюпках».

По глубокому убеждению любого истинно русского человека, всегда побеждает тот, кто не боится погибнуть первым во имя спасения других. В Евангелии от Марка прописано: «Кто хочет душу свою, жизнь свою сберечь — тот потеряет ее, а кто потеряет ее в добровольном подвиге ради Христа и Евангелия, ради любви к Богу и ближним, тот сбережет ее».

Особенно если речь идет о судьбе нашей Родины. Не случайно самыми святыми словами для нас являются слова: «Родина — Мать зовёт!», «За Веру, Царя и Отечество». Эти слова поднимали наш народ на беспримерные подвиги. С этими словами наш народ шел на самые трудные лишения и испытания. В этом залог нашей национальной силы и задача современников сохранить эту национальную черту характера русского человека. Это тем более важно, что сегодня эта черта постепенно утрачивается. В нашем историческом прошлом даже иностранные подданные русского царя, воспринимавшие православную веру и русскую культуру, становились великороссами и воспринимались в народе как братья. Отношение к православной вере в России вообще соответствовало понятию национальности.

Размышления над кардинальными проблемами современного Военно-морского флота России показывают, что все они имеют корни, уходящие в нашу историю, и что у них всегда есть однозначные аналоги в прошлом. Наша страна с удивительной последовательностью в той или иной степени повторяет одни и те же ошибки. Признание этого факта ещё раз укрепляет положение о непреходящем значении знания нашей истории и традиций не только с точки зрения исторической памяти и уважения к предкам: именно в них мы должны черпать знания, необходимые для реализации перспектив

развития современного отечественного Военно-морского флота. Все это наводит авторов на мысль о преемственности и даже повторяемости тех или иных событий в истории нашей страны. Особенно это характерно для наиболее трагических периодов в отечественном прошлом. И сегодня трагедия уже современной России, её системный кризис, постепенно переходящий в катастрофу экономическую, политическую, военную является запрограммированной, «наведенной» в рамках специально спланированной политической, информационной и экономической войны США и их геополитических союзников против России. В настоящее время на Россию оказывается беспримерное в истории и невидимое только «слепыми обывателями» политическое давление, и мы практически втянуты в ещё более изощренную и бескомпромиссную «холодную войну». И, несмотря на это, Россия сегодня бездумно теряет своих главных «союзников» — «Армию и Военно-морской флот». Знание и глубокое понимание мотивов наиболее ярких подвигов отечественного Военно-морского флота, несомненно, вызывает у нас чувство сопричастности к его героическому прошлому. Однако для нас история — это в первую очередь самая главная школа жизни. Великий сын русского народа, выдающийся полководец А.В. Суворов говорил: «Без светильника истории, тактика — потемки». Наш известный историк В.О. Ключевской утверждал, что «История, — это фонарь в будущее, который светит нам из прошлого». Гениальный русский поэт А.С. Пушкин высказывался ещё более определенно: «... неуважение к предкам есть первый признак дикости и безнравственности». Сегодня нам как никогда нельзя быть «дикими и безнравственными» — наша Родина стоит на пороге глобального коллапса, на пороге новой Цусимы.

Анализируя современное состояние российского Военно-морского флота, нельзя не видеть того, что у нас в стране в очередной раз действует правило, открытое гениальным философом Гегелем: «История учит лишь тому, что она ничему не учит». Вся многовековая история нашего государства, к сожалению, подтверждает это ставшее для нас национальным правило. Ведь только наша страна с удивительным постоянством оказывалась неподготовленной к целому ряду войн, природным и техногенным катастрофам, а также к другим событиям в течение нескольких столетий. Среди этих событий особенно выделяются Русско-французская война 1812 года, Крымская война 1853–1856 годов, Русско-японская война 1904–1905 годов, Первая мировая война 1914–1918 годов и особенно Вели-

кая Отечественная война 1941–1945 годов. Первым об этом качестве русского человека и данной негативной, отличительной особенности внешней и внутренней политики нашего государства открыто говорил талантливый офицер Российского Императорского флота, ученый, вице-адмирал А.В. Колчак. Мы уже, к сожалению, сами привыкли к тому, что только пространственный размах нашей страны да исключительный героизм и стойкость русского и советского солдата спасали критическое положение дел на фронтах и полях битвы. В условиях современной войны ни пространственный размах нашей страны, ни героизм офицеров, солдат и матросов уже не обеспечат национальную безопасность и полную победу России над её многочисленными врагами. Обращаясь к жемчужине народной мудрости, мы говорим, что сегодня «гром уже грянул» и нам давно пора «креститься».

В истории Военно-морского флота России одна из самых ярких страниц по массовости подвига и ужасающей трагичности последствий морских сражений связана с Русско-японской войной 1904–1905 годов. В то же время категорически нельзя согласиться с мыслью о том, что все события этого драматического периода нашей истории свидетельствуют о глубинном кризисе Российской Империи и неспособности её руководства отстаивать национальные интересы в любом регионе мира. Практически каждый офицер Российского Императорского флота представлял собой яркую высокообразованную личность, глубоко преданную своей святой Родине и способную без промедления отдать свою жизнь за Веру, Царя и Отечество. Русский человек, глубоко верующий патриот, на предательство и трусость был не способен. На предательство шли только те, кто не любил Россию и не был ей предан до конца. Это происходит и сегодня.

Изучая исторические материалы, архивные данные, а также отрывочные воспоминания участников событий 1904–1905 годов, авторы настоящего труда все более соглашаются с тем, что в случае продолжения военной кампании на Дальнем Востоке победа непременно осталась бы за Россией. Поэтому не случайно, что именно Япония стала инициатором мирных переговоров, а заключенный мирный договор не стал столь позорным для нашего Отечества. Специалисты убедительно показывают, что за год войны все возможности японцев для дальнейшего ведения крупномасштабных боевых действий, в том числе и людские ресурсы, были исчерпаны. Япония физически не могла бы продолжать войну. Например, военный флот Японии после падения Порт-Артура весь ушел в свои базы для восстановления бое-

вой готовности. Авторы подчеркивают, что в Портсмуте был подписан мирный договор, прекращающий кровопролитие на определенных условиях, а не договор о капитуляции. Трагедии под Мукденом и при Цусиме в целом не свидетельствуют о поражении России. Более того, после окончания войны Россия не только осталась великой державой на Дальнем Востоке, но и укрепила свое положение. Итоги Русско-японской войны кардинальным образом повлияли на дальнейший ход мировых исторических процессов. В этих процессах «Страна восходящего солнца» на значительный период времени, практически до конца 20-х годов прошлого столетия, отказалась от завоевательных агрессивных планов. Дальнейшее развитие экономики Японии подавлял колоссальный внешний долг, составляющий в 1906 году 2 млрд. 400 млн. иен и по которому дополнительно требовались процентные выплаты. Будь сильнее Япония в 1918 году, захват Восточной Сибири был бы реальностью. Русско-японская война оказала также влияние и на поведение Японии как в Первой, так и во Второй мировых войнах. К сожалению, системного анализа этой сложнейшей как для нашего Отечества, так и для Японии политической ситуации историки практически не делали, и сегодня данный вопрос не исследуется.

По своей сути такой финал Дальневосточной кампании был продиктован России уже тогда зарождающейся преступной политикой так называемого «мирового правительства». Россия практически была изолирована от всего мира европейскими державами. Европа была заинтересована в падении международного престижа и авторитета Российской Империи и её устраивал подобный финал объявленной войны. За маленькой Японией в 1904 году стоял практически весь западный мир.

После Цусимы без исключения вся Россия, весь русский народ были в трауре, и в то же время именно после Русско-японской войны наша страна как никогда переживала гигантский моральный, психологический и экономический подъем, способствующий беспрецедентному росту патриотизма и стремлению в кратчайший срок создать принципиально новый, мощный Военно-морской флот, достойный Великой России. Такой флот был практически создан уже через восемь лет. Перед Первой мировой войной Российский Императорский флот, занимая по численности 6-ое место, был одним из мощнейших флотов мира. Это был величайший подвиг нашего народа, офицеров и рядовых матросов Императорского флота, который на-

вечно останется в памяти истинных сынов, патриотов России. Весь мир восхищался трудовым подвигом русских кораблестроителей — от рядовых мастеровых до руководителей отечественного кораблестроения и Морского ведомства. История мирового кораблестроения не знала подобных динамичных периодов в своем развитии. Только Германии в период Второй мировой войны удалось достигнуть таких темпов в строительстве боевых кораблей, а именно подводных лодок. В истории отечественного кораблестроения можно выделить и ещё один период, свидетельствующий о выдающихся достижениях отечественной судостроительной промышленности. Например, за десять лет, в 1948-1957 гг., в СССР были спущены на воду 124 крейсера и эскадренных миноносца и 315 подводных лодок. Однако для специалистов опыт Русско-японской войны имеет и другое, непреходящее значение. Именно Русско-японская война стала основой для создания в мире принципиально новых кораблей, тактики их использования, а также новейших образцов корабельных технических средств, оружия и вооружения. В первую очередь такими новыми кораблями стали дредноуты, эскадренные миноносцы и подводные лодки. Опыт Русско-японской войны дал толчок в создании и развитии средств связи, наблюдения и управления силами. В этот период появились идеи создания морской авиации, зарождался принципиально новый облик надводных кораблей, который практически сохранился до появления ракетного вооружения в начале 50-х годов прошлого столетия. Революционные изменения коснулись артиллерийского и минного оружия. На вооружении кораблей и подводных лодок появились более современные торпеды, различные, в том числе и неконтактные мины. Окончательно утвердились основы теории живучести кораблей. Получила дальнейшее развитие организация боевых аварийных ремонтов кораблей. Выдающийся русский флотоводец, талантливый ученый, вице-адмирал С.О. Макаров в свое время говорил: «Никогда нельзя надеяться хорошо сделать на войне то, чего не научились делать в мирное время». Русско-японская война впервые учила наш Военно-морской флот на ярчайшем принципе С.О. Макарова: «Помни войну!». В настоящее время основополагающий принцип С.О. Макарова в очередной раз преступно забыт. Наша страна в течение более 20 лет практически не строила новые боевые корабли. Военно-морской флот России длительное время «погибал» в собственных базах и у своих причалов. Мы с удивительным невежеством теряли позиции ведущей морской державы. Справедливости

ради следует отметить, что сегодня данная ситуация начинает меняться принципиальным образом.

По опыту Русско-японской войны практически во всем мире изменилась система подготовки специалистов для Военно-морского флота. На флотах мира появилась целая плеяда талантливых флотоводцев, адмиралов, офицеров, которые своей боевой, служебной и творческой деятельностью на века прославили свои флоты, народы и государства. К их числу мы относим выдающихся русских адмиралов С.О. Макарова, И.К. Григоровича, Н.О. фон Эссена, немецких адмиралов Р. Шеера, А. фон Тирпица, М. Шпее, английских адмиралов Д.А. Фишера, Д.Р. Джеллико, американского адмирала А.Т. Мэхэна, японского адмирала Х. Того и многих др.

После Русско-японской войны, в результате анализа полученного боевого опыта, была разработана наиболее совершенная организационная структура органов управления военных флотов. Впервые были сформулированы стратегические задачи национальных Военно-морских флотов и установлена их объективная связь с внешней и внутренней политикой государств. Военно-морские силы официально стали наиболее эффективным инструментом внешней политики различных стран мира. По мнению историков многих стран мира, именно в данный период времени окончательно устанавливается объективное влияние военно-морской мощи на ход истории. После Русско-японской войны военные теоретики мира пришли к объективному и единственно правильному выводу, провозглашенному ещё Петром Великим: в чью бы пользу ни складывался исход того или иного сражения, победа всегда остается за тем, кто владеет морями. В первую очередь мощный флот, а не сильная сухопутная армия объективно становится решающим фактором влияния на политику в отдаленных регионах мира. Боевой корабль становится по праву первым посланцем государства, носителем государственного флага и всей государственной атрибутики и символики. Более того, мощный военный флот, который состоит из крупных кораблей, даже не предпринимая боевых действий, не проводя морских операций и не применяя оружия, обеспечивает решение задач внешней политики практически любого государства мира. Нам сегодня как никогда следует помнить об этом и все делать для того, чтобы вернуть русские корабли на просторы Мирового океана, «оторвать корабли от своих причалов». После Русско-японской войны зарождались принципиально новые технологии отечественного и мирового военного кораблестроения.

В то же время авторы ни в коем случае не стремятся канонизировать опыт Русско-японской войны с точки зрения повторяемости в будущем всех её элементов. Вместе с тем целый ряд политических событий и чисто военных решений этой войны может лежать в основе будущих военных приготовлений против России. По этой причине мы ещё и ещё раз должны обратиться к этому пусть и исключительно трагичному, но в то же время весьма поучительному опыту.

В представленной на суд читателей монографии по следам столетия Цусимской трагедии авторы изложили только некоторые стороны Русско-японской войны 1904–1905 годов. Исключительная трудность и особая, в первую очередь нравственная ответственность обращения к опыту этой русской национальной трагедии заключается во все не в отсутствии опубликованных в мире материалов, посвященных этому драматическому событию. Скорее, наоборот, публикации о Русско-японской войне весьма и весьма обширны и, одновременно, они достаточно противоречивы. Главная задача, которую авторы поставили перед собой в преддверии 110-летия национальной трагедии русского народа, в первую очередь связана с попыткой беспристрастного изложения отдельных, наиболее важных событий того времени. Мы исходили из завета, отраженного в рескрипте Его Императорского Величества Императора Николая II Александровича на имя П.А. Столыпина о возведении храма в память погибших моряков: «Да будет память о них священна, да сохранится она из века в век...».

Древнеримский политический деятель и писатель, адвокат Плиний Младший (приблизительно 61-113) в своё время утверждал гениальную истину: «Предательством было бы бегло и кратко коснуться того, что следует втолковывать, вбивать, повторять. Для большинства в длинном рассуждении есть нечто внушительное, весомое; меч входит в тело не от удара, а более от нажима: так и слово в душу». Авторам остается только надеяться, что мысли, высказанные в книге, найдут достойное место в душах наших читателей.

Первой попыткой систематизации литературы по Русско-японской войне является Библиографический указатель В. Лучинина. Библиографический указатель В. Лучинина охватывает литературу с 1903 по 1939 гг. и включает в себя около 1300 названий книг на русском, французском, немецком и английском языках. Кроме того, в указателе были помещены действовавшие в 1904–1905 гг. основные уставы (полевые, строевые) и другие боевые и организационные документы, которые отражали оперативно-тактические взгляды русской и япон-

ской армий той эпохи (Лучинин В. Русско-японская война 1904–1905 гг. Библиографический указатель. Государственное военное издательство НК Оборона СССР, Москва, 1939., 144 с.).

Всестороннее системное изучение Русско-японской войны началось после ее окончания. К числу первоочередных задач относилось создание официальной истории. Эту работу военное министерство решило взять под свой контроль, образовав для ее выполнения специальный орган. Им стала Военно-историческая комиссия по описанию Русско-японской войны 1904–1905 гг., учрежденная в сентябре 1906 г. при Главном управлении Генерального штаба. Ее председателем назначили генерал-майора В.И. Ромейко-Гурко (1864–1937). Членами комиссии являлись полковники К.М. Адариди, М.В. Грулев, С.П. Илинский, В.Н. Минут, Ф.П. Рерберг, Н.Н. Сивере, П.Н. Синайский, А.М. Хвостов. В нее входили также инженер-подполковник А.В. Шварц, барон Н.А. Корф, подполковник К.К. Агафонов. Всего над описанием войны трудились 35 человек.

Военно-историческая комиссия приступила к непосредственной разработке описания в октябре 1906 г. и закончила ее в конце 1910 г. За четыре года было изучено 12 тыс. документов. Итогом работы явилось создание труда «Русско-японская война 1904–1905 гг.», изданного в 9 томах (16 книгах). Общий объем его составил 600 печатных листов. Отдельно в 9 альбомах был выпущен атлас, включавший 525 карт и планов. Однако «Русско-японская война 1904–1905 гг.» содержит только подробное описание боевых действий на суше. Она отличается богатством фактического материала и до сих пор сохраняет значение как весьма ценный исторический источник.

Описание военных действий на море было возложено на Историческую комиссию, созданную в 1908 г. при Морском Генеральном штабе. Комиссия намеревалась создать фундаментальный труд. Чтобы выполнить этот широкий замысел, к работе пришлось привлечь много сотрудников. На разработку труда ушло 10 лет. Однако полностью осуществить намеченную программу не удалось. Вышло в свет 7 томов описания и 9 томов документов.

Описание военных действий на море, как и труд Военно-исторической комиссии, содержит очень ценный фактический материал. К сожалению, по мнению специалистов, данные труды имеют и отдельные недостатки, связанные в первую очередь с отсутствием достаточно систематического, последовательного и объективного изложения хода событий и анализа общей военно-политической обста-

новки. Тома трудов оказались неравноценными по своему содержанию. В одних уделялось слишком много внимания деталям, в других, наоборот, проявлялся повышенный интерес к общим рассуждениям и почти отсутствовал анализ конкретных исторических фактов.

Помимо официальных работ, в России вышло множество других изданий, посвященных рассматриваемым событиям. Среди них можно назвать труд Николаевской академии Генерального штаба, сборники статей, книги отдельных военных историков. Весьма велика мемуарная литература. Особенно поучительны воспоминания и размышления о минувшей войне таких ее активных участников, как В.А. Апушкин, М.В. Бубнов, М.В. Грулев, С.Я. Гусев, К.И. Дружинин, А.В. Квитка, А.Н. Куропаткин, А.С. Любицкий, Е.И. Мартынов, А.А. Незнамов, Д.П. Парский, М.В. Сребрянский. Военные писатели рассматривали в своих произведениях широкий круг проблем, как-то: происхождение, характер и уроки войны, способы ведения вооруженной борьбы на сухопутном и морском театрах, влияние новейших технических усовершенствований на военное искусство.

Председатель правления Общественной организации «Санкт-Петербургский Комитет восстановления храма Спаса-на-Водах» В.А. Бельков в брошюре «Сильнее смерти. Итоги Русско-японской войны 1904–1905 гг. и судьба храма-памятника морякам Спаса-на-Водах» пишет: «Тему дальневосточного противостояния 1904–1905 годов подробно изучали за границей. Иностранцы — в военных и политических целях, русские эмигранты — в стремлении почтить память павших героев, забытых на родине. Акценты для описаний действий русской стороны, как ни странно, оказались похожими: ошибки руководства и героизм воинов, поражения, разгромы, отступления и в результате мирный договор, спасенный «талантом Витте». С тех пор прошли годы, заполненные невиданными трагедиями, исколечившими страну, отчетливо проявились векторы мировой политики, не всем очевидные ранее. И теперь многое видится иначе». Это и есть основная причина, вынудившая авторов обратиться к этой сложнейшей для исторического анализа проблеме.

В своем известном труде «Записки о русско-японской войне. Итоги войны» бывший военный министр Российской Империи, Главнокомандующий Маньчжурской армией, генерал А.Н. Куропаткин отмечал: «Побежденные всегда строго судимы, а вожди войск всегда должны первые нести ответственность за неудачи вверенных их командованию войск. Наше оправдание может заключаться только в той готовности продолжать борьбу до победного конца, которая

создалась и крепла в армии, несмотря на неудачи. Мы верили в возможность и неизбежность нашей победы, и если бы не тяжкие внутренние беспорядки в России, то несомненно нашли бы в себе силу доказать эту веру на деле». Действительно это так. Например, великий римский политик и полководец ЮЛИЙ ЦЕЗАРЬ (Гай Юлий Цезарь) (100 – 44 до н.э.) изрекал: «Чем больше за полководцем побед, тем меньше следует полагаться на случай, так как никакая победа не принесет ему столько, сколько может отнять одно поражение».

В целом, практически всех авторов, посвятивших свои работы Цусимскому сражению, можно разделить на три группы. Во-первых, это сторонники традиционной и в советское время общепринятой версии, которая изложена в работах, например, В.П. Костенко (в частности, в главе «Мой доклад собранию офицеров об итогах Цусимского боя и тактических ошибках, приведших к цусимскому поражению», см. раздел «Библиография») и А.С. Новикова-Прибоя. Эта точка зрения (из современных авторов её придерживается Р.М. Мельников и др.), в основном, сводится к критике действий русских адмиралов и акцентированию внимания на превосходстве японцев в артиллерии и снарядах. Во-вторых — это современные сторонники критической точки зрения (С.В. Сулига, В.П. Кузин, Н. Чорновил и др.), которые, основываясь, в том числе, и на иностранных источниках и справочно-технической литературе, справедливо обращают внимание на многочисленные несоответствия в общепринятых взглядах, чаще всего с технической, военной, или математической точек зрения. «Однако радикальная критика традиционной версии предполагает либо «оправдание адмиралов», либо «оправдание пушек», причём первое означает возложение на технику как бы двойной вины, а второе — возложение двойной вины на адмиралов. Поэтому в отечественной историографии появилась и третья, умеренная точка зрения, сторонники которой (В.Я. Крестьянинов, В.Ю. Грибовский) стремятся излагать традиционную версию, но с учетом всей обоснованной критики, а также доступных иностранных источников. Таким образом, все авторы по вопросам освещения Русско-японской войны занимают разные промежуточные позиции между этими тремя. Словом, вопрос о причинах ошеломляющего результата Цусимского боя находится до настоящего времени в совершенно нормальном состоянии — состоянии открытой дискуссии».

Авторами данного труда сделана попытка проведения параллели состояния русского Императорского флота на рубеже XIX и XX веков сегодняшнему состоянию дел Военно-морского флота России

уже на рубеже XX и XXI веков. Подобный подход к анализу важнейшего исторического события позволяет учесть ошибки, допущенные в прошлом и разработать предложения по выходу из сложнейшего состояния, в котором оказался современный Военно-морской флот когда-то Великой России. В монографии имеет место как хронологическое представление отдельных исторических событий, так и критическая оценка авторами принимаемых в то время военных, кораблестроительных, экономических и даже в определенной степени военно-политических решений.

Авторы умышленно ограничили подробное изложение самого хода морских сражений Русско-японской войны. Они принципиально и не ставили задачу специального анализа тактических приемов, которые использовали противоборствующие стороны. Данная проблема изложена в сотнях трудов известных военных аналитиков, ученых, историков. В то же время авторы обращают внимание читателей на актуальность проблем, которые высветила Русско-японская война для современного поколения офицеров Военно-морского флота России. Великий мыслитель древней Эллады Аристотель (384 г. до н.э. - 322 г. до н.э.) утверждал ряд постулатов, которым мы старались следовать при написании данного труда, среди них, отмечаем следующие: «Искать истину и легко и трудно, ибо очевидно, что никто не может ни целиком её постигнуть, ни полностью её не заметить, но каждый добавляет понемногу к нашему познанию природы, и из совокупности всех фактов складывается величественная картина»; «Совершать проступок можно по-разному... между тем поступать правильно можно только одним единственным способом»; «Хорошая книга — та, в которой сочинитель говорит то, что должно, не говорит того, что не должно, и говорит так, как должно». Авторы надеются, что и им удалось открыть (по крайней мере, для самих себя) что-то новое в данном важнейшем для России историческом отрезке времени. В этом отношении авторы настоящего труда также следуют принципу французского философа, математика, механика, физика и физиолога, создателя аналитической геометрии и современной алгебраической символики, автора метода радикального сомнения в философии, механицизма в физике Рене Декарта (1596–1650), который утверждал: «Уточняйте значения слов, и вы избавите человечество от половины заблуждений».

Для офицеров Российского Военно-морского флота глубоко символичным является факт причисления выдающегося русского фло-

товодца Ф.Ф. Ушакова к лику святых. В Санаксарском Рождество-Богородичном мужском монастыре состоялась торжественная церемония канонизации адмирала Ф.Ф. Ушакова — Святого праведного воина Федора Ушакова. Учитывая исключительную значимость для Военно-морского флота канонизации выдающегося флотоводца, мы приведем содержание Молитвы: «Приникни, праведне воине Феодоре, с горних селений на притекающих к тебе, и вонми моление их: умоли Господа Бога даровати всем нам еже ко спасению нашему мы просим от Него, при святем твоём предстательстве. Ты великое, возложенное на тя служение тщательно проходил еси, и нас твоею помощию пребывати коегождо, в неже призван есть, настави. Ты, победив супостатов множества, и на нас ополчающихся всех видимых и невидимых врагов низложи. Умоли Господа Бога даровати крепкий и ненарушимый мир и земли плодоносие, пастырем святыню, законом правду и силу, военачальником мудрость и доблесть непобедимую, градоначальником суд, флоту твоему Российскому и всему воинству нашему преданность вере и Отечеству и неодолимое мужество, всем же православным христианом здравие и благочестие. Сохраняй страну нашу Российскую и обитель сию святую от всех наветов вражиих, да словом и делом прославляется в них всесвятое имя Отца и Сына и Святаго Духа, ныне и присно, и во веки веков. Аминь». (Текст приводится по изданию: Святой праведный воин Феодор Ушаков, адмирал флота Российского, Непобедимый. Житие, служба. Рождество-Богородичный Санаксарский монастырь, 2004, С. 62-64)».



ИКОНА Ф.Ф. УШАКОВА





ИКОНА И ЖИТИЕ ПРАВЕДНОГО ВОИНА
ФЁДОРА УШАКОВА

В завершении предисловия авторы считают уместным привести удивительное по содержанию и проникновению письмо моряка эскадры адмирала Рожественского, выдающегося русского публициста и общественного деятеля, одного из идеологов русского националистического движения М.О. Меньшикова:

«Завтра тяжелый наш “день судный”, день поминовения флота, погибшего под Цусимой. Три года назад в этот день со стоном повернулись кости Петра Великого в гробу. В далеком океане огромные броненосцы русские горели, перевертывались один за другим, шли ко дну. Другие — неслыханное дело! — спускали священный флаг России и сдавались целой эскадрой. Третьи — целой же эскадрой — бежали с места боя... Страшно вспомнить, что тогда происходило, точно кошмар какой-то. Но из этого разгрома и постыдного малодушия, из пучины унижения, небывалого и невероятного, поднимаются, точно волшебные призраки, бесчисленные примеры мужества, неустрашимой смерти...

На днях вы читали в “Новом времени” о броненосце “Александр III” гвардейского экипажа, на котором все офицеры и вся команда погибли, до одного человека. Вы помните, как на опрокинувшемся гиганте, на киле его в последние минуты стояли несколько офицеров и матросов и кричали “ура!” идущим на гибель русским кораблям. Океан разверзся и в бездонной своей могиле похоронил такое же великое, как он, непобедимое чувство долга. Под портретом Курселя, молодого красавца моряка, вы читали, как он с товарищами на “Суворове”, Вырубовым и Богдановым, отказался покинуть корабль, хотя бы и тонущий, и предпочел вместе с ним перейти в вечность. Три героя, единственные оставшиеся из живых на “Суворове” (после съезда с него адмирала Рожественского), вместе с небольшой кучкой команды отстреливались из винтовок от японских миноносцев. Но их было не три, их было гораздо больше. Вот что мне пишет вдова еще одного погибшего на “Суворове” — лейтенанта Новосильцева: “Со слов самого Рожественского я знаю, как невыносимо страдал покойный муж мой от жестоких ран и как он с одной рукой (другая была оторвана) и тяжело раненный в грудь отдавал до

последнего момента распоряжения — не переставать стрелять. Он первый отказался спастись на «Буйном», желая остаться до последней искры жизни верным своему святому долгу. Оставшиеся в живых офицеры говорили мне, что это исключительный пример героизма. И вот этот герой забыт! Боже, как это тяжело мне и моему сыну Алеше!»

Я знал этого забытого Новосильцева и могу удостоверить, что еще до войны он был из тех скромных людей, которые составляют истинное украшение родины и ее гордость. Молодой, сильный, деятельный, трудолюбивый, истинно благородный, этот полный жизни моряк и тогда уже служил России не как все, а как немногие. Перед отправлением злополучной эскадры Новосильцев мне показывал броненосец “Сисой Великий”, на котором он тогда служил. Впечатление от этого крайне утомительного осмотра было то, что есть еще в России удивительные люди, которые всей душою преданны военному делу, скромные герои, на мужество и честь которых родина может положиться. Уже тогда, до ухода эскадры, было ясно, дела ее плохи. Уже тогда на эскадре и на всем флоте шел глухой ропот отчаянного сознания, что суда плохи, орудия плохи, снаряды плохи, адмиралы плохи, команда не подготовлена, переход — почти кругосветный — громадной трудности и надежд на победу почти нет. Вспомните, как вели себя тогда революционеры, подстрекаемые евреями: рабочие на судостроительных и металлических заводах то и дело бастовали, доходили до самого предательского Злодейства. Лучший и сильнейший из наших броненосцев — “Орел” был затоплен в гавани во время вооружения. Самое строгое расследование не открыло виновных, но, очевидно, среди команды были “товарищи”, так как непостижимые аварии с машиной броненосца продолжались в Кронштадте и в море.

“Забастовщики и стачечники сделали свое злое дело, — говорит г-н Беломор, — благодаря их усилиям флот наш томился на Мадагаскаре и, обрстая травой, терял одно из важнейших качеств — быстротходность”.

Можно ли было надеяться на победу? Как откровенно высказался один из командиров, мрачный Бухвостов, эскадра Рождественского мечтала лишь умереть с честью, не больше. Под тяжелым, точно свинцовая крышка гроба, сознанием русские люди готовились и шли на подвиг. Кто знает, может быть, они сделали все, что человеческой природе доступно. Пусть г-н Небогатов сдался, пусть г-н Энквист бежал, но подавляющее большинство русских моряков не сдавались и не бежали.

В печальном виде дошла русская эскадра до Цусимы. Истомленные девятимесячным переходом, океанскими бурями, тропической жарой, точно тюремным заключением в железных кузовах, а главное — ожиданием смертного боя без права на победу, двенадцать тысяч моряков, наконец, устали жить. И у Рождественского, и у последнего матроса сложилось одно, неудержимое, как мания, желание: добраться до Владивостока. Суда грузно обросли водорослями и потеряли ход. Перегруженные донельзя, они плелись в зловещих предчувствиях. За два дня до боя умер измученный Фелькерзам, и под адмиральским флагом эскадра везла уже труп одного из вождей. Совершенно невероятно, чтобы такой ученый артиллерист, как адмирал Рождественский, не знал о тех недостатках нашей артиллерии, брони, снарядов, лафетов, о которых ужасные разоблачения сделаны талантливым пером г-на Брута. Адмирал Рождественский, мне кажется, знал многое такое, что, может быть, до сих пор никому не известно, но он шел вперед, как солдат, которому приказано идти на смерть. И флот погиб... Да помянет же несчастная мать-Россия своих заброшенных за край земли несчастных сынов, что мученически, с верою и честью положили живот свой в бою неравном!

Пожар над безднами — вот картина боя. Первым погиб “Ослябя”, буквально засыпанный японскими ядрами. “Тонул он всего несколько минут; спаслось около 100 человек. Тонувшим посланы были три миноносца, но японцы открыли по ним страшный огонь и они принуждены были уйти”. Вторым погиб “Бородино”, затем “Александр III”, потом “Суворов”, наконец “Наварин”. “Снаряды наши, — пишет очевидец, — никуда не годились: большинство их вовсе не разрывалось или разрывалось, разрушая маленькое пространство. Японские же снаряды все разрывались и притом производили огромные опустошения...” Все море от минных и ядерных взрывов превратилось в лес фонтанов. “Не успеет миноносец подойти к кругу, за который ухватились 30–40 утопающих русских, вдруг снаряд, и из всего круга образуется красный фонтан”. Красный то есть кровавый! “На нас пустили 120 миноносцев... До 12ч. 30 м. мы отбивались от них, причем погиб «Наварин», затем «Владимир Мономах» и «Адмирал Нахимов»...”

Из трагедии цусимского боя осталось лишь несколько разрозненных страниц, точнее, строк, и восстановить картину этого человеческого жертвоприношения никто не может. Но зато эти немногие моменты, о которых дошел голос из пучины, — они священны. Можно ли, скажите, забыть геройский броненосец “Адмирал Ушаков”? Вы-

держивая день и ночь жестокий бой, видя, как сгорают и тонут один за другим “Ослябя”, “Бородино”, “Александр III”, “Урал”, наконец “Суворов” с главнокомандующим флотом, броненосец “Ушаков” сам получил две тяжелые пробоины и погрузился носом. Стало очень трудно управлять и стрелять, нельзя было дать полного хода. Но решили держаться до конца. На маленький наш броненосец (всего в 4 тысячи тонн, с четырьмя орудиями) напали два громадных японских крейсера, каждый по 19.700 тонн, с 36 орудиями. “Советую вам сдать ваш корабль”, — подняли сигнал японцы; и затем шло еще какое-то продолжение сигнала. “Продолжение и разбирать нечего, — сказал Миклуха, командир “Ушакова”. — Открыть огонь”. Даже и эти немногие наши выстрелы геройского корабля не долетали до неприятеля. Японцы издали засыпали “Ушакова” ядрами. У нас приступили к обряду умирания: кингстоны были открыты, бомбовые погреба подорваны, машины остановлены. Броненосец лег на правый борт и, перевернувшись кверху килем, пошел на дно, до последнего мгновения расстреливаемый неприятелем.

Пусть же не забудет Россия имен Миклухи, Мусатова, Жданова, Трубицына, Зорича и многих-многих других, что отдали тут Богу душу. Те, что в холодной воде держались, хватаясь за обломки, пережили страдания хуже смерти: уже подобранные японцами, закоченевшие Яковлев и Хлымов умерли от паралича сердца...

“Суворов” не осрамил своего исторического имени. Он принял не одну, а три смерти, он был расстрелян, сожжен и потоплен, но не сдался. По японским источникам, “Суворову” два раза предлагали сдаться, на что оставшаяся (после съезда адмирала Рожественского) кучка героев отвечала залпами из винтовок. Ни одной уже целой пушки не оставалось. Последний залп раздался, когда “Суворов” наполовину уже скрылся под водой — вместе с теми, имена которых да будут в нашей памяти бессмертны...

Пусть не забудет Россия геройский крейсер “Светлану”, который на другой день боя, уже полуразбитый, был атакован двумя японскими крейсерами и миноносцем. Снарядов почти уже не было, но на военном совете решено было вступить в бой и, когда будут израсходованы снаряды, затопить крейсер. Взорваться было уже нельзя, так как минный погреб был залит еще накануне. Как решили, так и сделали: пробившись несколько часов, открыли кингстоны. Крейсер лег на левый борт и с поднятым флагом пошел на дно океана. Японцы безжалостно расстреливали “Светлану” до тех пор, пока она не скрылась среди волн.

Пусть же Россия не забудет храброго командира Шеина, Арцыбашева, Толстого, Дьяконова, Воронцова, графа Нирода, Зурова, Свербеева, Агатьева и около ста шестидесяти разделивших смерть с ними нижних чинов. Нераненый, невредимый Шеин лишь за несколько минут до погружения судна был убит японским снарядом.

Пусть не забудет Россия отважного “Владимира Мономаха”, расстрелянного, израненного, подвергшегося девяти минным атакам и потонувшего с поднятым андреевским флагом. Пусть не исчезнет в благородной памяти крейсер “Дмитрий Донской”, на котором убиты были Гольц, Дурново и Гире и тяжело ранены Лебедев, Блохин, Коломейцев, Шутов, Вилькен, Храбро-Василевский, князь Ливен и выбыли около двухсот нижних чинов. Эти не сдались и не сдали своего корабля.

Пусть не забудет Россия броненосец “Наварин”, который, заметив отчаянное положение “Суворова”, горевшего как костер, прикрыл его собою от сыпавшихся японских бомб. Разбитый, взорванный минами и бомбами, с перебитой командой, со смертельно раненым командиром, броненосец все еще держался. Раненный в голову и в грудь барон Фитингоф отказался оставить корабль и решил потонуть с ним. “Верные принятому решению умереть, но не сдаться, — пишет один участник боя, — офицеры перед самою гибелью судна простились с выстроенной командой и, готовясь к смерти, братски перещеловались друг с другом, а изувеченный командир приказал вынести себя наверх”. Отказался от спасательного пояса и сменивший его старший офицер Дуркин, до последнего момента спасавший команду. Японцы продолжали расстреливать барахтавшихся в воде русских людей.



М.О. МЕНШИКОВ
(1859–1918)

Японский миноносец через несколько часов еще видел плававших и умиравших от истощения русских и не дал им помощи. Только английский пароход успел спасти трех матросов, которые и рассказали об ужасах этой ночи. Не забудь же, мать-Россия, имен Фитингофа и Дуркина, Рклицкого, Грау, Измайлова, Челкунова, Огарева и многих-многих замученных и убитых за великое твое имя!

У меня нет места, чтобы напомнить здесь чудные подвиги “Буйного”, “Грозящего”, “Стерегающего”, как и эпопею “Рюрика”, погибшего еще до Цусимы в блистательном бою. Цель настоящих строк — помочь читателю возоб-

новить в памяти ужасное событие, что случилось ровно три года назад, и дать отчаянию русского сердца некоторое утешение. Пусть разбито тело русского флота, но осталась непобедимой душа его, пока в нем не перевелись герои вроде Новосильцева, Вырубова, Жданова, Огарева, Курселя, Богданова, Фитингофа, Шеина, Хлодовского, Подгурского и многих-многих других, их же имена известны Богу.

Я пишу эти грустные строки во дни глубоко грустные, когда нет уже почти никакой надежды на восстановление флота — до такой степени прочно утвердились в нем люди старые, вся жизнь которых прошла в подготовке флота для разгрома. Рутинка, своекорыстие, карьеризм, инородческое засилье, невежество и равнодушие к русскому народному делу — вот что привело нас к катастрофе и вот что до сих пор, точно черное волшебство, мешает подняться нашей морской силе. Нет у великого государства левой руки его — флота, загублено державное дело Петра, и народ русский опять отброшен на двести лет назад в отношении морской базы. Флота нет, но ведь он был, и ради памяти невинно погибших под Цусимой десяти тысяч мучеников за Россию флот должен быть восстановлен! Вторым зачатием его да будет благодарная память о героизме тех, которых будущие моряки назовут когда-нибудь своими предками.

Одна из многочисленных вдов героев, погибших под Цусимой, Е. А. Шеина, передала мне через своего брата, князя М. А. Урусова, мысль, к которой я присоединяюсь всем сердцем. Следует воздвигнуть памятник в виде храма, где на стенах были бы собраны и увековечены имена русских людей, погибших в цусимском бою. Забвение этих страдальцев ужасно: ничего нет постыднее неблагодарности Отечества, и ничто так не возрождает мужества, как пример героев. Неудача войны при нашем естественном могуществе не есть для России смертный приговор. Есть нечто худшее всяких поражений — это упадок духа, когда исчезает даже память о своем прежнем величии. Нельзя собрать костей героев со дна Великого океана, чтобы заключить их в общую братскую могилу, но можно и следует построить храм, где были бы благоговейно погребены имена их, куда приходили бы оплакивать их осиротевшие жены и дети, и где Россия могла бы, помянув их, преклонить колени. Где-нибудь на берегу Невы, среди элингов, в центре вооружения флота, против Морского корпуса, грустный храм над водой напоминал бы многое и вдохновлял бы на многое. Нельзя жить, отрываясь от корней прошлого, а корни у нас целы. Даже в дни величайшего из ужасов нашей истории были явлены свидетельства того бесстрашия, при котором нация не умирает».

МОЛИТВА О РОССИИ:

«ВСЕМИЛОСТИВЕЙШИЙ ГОСПОДИ! ПОШЛИ НАМ РАЗУМ И СИЛЫ, ПРЕКРАТИ НАШИ РАЗДОРЫ, ЗАЖГИ В СЕРДЦАХ НАШИХ РУССКОЕ БРАТСКОЕ ЕДИНЕНИЕ, СИЛЬНЫХ И ЧЕСТНЫХ ОЗАРИ И НАСТАВЬ НА ПУТЬ, СЛАБЫМ ДАЙ БОДРОСТИ, МАЛОДУШНЫХ УКРЕПИ, ВСЕХ ЖЕ НАС СОВОКУПНО ОБЪЕДИНИ, ВРАЗУМИ И НАПРАВЬ К РУССКОЙ ПОБЕДЕ. ГОСПОДИ, СПАСИ РОССИЮ. АМИНЬ».

Русь Святая! Береги веру - самое ценное наше сокровище на земле, жемчужину души человека, опору жизни, радость и свет бытия! Разве не слышишь ты, душа русская, как без слов, но громче всяких речей человеческих молят тебя об этом - особенно в наши беспокойные дни — родные нам угодники русские? Береги в себе веру: молят тебя подвижники киевских пещер, не только донесшие в себе искру веры до дверей могилы, но и разжегшие ее в такой пламень, который светит и греет нас через много веков. Береги в себе веру: зовет наш смиренный и кроткий, весь народ русский, обнявший свою любовь, всегда радостный и ласковый преп. Серафим Саровский... Береги веру: вызывает родной, близкий каждой верующей душе св. Сергей Радонежский, взывает Патриарх-мученик Гермоген и сонм многих-многих других небожителей... Береги веру: завещает каждому из нас и святой покровитель нашей северной столицы благоверный князь Александр Невский, этот завет он оставил Русской Земле всю жизнь свою и подвигами, умирая - свыше 650 лет тому назад в цветущем возрасте 43 лет, но в изнеможении от непосильных трудов, целожизненных подвигов, огорчений и страданий за Святую веру Русской Земли и Родину...

Русь Святая! Слышишь ли ты этот призыв тех, кого привыкла ты благоговейно чтить, гробницам которых привыкла ты поклоняться, у кого всегда любила ты искать себе опоры и утешения в жизни своей? Отзывается ли на этот призыв душа твоя, искони чуткая к голосу небожителей, и крепко ли хранит она в себе веру, эту святыню свою? Или шум вихря событий на Руси в последние месяцы заглушил уже этот голос, и не доходит он до тебя, и не тускнеет ли в тебе свет этой веры?..

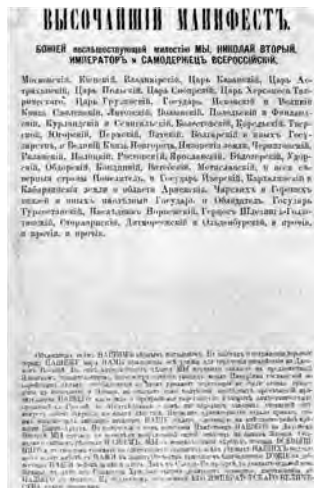
Братья! В дни наши, когда все мы жизнью призваны закладывать камни в основание новой Руси, когда Русь еще тяжело болеет муками переходного времени, - не забывайте завещания тех, кто познал на земле всю полноту истинного счастья и с ним отошел в лучший мир, наших "пестунов" — детоводителей ко Христу. А они, идя сами за Господом нашим Иисусом Христом, за Тем, Кто сказал о Себе: "Я есть путь и истина, и жизнь (Ин. 14, 6), - опытом целой жизни своей говорят, что один путь стать счастливым, вечно радостным, "светоносным", легко перенося-

щим все невзгоды жизни: это — верить в Сына Божия, верить, что Он — наша сила. Он - наш всегдашний покровитель. Он - наш свет, руководящий нас в потемках жизни. Он - наш Отец, ни на минуту не забывающий Своих детей... И сколько тогда является у человека крепости, сколько силы духовной, уверенности! Вместе с великим отцом Церкви св. Иоанном Златоустом может сказать верующий: "Пусть мятутся волны, пусть кипит море, - оно безопасно для меня, потому что я стою на камне, и камень этот — Христос..."

С верою в душе принимайся бодро, русский человек, и за внешнее строительство нашей Родины! Вера очистит твое сердце, вера осветит твой разум, вера укрепит твою волю, и сделанное твоим верующим разумом, сердцем и волею, сделанное тобою с молитвою веры будет сильно и прочно и низведет на тебя благословение Божие. Ведь знаешь ты вечные слова вечной книги: "Если Господь не охранит города, напрасно бодрствует страж..." (Пс. 126, 1). "Я — свет миру, кто последует за Мною, тот не будет ходить во тьме, но будет иметь свет жизни..." (Ин. 8,12)

Братья! Как образно говорит один из наших поэтов — Христос исходил, благословляя Русь, от крайнего севера до юга, от востока до запада, посеявая частицы Своего света в сердца людей. И Русская Земля вся покрыта потом трудов и подвигов носителей этого света, угодников, прославленных у Бога за твердость и чистоту свою, покрыта кровью мучеников за веру святую... И неужели же ты, Русь, ты, которая столько веков жила крепкою духовною связью со своими наставниками и подвижниками веры, презришь то, о чем молят тебя они, к чему зовут тебя, их породившую и ими духовно вскормленную?!

Русский народ! Сбережешь веру в себе, донесешь до Христа огонек ее, когда Христос позовет и нас к Себе, значит, - все сбережешь, потому что жизнь вечную наследуешь. Потеряешь веру, - потушишь ли сам ее в



МАНИФЕСТ НИКОЛАЯ II «С ОБЪ- ЯВЛЕНИЕМ О ВСТУ- ПЛЕНИИ РОССИИ В ВОЙНУ С ЯПОНИЕЙ».

Отпечатано в Порт-
Артуре. 27 января
1904 года.





МИТРОПОЛИТ НИКОЛАЙ
(в миру Борис Дороевич
Ярушевич)

Проповедник и богослов.

груди своей или позволишь вырвать ее у тебя тем, которые так дерзко покушаются сейчас на эту святыню своими грязными руками, - ты все потеряешь.

Молит тебя, душа Русская, Церковь Святая: береги же свое вековое достояние, веру свою, этот бисер бесценный, ради которого евангельский купец, по притче Господней, продал все, что имел, чтобы купить только его! Не дай никому похитить ее у тебя! Не забудь того, что на вере угодников своих Русь возросла и верою предки твои достигали спасения вечного...

Митрополит Николай (в миру Борис Дороевич Ярушевич (31 декабря 1891 (13 января 1892) – 13 декабря 1961) – епископ Русской Православной Церкви, митрополит Крутицкий и Коломенский.



Караван в бессмертие



Торжество Пресвятой
Богородицы (Порт-
Артурская)
икона Божией Матери.

РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА —
НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАГЕДИЯ
ИЛИ ИСТОРИЧЕСКИЙ УРОК?

Кто может — молитесь, чтобы Бог перестал нас казнить за наши грехи.

«... Богаты мы, едва из колыбели,
Ошибками отцов и поздним их умом...»

М.Ю. Лермонтов

«Кто честно смерть принял в бою,
Тот разве пал и побежден?
Пал тот, кто, робко грудь свою
Прикрыв, ушел из битвы вон...»

А.М. Горький

1. АНАЛИЗ ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ В РЕГИОНЕ ПЕРЕД РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНОЙ. ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРИЧИНЫ ВОЙНЫ. СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОГО ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА

Проигранная война, проигранные морское сражение, морской бой всегда убедительно и однозначно обнажают основные объективные и субъективные недостатки и причины, приведшие к такому исходу. Уроки проигранной войны в первую очередь служат основанием для организации разработки необходимых реформ вооруженной силы и выявления целесообразных вариантов подготовки её к последующей войне. Такова диалектика и суть вооруженной борьбы.

В этом отношении Русско-японская война, особенно применительно к отечественному Императорскому и современному Военно-морскому флоту России, представляет собой, по обилию этих уроков и их значимости, едва ли не самый яркий пример в истории отечественного, да и мирового военно-морского искусства и военного кораблестроения. В душе и памяти всего русского народа Русско-японская война 1904–1905 годов оставила глубокий след. Одной из первых работ, посвященных светлой памяти героев Цусимы, которая предназначалась для широкой читательской аудитории, является очерк писателя и публициста А. Беломора (А.Е. Конкевича, 1842–1917) «Памятка для моряков» (см. А. Беломор «Памятка для моряков». Изд. А. Беломора. С-Петербург. Т-во Р. Голике и А. Вильборг. 1907 г., 151 с.).

В начале своего очерка А. Беломор отмечает: «Памяти павших героев-моряков посвящаю я труд мой. Да послужат доблестные деяния их примером флоту, когда Державный Вождь России призовет его на защиту чести, славы и благоденствия нашей Великой Родины».

В свое время офицер Российского Императорского флота, редактор издававшегося в Нью-Йорке журнала «Морские записки», барон Г.Н. Таубе (1890-1975) в предисловии к первому изданию книги «Последние дни 2-ой Тихоокеанской эскадры» подчеркивал: «Цусимское морское сражение до сих пор ещё для всего мира представляется загадкой» (Г.Н. Таубе. Последние дни 2-ой Тихоокеанской эскадры. СПб., тип. А.С. Суворина, 1907 г., 180 с.).

Сегодня мы с полной уверенностью можем повторить эти слова. Именно по этой причине многие историки вновь и вновь обращаются к русской национальной трагедии 1904–1905 годов.

События той войны нашли своё отражение в многочисленных памятниках, поэтическом, песенном и театральном творчестве, в живописи, графике и скульптуре, в экспозициях многочисленных музеев и выставок, в фотографии и кинематографии, в воинских наградах и, наконец, в названиях кораблей отечественного Военно-морского флота. А. Новиков-Прибой в предисловии к своему известному, но далеко не однозначно воспринимаемому роману «Цусима» пишет: «В истории человечества, с той поры как стали появляться на свет военные корабли, немало было морских сражений. Но только три из них могут быть по своим грандиозным размерам и результатам сравнимы с Цусимским. Первое, так называемое Саламинское сражение, относится к далекой древности, к 480 году до нашей эры. Противники встретились в Саламинской бухте, около Пирея и Афин. Небольшой греческий флот под руководством Фемистокла уничтожил громадный персидский флот царя Ксеркса. Вторая морская битва произошла в средних веках, в 1571 году, при Лепанто, в Адриатическом море. Соединенный флот христианских государств под начальством дон Жуана Австрийского вдребезги разбил корабли сарацин и египтян. Третье подобное событие произошло в более позднюю эпоху, в 1805 году, около Гибралтарского пролива, у мыса Трафальгар. Здесь знаменитый адмирал Нельсон, оставшийся от предыдущих боев с одним глазом и одной рукой, командуя английским флотом, одержал блестящую победу над соединенным франко-испанским флотом, находившимся под начальством адмиралов Вильнева и Гравина. Нельсон погиб, но союзники потеряли при этом адмирала Гравина, девятнадцать кораблей и почти весь личный состав.

Четвертое сражение имело место в дальневосточных водах, при острове Цусима, во время Русско-японской войны, а именно 14/27 мая 1905 года. Оно также принадлежит к величайшим миро-

вым событиям» (см. А. Новиков-Прибой. Цусима. Том 1.: М. Андреевский флаг. 1993 г., стр. 5). Более того, Русско-японская война положила начало всем страшным войнам XX столетия.

Среди известных публикаций особым спросом пользуется трилогия, написанная русским писателем, прозаиком, капитаном 2-го ранга В.И. Семёновым. Книга написана под непосредственным впечатлением только что пережитого боя — выдержки из неё авторы будут неоднократно приводить в монографии, однако в этой книге даётся картина боя, пережитая на палубе только одного корабля, а действия остальных кораблей оказались вне поля зрения В.И. Семёнова (1867-1910). В остальных изданных воспоминаниях участников сражения описание общего морского сражения занимает ещё меньше места.

В трагическом Цусимском бою, находясь на флагмане русской эскадры, В.И. Семёнов получил пять ранений и после возвращения из японского плена прожил совсем недолго, но успел дополнить свои дневники, которые вел во время боевых действий, и издать их тремя книгами: «Расплата», «Бой при Цусиме», «Цена крови». Еще при жизни автора эти книги были переведены на девять языков, их цитировал сам триумфатор Цусимы адмирал Х. Того. К сожалению, на Родине мемуары В.И. Семёнова вызвали громкий скандал. Владимир Иванович первым посмел написать, что броненосец «Петропавловск», на котором погиб адмирал С.О. Макаров, подорвался не на японской, а на русской мине, и вопреки общественному мнению очень высоко оценивал деятельность адмирала Рожественского.

После ранней смерти В.И. Семёнова (он скончался в возрасте 43 лет) его книги были незаслуженно забыты и теперь известны лишь специалистам.

Единственное военно-морское исследование Цусимского сражения на русском языке, появившееся до революции, было написано в 1912 году капитаном 2-го ранга М.И. Смирновым (1880–1937). В 1930 году тот же автор, уже будучи контр-адмиралом, признаётся на страницах «Зарубежного Морского Сборника» № 10, что, перечитывая через 18 лет написанное им, он поражается той жестокой критике, которой он подверг русское морское командование. Кроме того, в этом труде имеется ряд ошибок.

В «Истории Русско-японской войны на море», написанной в 1914 году капитаном 2-го ранга А.А. Немитцем (1879–1967), даётся описание Цусимского боя только на основании выдержек из книги М.А. Смирнова.

В целом А.А. Немитц на основании изученных материалов в историческом отделе Морского Генерального штаба участвовал в публикации следующих научных трудов:

- «Стратегическое исследование Русско-японской войны на море» (издано Морской академией в 1909–1910 годах);
- «Исследование Русско-японской войны на море периода командования флотом адмирала Макарова» (напечатано в «Морском сборнике» в 1912–1913 годах);
- «Русско-японская война на море» (15-й том, «История русской Армии и флота», 1913 год);
- «Очерки по истории Русско-японской войны» (издано Морской академией в 1912 году);
- «Очерк морских операций русско-японской войны» (издано Морской академией в 1912–1913 годах).



ЛЕЙТЕНАНТ
Н.А. МОНАСТЫРЁВ
(1887-1957)

Уже в эмиграции капитан 2-го ранга Н.А. Монастырёв и штабс-капитан С.К. Терещенко в двух книгах, вышедших на французском языке и посвящённых истории русского флота и Русско-японской войне, дают уже более объективное, но также сокращённое описание Цусимского сражения. Авторы отмечают, что в середине прошлого столетия среди представителей Русского морского зарубежья и профессиональных морских историков Запада книги Нестора Монастырева, по праву считавшегося патриархом русской зарубежной мариныстики, пользовались широкой известностью и популярностью. Изданные на французском, немецком и итальянском языках, они заняли достойное место в коллекциях лучших библиотек Европы и Северной Америки. Н.А. Монастырев (1887-1957) является автором следующих книг: «В Черном море 1912 – 1920». (Париж, 1928); «На службе Императорскому флоту» (Берлин, 1930); «История Русского флота» совместно с С.К.Терещенко (Париж, 1931); «На трех морях» (Тунис, 1932); «Подводный корабль» (Париж, 1935); «Груманд, неизвестный Шпицберген», «На борту „Фуко"» (Париж, 1937); «Дорога на норд-ост», «Земля Франца-Иосифа» (Париж, 1937).

Вышедшее в 1917 году, уже после революции, официальное описание боя под редакцией капитана 1-го ранга А.П. Капниста (1871–1918) было ещё проникнуто пристрастностью, свойственной современникам боя, и, к сожалению, имеется только в одном экземпляре за границей.

Довольно объективное исследование Цусимского морского сражения дано в британской официальной истории Русско-японской войны. Том III, включающий описание Цусимского боя, вышел из печати только в 1920 году. В этом труде англичане, поддерживавшие японцев в войне против нас, не раз выражают своё восхищение героическим поведением русских моряков, и в том числе адмирала З.П. Рожественского в Цусимском бою. Высокая оценка моральных качеств адмирала З.П. Рожественского и русских моряков даётся в монументальном труде немецкого писателя Франка Тисса (1890–1977) «Цусима» (1937).

Из всего многообразия уроков Цусимы авторов настоящей книги интересуют те из них, которые обусловили впоследствии принципиальные изменения в отечественном кораблестроении, в облике перспективных русских кораблей и системе подготовки национальных офицерских кадров. Когда-то автор знаменитых мемуаров кардинал де Рец (1613–1679) сказал следующие слова: «Анализ мелких промахов предупреждает крупные неудачи». Великий французский писатель и мыслитель Жан-Жак Руссо (1712–1778) предупреждал нас: «Тысячи путей ведут к заблуждению, к истине — только один путь». Сегодня мы лихорадочно ищем тот единственный и правильный путь возрождения Великой России и её Военно-морского флота. Многие принимаемые сегодня решения представляются авторам настоящего труда «топтанием на месте или поисками во тьме» и мы в очередной раз не прислушиваемся к жемчужинам народной мудрости и основам Великой Православной Веры и толкаем наше Святое Отечество и его славный Военно-морской флот назад к страшной Цусиме. Мы в очередной раз не усвоили урок истории и не сдали экзамен на политическую зрелость.

В настоящее время, по мнению целого ряда исследователей, не подлежит сомнению, что главной причиной нашего поражения в этой войне была «полная несостоятельность верховного руководства российской военно-морской силой и практическая неспособность высшего командного состава управлять ею». Большая часть аналитиков, которые на протяжении многих десятков лет занимались проблемами Русско-японской войны, пришли к единому мнению, что в её истории «сплелись два фактора: преступно-слабое верховное военное командование России, некоторые представители которого уже после первых неудач были заражены пораженческими настроениями, и героизм офицеров, солдат и моряков». Действительно, на протяжении всей Русско-японской войны истинный подвиг соседствовал с позором, трусостью и даже элементами предательства. Г.Б. Александровский

(1900(1)-1981) в своем прекрасном произведении «Цусимский бой», опубликованном в США в 1956 году (Последнее издание вышло в 2005 году в Санкт-Петербурге. Перепечатано с издания 1956 года с исправлениями и дополнениями. — СПб.: Русская симфония, 2005. — 248 с., с иллюстрациями. — Серия «Книжные памятники из фондов Библиотеки Академии наук») приводит следующее образное сравнение: «Геройство, проявленное личным составом Второй Тихоокеанской эскадры, было голосом крови, унаследованным нами от наших предков, но сдача Небогатовым своих кораблей была проявлением недуга, захватившего в то время значительную часть русского общества: неверие в Бога, недержание данного нами самими честного слова, полное безразличие к такому ответственному шагу, как принятие присяги, и небрежное отношение к принятым на себя обязательствам. Нашему характеру свойственны блестящие порывы, но не хватает выдержки остаться верным этим порывам до конца. Мы не сумели воспитать в себе принципиальность, слишком легко идем на компромиссы со своей совестью и готовы укоры этой совести заглушить, хватаясь за потворствующие нашим слабостям мало-мальски приемлемые объяснения. Эта беспринципность и неумение отличить постоянные интересы русского народа от временных интересов сословия, класса, политической партии и привело к национальной катастрофе России — к гораздо более страшной политической Цусиме».

Сегодня Россия стоит на пороге очередной катастрофы, при этом объективные вечные интересы русского народа вообще устранены из поля зрения современных политиков и отдельных руководителей нашего государства.

Известный историк и военно-морской аналитик, бывший профессор Российской Императорской и Королевской Югославской Морских Академий, контр-адмирал А.Д. Бубнов в журнале «Морские записки (1960 г. №3), изданном в США, на стр. 32 пишет: «... исключение, конечно, в этом отношении составлял адмирал С.О. Макаров, слишком короткое пребывание которого во главе русского флота на Дальнем Востоке не могло повлиять на трагический исход войны».

Далее профессор А.Д. Бубнов, говоря о причинах поражения, повествует: «Личный состав фло-



КОНТР-АДМИРАЛ
А.Д. БУБНОВ





ВИЦЕ-АДМИРАЛ
С.О. МАКАРОВ
(1848–1904)



КАДЕТ
НИКОЛАЕВСКОГО
МОРСКОГО
УЧИЛИЩА
С.О. МАКАРОВ.
1865 г.

та вплоть до войны с Японией обучался на судах с такелажем, на которых главное внимание было обращено на парусные учения и «марсофлотскую» лихость. Военно-морской технике, новому боевому вооружению в этом обучении не было отведено почти никакого места, артиллерийские стрельбы были крайне редки и проводились по примитивным инструкциям эпохи парусного флота...».

А.Д. Бубнов (1883–1963), контр-адмирал за отличие (1917), в отставке (1917). Окончил Морской кадетский корпус (1903), военно-морское отделение Николаевской морской академии (1913). В период Русско-японской войны — вахтенный начальник эскадренного броненосца «Орел», после Цусимского сражения — в японском плену. Был прикомандирован к Морскому Генеральному штабу (1908–1910; 1912–1913), являлся старшим флаг-офицером штаба начальника учебно-артиллерийского отряда (1910–1912), старшим офицером крейсера «Диана» (1913–1914), одновременно преподавал в Артиллерийском офицерском классе (1911–1912) и Николаевской морской академии (1911–1917). В годы Первой мировой войны — штаб-офицер (1914–1915), флаг-капитан (1915–1916) Военно-морского управления (затем Морского штаба)

штаба Верховного главнокомандующего, начальник Военно-морского управления штаба Верховного главнокомандующего (1917). В период Гражданской войны служил в Добровольческой армии и Вооруженных силах Юга России: летом 1919 г. командовал дивизионом миноносцев, с 20.08.1919 по 08.02.1920 был начальником штаба Черноморского флота, после чего вновь уволен в отставку. В эмиграции жил в Дубровнике, являлся профессором Морской академии. Умер в Кранье (Югославия). А.Д. Бубнов — автор многочисленных трудов и воспоминаний «В царской ставке». В своих воспоминаниях «В царской ставке» А.Д. Бубнов отвечает на один из труднейших вопросов российской истории XX века: сделало ли Верховное командование русской армии все от него зависящее, чтобы предотвратить трагический исход Первой мировой войны?

Учитывая исключительно уважительное отношение в Военно-морском флоте России к выдающейся личности вице-адмирала С.О. Макарова, его особую роль в истории русской кораблестроительной науки, военно-морского искусства и в целом в развитии отечественного флота, авторы считают необходимым решением привести в настоящем труде его краткую биографию.

С.О. Макаров родился в 1848 году в Николаеве в семье прапорщика арестантской роты № 11 Осипа Федоровича Макарова. Крестным отцом будущего вице-адмирала был начальник Николаевского порта, капитан 1 ранга Я.М. Юхарин.

27 декабря 1848 года священник Николаевской церкви портового города Николаева сделал под номером 44 следующую запись: «Тысяча восемьсот сорок осьмого года декабря двадцать седьмого дня родился, а тридцатого дня того же месяца окрещен Степан, сын... прапорщика Иосифа Федорова Макарова и законной жены его Елисаветы Андреевой, кои оба православного вероисповедания. Таинство крещения совершал священник Александр Гайдебуров. Восприемниками были: капитан 1-го ранга Яков Матфеев Юхарин и умершего поручика ластового экипажа дочь девица Любовь...».

Мальчика нарекли святым именем апостола Стефана, сподвижника самого Иисуса Христа в дни его земного пребывания. Такое имя мальчику было дано, учитывая, что поминание почитаемого на Руси Святого апостола Стефана приходилось на 27 декабря. Оба деда С.О. Макарова отслужили на военной службе по 25 лет и были удостоены унтер-офицерского звания. Детство С.О. Макаров провел в южном центре отечественного кораблестроения — Николаеве. В 1857 (1858) году семья Макаровых переезжает на постоянное место жительства в город Николаевск — на Амуре. В этом городе С.О. Макаров поступает в низшее отделение Николаевского морского училища, которое в то время осуществляло подготовку офицеров корпуса флотских штурманов. С первых дней учебы проявились яркие способности юного С.О. Макарова. На одаренного юношу обратил внимание главный командир Николаевского порта, контр-адмирал В.П. Казакевич, по ходатайству которого С.О. Макаров и был назначен на корабли Тихоокеанской эскадры флагманским кадетом. В.П. Казакевич в 1856 г. был произведен в контр-адмиралы с утверждением в должностях во-



АДМИРАЛ А.А. ПОПОВ
(1821–1898)



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«ДМИТРИЙ ДОНСКОЙ»



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«ВЛАДИМИР МОНОМАХ»



БАТАРЕЯ «НОВГОРОД»
(ТАК НАЗЫВАЕМАЯ
«ПОПОВКА»)

енного губернатора вновь организованной Приморской области Восточной Сибири и командира портов Восточного (Тихого) океана с главной базой в Николаевске-на-Амуре. Более 50 лет полной трудов и богатой событиями жизни отдал Петр Васильевич Казакевич (1816-1887) русскому флоту. Его имя увековечено во многих географических названиях Японского моря и Амурского лимана - бухта, мыс, пролив, село и др. Основы военноморского воспитания С.О. Макаров получил в 1863–1864 годах на борту клипера «Богатырь» под руководством командующего эскадрой, талантливого русского ученого и кораблестроителя, флотоводца, контр-адмирала А.А. Попова. В начале 1865 года С.О. Макаров выдерживает выпускные экзамены и производится в фельдфебели. Под руководством адмирала А.А. Попова С.О. Макаров также прошел сложную и одновременно прекрасную инженерную школу, в том числе приобрел практические навыки специальных

математических расчетов. Это позволило ему впоследствии освоить тонкости многих кораблестроительных наук.

Учитывая недворянское происхождение, С.О. Макарова только по особому Высочайшему повелению Его Императорского Величества Императора Александра II в 1867 г. производят в гардемарины. Официальные письма с ходатайствами о зачислении в гардемарины С.О. Макарова поступили в Морское министерство от начальника Восточно-Сибирского военного округа, от командира эскадры и от командира корабля, на котором проходил службу будущий адмирал. На прошении о производстве С.О. Макарова в гардемарины было указано: «Производится за выслугу лет и по экзамену ... с Высочайшего разрешения в гардемарины с назначением в Балтийский флот». Именно происхождение С.О. Макарова, и, как ни странно, его блестящий, многогранный, яркий талант, с точки зрения авто-

ров, явились главной причиной всех трудностей военно-морской службы, да и личной жизни этого выдающегося человека. Вместе с тем, следует признать военную карьеру С.О. Макарова блестящей. Например, С.О. Макаров флигель-адъютант, ему присваивается чин капитана 1 ранга вне очереди, он самый молодой на флоте контр-адмирал.

С.О. Макаров уже с юношеского возраста представлял собой яркую личность, отличающуюся удивительной способностью раздражать посредственностей. Он по праву является ярчайшим представителем русского народа, на плечи которого выпали самые трудные исторические испытания, лишения и трудности.

Адмирал А.А. Попов — выдающийся деятель русского военного флота, инициатор проектирования и строительства броненосных кораблей в 1860–1890 годах. А.А. Попов окончил Морской корпус в 1838 году, проходил службу на кораблях Балтийского и Черноморского флотов. В 1854–1855 годах он участвовал в обороне Севастополя, командовал пароходом «Тамань», организовывал оборону города с моря. В 1858–1864 годах А.А. Попов командовал отрядом, а затем и эскадрой кораблей на Дальнем Востоке. В 1865–1870 годах он изучал военное кораблестроение в Англии, Франции, Голландии. В 1870–1872 годах по проектам А.А. Попова построены первые в истории военного судостроения броненосные крейсера типа «Генерал-адмирал». В 1877 году он возглавил проектирование и постройку первого русского мореходного броненосца «Петр Великий». Он также был автором круглых черноморских плавучих батарей. По проектам А.А. Попова построены полуброненосные фрегаты «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах». С 1876 года адмирал А.А. Попов являлся членом Адмиралтейств—Совета, а с 1880 года — руководителем кораблестроительного отдела Морского технического комитета. Несмотря на достаточно сложные отношения, адмирал А.А. Попов до конца своей службы покровительствовал С.О. Макарову.

Вступление в строй крейсера 1 ранга «Владимир Мономах» было для своего времени выдающимся событием не только в отечественном, но и в мировом военном судостроении. Английская печать по этому поводу сообщала: «Наиболее оригинальные проек-



КОРАБЛЬ-ПАМЯТНИК "VICTORY"



ВИЦЕ-АДМИРАЛ,
ВИКОНТ НЕЛЬСОН ГОРАЦИО
(1758–1805)

раблей подобного класса в мире, при достаточно мощном артиллерийском вооружении.

После производства в гардемарины в течение пяти с половиной лет С.О. Макаров участвует в длительных плаваниях на одиннадцати военных судах. Первым кораблем, на который был назначен гардемарин Макаров, стал фрегат «Дмитрий Донской». Во время одного из заграничных походов С.О. Макарову выпала честь посетить английский линейный корабль-музей «Виктори», тот самый исторический корабль, на мостике которого погиб выдающийся английский флотоводец, барон Нильский, вице-адмирал виконт Нельсон Горацио.

Восстановленный в том виде, в котором он участвовал в Трафальгарском сражении, на вечной стоянке в Портсмуте

Находясь на командирском мостике этого легендарного корабля, гардемарин С.О. Макаров скажет следующие, ставшие для него роковыми слова:



ПАМЯТНИК БРОНЕНОСНОЙ ЛОДКЕ
«РУСАЛКА»

ты и наиболее заметные отступления от обыкновенных типов военных судов можно найти в русском флоте, где поясные крейсера появились впервые. Русское морское ведомство было пионером в создании броненосных крейсеров, у которых большая скорость сочеталась бы с действенной броневой защитой». Впервые в отечественном военном судостроении корпус крейсера «Владимир Мономах» был изготовлен практически целиком из стали, а штевни корабля были отлиты из бронзы. Крейсер «Владимир Мономах» имел максимальную на тот период времени дальность плавания среди ко-

раблей подобного класса в мире, при достаточно мощном артиллерийском вооружении. После производства в гардемарины в течение пяти с половиной лет С.О. Макаров участвует в длительных плаваниях на одиннадцати военных судах. Первым кораблем, на который был назначен гардемарин Макаров, стал фрегат «Дмитрий Донской». Во время одного из заграничных походов С.О. Макарову выпала честь посетить английский линейный корабль-музей «Виктори», тот самый исторический корабль, на мостике которого погиб выдающийся английский флотоводец, барон Нильский, вице-адмирал виконт Нельсон Горацио. Восстановленный в том виде, в котором он участвовал в Трафальгарском сражении, на вечной стоянке в Портсмуте Находясь на командирском мостике этого легендарного корабля, гардемарин С.О. Макаров скажет следующие, ставшие для него роковыми слова: «Вот классическая смерть флотоводца — на мостике флагмана, ведущего в бой эскадру». Вице-адмирал С.О. Макаров разделит трагическую судьбу Нельсона и погиб на мостике своего флагмана. Получив достаточно длительную и многоплановую морскую практику, необходимую для становления молодого флотского офицера, в конце мая

1869 года, он производится в мичманы (а) (первое офицерское звание в русском военном флоте). Свою первую научную статью «Инструмент Аткинса (Адкинса) для определения девиации в море» молодой гардемарин С.О. Макаров



ДВУХБАШЕННАЯ БРОНЕНОСНАЯ
ЛОДКА «РУСАЛКА»

в восемнадцатилетнем возрасте опубликовал в «Морском сборнике» (№ 10, стр. 82–84). В первом своем офицерском плавании на броненосной лодке «Русалка» в 1869 году будущий адмирал впервые занялся вопросом непотопляемости морских судов. В то время «Русалка» являлась достаточно современным кораблем. Поводом занятия этой важнейшей во все времена для флота проблемой явилась авария на данном корабле в результате касания грунта и образования в его корпусе течи. С.О. Макаров впервые в отечественной практике подробно изучил данный случай и убедительно доказал несостоятельность принятой в то время на флотах концепции водоотливной системы. Результаты выполненного анализа С.О. Макаров опубликовал в «Морском сборнике» в 1870 году (см. статью «Броненосная лодка «Русалка» — исследование плавучести лодки и средства, предназначенные для усиления этого качества». Морской сборник № 3, 1870 г., неф. стр. 1–40, Морской сборник № 5, 1870 г., неф., стр. 1–22, Морской сборник № 6, 1870 г., неоф., стр. 1–18). Вскоре в газете «Кронштадтский Вестник» была опубликована «весьма положительная» рецензия на эту статью.

В истории отечественного Военно-морского флота броненосная лодка «Русалка» занимает особое место. Основная причина такого пристального и даже трепетного отношения в России к броненосной лодке «Русалка» связана с её трагической гибелью. Трагедия на море всегда вызывала и сегодня вызывает у людей особое чувство сопричастности. Гибель корабля и его экипажа практически никого не оставляет равнодушным. Скорее всего, это связано с тем, что у моряков нет могил. Именно поэтому память о них и их кончине священна. В этом отношении памятник «Русалке» представляет собой ярчайший пример образа такой святой памяти.



КОМАНДИР «РУСАЛКИ»
В.Х. ИЕНИШ (1852–1893)



АДМИРАЛ
Г.И. БУТАКОВ
(1820–1882)

Трагедия «Русалки» как бы впитала в себя все произошедшие в истории трагедии на море, суммировав всю человеческую боль и тяжесть утраты. В настоящее время роль таких кораблей-символов выполняют атомные подводные лодки «Комсомолец» и «Курск».

7 сентября 1893 года «Русалка» ушла в море в свой последний поход и навстречу своему бессмертию. Сегодня можно только говорить о вероятностных причинах этой трагедии. Одна из наиболее обоснованных причин гибели «Русалки»

связана с неудовлетворительным техническим состоянием этого корабля, который в течение 26 лет эксплуатировался без капитального ремонта. В Морском министерстве находился рапорт командира «Русалки», капитана 2 ранга В.Х. Иениша с обоснованием необходимости срочной постановки корабля в капитальный ремонт после двадцатилетнего «плаванья». В.Х. Иениш был дисциплинированным, подчеркнуто пунктуальным офицером. Штабные чиновники практически «закрыли глаза» на данное обращение командира. На гранитных тумбах памятника перечислены имена 12 офицеров и 165 нижних чинов броненосца. Многие историки сравнивали техническое состояние «Русалки» с состоянием Империи того времени. Однако с позиции сегодняшнего дня с такой постановкой вопроса трудно согласиться. С морской службой связана и судьба двух сыновей командира «Русалки». В 1902 году на пожертвования народа был создан и установлен в Таллине знаменитый памятник «Русалке» (скульптор Адамус Адамсон, архитектор Н.Н. Томм). На постаменте памятника выбиты слова: «Россияне не забывают своих героев-мучеников».



БАШЕННЫЙ ФРЕГАТ
«АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ»

Действительно, так было и так будет всегда в истории и будущем России. Броненосная лодка «Русалка» была обнаружена водолазами ЭПРОН ВМФ СССР в 1932 году на глубине 80 метров.

Осенью 1870 года молодой офицер С.О. Макаров отправ-

ляется на паровой шхуне «Тунгус» на Дальний Восток. За достигнутые научные успехи и примерную службу в 1871 году С.О. Макаров досрочно удостоивается следующего воинского чина — лейтенанта — и отмечается премией в 200 руб. С этого же момента времени в практику флота внедряется так называемый «пластырь Макарова» — наиболее совершенное на тот период времени средство борьбы с водой, поступающей в корпус корабля. С.О. Макаров с успехом демонстрировал свой пластырь в качестве экспоната русского павильона на Всемирной выставке в Вене. Данный экспонат получил высочайшую оценку у специалистов. О целесообразности использования на флоте «пластыря Макарова» адмирал Г.И. Бутаков издал специальный приказ.

В приказе говорилось: «Польза всегда готового способа закрыть внезапную пробоину на всяком судне очевидна, и доселе нет для этого лучшего средства, как упомянутый пластырь лейтенанта Макарова». Действительно, по личному опыту службы на подводных лодках со всей ответственностью один из авторов настоящей монографии утверждает, что шум воды, поступающей под давлением внутрь прочного корпуса, является самым страшным звуком для моряков-подводников в открытом море. С.О. Макаров одним из первых это глубоко осмыслил и предложил средство борьбы с поступающей водой и одновременно своеобразное средство борьбы со страхом. Второе не менее важно. Человек, лишенный чувства страха, способен на творчество в любых, даже самых сложных, экстремальных условиях.

Адмирал Г.И. Бутаков предложил С.О. Макарову выступить на заседании Морского технического комитета. Морской технический комитет в целом принял идеи С.О. Макарова. Однако, несмотря на очевидность результатов, своевременность предложений и их актуальность, теоретические положения и практические рекомендации, разработанные С.О. Макаровым, Российским военным флотом в полном объеме приняты не были. В то же время при следующей аварии фрегата «Адмирал Лазарев» выводы талантливого морского офицера полностью подтвердились.

К сожалению, только в 1904 году, перед самой гибелью вице-адмирала С.О. Макарова, в Минном офицерском классе Российского Императорского флота впервые в мировой практике началось чтение лекций по надводной непотопляемости. С.О. Макаров впервые в мире разработал требования по водонепроницаемости и непотопляемости военных судов. Он также впервые предложил «устроить специальное

«водяное» судно для производства учений». В своей статье «Средства против потопления судов» («Морской сборник» № 1, 1976 г. неоф., стр. 15–38) С.О. Макаров написал такие слова: «Человек так создан, что он пойдет на верную смерть, когда опасность ему знакома; но его пугает даже шум трюмной воды, если он к нему не привык. Приучите людей к этому шуму, и они будут бороться с пробоинами до последней крайности». Данной проблеме С.О. Макаров уделил внимание и в статье «О прекращении подводной течи на судах» («Морской сборник» № 5, 1876 г., неоф., стр. 41–52), «Трюмы двухдонных судов» (Морской сборник № 3, 1874 г., неоф., стр. 125–140) и др. Далее во всех своих научных трудах С.О. Макаров «главенство» на войне ... отдавал «нравственному элементу — главное на войне — человек». Поэтому не случайно вопросам подготовки специалистов на военном флоте С.О. Макаров уделял особое внимание: «Дело духовной жизни корабля есть дело первостепенной важности, и каждый из служащих, начиная от адмирала и кончая матросом, имеет в нем долю участия». Такую точку зрения С.О. Макарова разделяли в Российском флоте и другие прославленные адмиралы. Например, адмирал М.П. Лазарев (1788–1851), создатель Черноморского флота на вопрос: «Какие корабли предпочитает он: железные или деревянные?», отвечал: «Я предпочитаю корабли, на которых люди железные!».

Вот главное, чего сегодня не хватает современному ВМФ России — железной воли, морской культуры и профессионализма его офицерам. Особенно возмущало С.О. Макарова исключительно невнимательное отношение к данному вопросу со стороны руководства Морского ведомства. Например, С.О. Макаров в одном из своих трудов писал: «... Но как коснется до дела, — готовы затратить огромные суммы на создание материальной части, а в затратах на подготовку человека к умению обращаться с этой материальной частью, на создание духа, сплоченности, доверия — проявляется самая тщательная бережливость. Дело расходится со словом». После возвращения в Петербург в 1872 году адмирал стал заниматься разработкой водоотливных средств для всех строившихся судов. Вскоре он стал главным специалистом Императорского флота по вопросам непотопляемости кораблей. О выдающемся вкладе С.О. Макарова в развитие отечественной теории непотопляемости наиболее образно сказал после завершения своей лекции будущий академик, полный генерал флота А.Н. Крылов (1863–1945): «Все, что я вам здесь изложил, принадлежит не мне, а целиком взято из ряда статей «Морского сборника», охватывающих тридцать лет; эти статьи подписаны так: мичман Степан Макаров, лей-

тенант Степан Макаров, флигель-адъютант Степан Макаров, контр-адмирал Макаров и, наконец, недавно вышедшая носит подпись вице-адмирал Макаров. Его превосходительство Степан Осипович — вот кто истинный основатель учения о непотопляемости судов». Все присутствующие на лекции глубоко понимали, что сказанные А.Н. Крыловым слова были «не лестью начальнику, занимающему высокий пост, а проявлением уважения к его тридцатилетним трудам».

В течение трех лет С.О. Макаров активно участвовал в постройке и проектировании военных судов и в совершенстве освоил кораблестроительное дело. В 1875 году в Морском сборнике № 6 (неоф. стр. 1–58) была опубликована обобщающая статья лейтенанта С.О. Макарова «О непотопляемости судов». В 1876 году лейтенант С.О. Макаров принимал участие в испытаниях уникального броненосца «Петр Великий». Свои впечатления об этом и анализ тактико-технических характеристик корабля он изложил в статье «Семь дней на корабле «Петр Великий». Война 1877–1878 годов выдвинула С.О. Макарова как смелого, талантливого и инициативного боевого офицера. Ему, а также капитан-лейтенанту Н.М. Баранову (1837–1901), принадлежит гениальная идея установки на пароходе минных катеров, вооруженных шестовыми минами. Свою передовую идею с одобрения Его Императорского Высочества Великого Князя Константина Николаевича С.О. Макаров осуществил на пароходе «Великий Князь Константин». Пароход «Великий Князь Константин» переоборудовался по проекту С.О. Макарова в судно-носитель 4 минных катеров с паровыми двигателями. Это был первый в мире опыт увеличения радиуса действия малых катеров с помощью судна-носителя. В рамках настоящей монографии нельзя не отметить роль С.О. Макарова как пионера в развитии тактики боевого применения минного и торпедного оружия. Исключительно благодаря его усилиям, его гению, мины, выполняющие роль оборонительных средств своих берегов и рейдов, были превращены в наступательное оружие против неприятельского флота. Это был ценнейший вклад в мировую военную и военно-морскую науку. Первой в мире «жертвой» торпедного оружия в морских войнах станет турецкий корабль «Интибах», потопленный после непосредственного удара «макаровских катеров». Два мощных взрыва возвестили миру о громадной силе нового оружия, впервые в истории примененного русскими



КАПИТАН 2 РАНГА
И.М. ЗАЦАРЕННЫЙ



БРОНЕНОСЕЦ БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ
«АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ»



ФОТО ПАРОХОДА
«ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ КОНСТАНТИН»



ПАРОВОЙ КАТЕР
С ШЕСТОВЫМИ МИНАМИ



С.О. МАКАРОВ
(после русско-турецкой
войны)

моряками. В этой атаке катерами «Чесма» и «Синоп» командовали отважные морские офицеры, лейтенанты И.М. Зацаренный (1850–1887) и О.И. Щешинский (1847–1912). Одним из первых также использовал торпедное оружие З.П. Рождественский. После первого весьма успешного применения в морском бою боевых катеров С.О. Макаров на всю оставшуюся жизнь полюбил продуманную атаку, стремительность и дерзость.

Истоки таланта С.О. Макарова, главным образом, творческие. В любом деле он постигал в первую очередь его сущность, физическую природу явления в силу особой природной интуиции и высоко развитого здравого смысла. Талантливый офицер всю жизнь учился и перенимал знания и практические навыки своих подчиненных и сослуживцев. Аналитический склад ума позволял ему выполнять блестящие обобщения известного научного материала, строить планы развития и делать далеко идущие прогнозы. Всегда энергичный, общительный и одновременно строгий, полный юношеского задора, С.О. Макаров был способен вовлечь в реализацию своих перспективных идей любого, даже скептически настроенного человека. Он впитал в себя всё самые лучшие, самые светлые и благородные черты русского офицерства.

В значительной степени с именем С.О. Макарова можно связывать всю отечественную идеологию создания морского минного

оружия и малых боевых катеров. Первый положительный опыт их создания и боевого применения был очевиден. Следует отметить, что идеи создания боевых катеров, имеющих на борту минное оружие, были вскоре воплощены в практику многих иностранных флотов. Японский флот не стал этому исключением. С.О. Макаров интересовался строительством миноносков на Балтийском заводе. Более того, он лично разработал чертежи миноноски «Сирена», предложил новые виды минных шестов и других приспособлений. Учитывая особое отношение С.О. Макарова к минному оружию, его на Императорском флоте полуофициально будут называть «дедушкой русского минного флота». Флотский офицер, писатель В.И. Семенов своё последнее произведение, посвященное светлой памяти С.О. Макарова, уважительно назвал «Дедушка минного флота».

Генерал-адмирал, Его Императорское Высочество Великий Князь, второй сын Императора Николая I, Константин Николаевич родился 9 сентября 1827 года и с раннего детства был «предназначен к морской службе».

Брат Императора Александра II Великий Князь Константин Николаевич владел всеми европейскими языками и был одним из образованнейших людей Российской Империи. Более 20 лет Великий Князь управлял Морским ведомством,



ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛ, ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
КОНСТАНТИН НИКОЛАЕВИЧ (1827–1892)



СУПРУГА ВЕЛИКОГО КНЯЗЯ
КОНСТАНТИНА
НИКОЛАЕВИЧА ВЕЛИКАЯ
КНЯГИНЯ АЛЕКСАНДРА
ИОСИФОВНА С ДЕТЬМИ



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ I
ПАВЛОВИЧ (1796–1855)



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
РОССИЙСКИЙ ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР II НИКОЛАЕВИЧ
ОСВОБОДИТЕЛЬ (1818–1881)



СЕМЬЯ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА
ИМПЕРАТОРА
АЛЕКСАНДРА II



ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛ
ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
КОНСТАНТИН
НИКОЛАЕВИЧ

проявляя при этом большую широту взглядов, государственный, а не ведомственный подход к решению задач морской политики России. Всю свою жизнь Великий Князь был бесконечно предан военному флоту России. В подтверждение этого отдельные историки, например, приводят следующий факт. Когда правительство, ссылаясь на недостаток денег, не отпускало нужную сумму для постройки канонерских лодок, Великий Князь дал на это свои 200000 рублей, сказав при этом, что все, что он имеет, по праву принадлежит России. По данному случаю существует следующая легенда. Во время Крымской войны Константин Николаевич принимал участие в защите Кронштадта от нападения англо-французского флота, привлёк талантливого организатора, инженера и предпринимателя Н. И. Путилова для строительства винтовых канонерских лодок. Согласно легенде, Великий князь вызвал его и сказал: «Можешь ли ты, Путилов, сделать невозможное? Построить до конца навигации флотилию винтовых канонерок для обороны Кронштадта? Денег в казне нет — вот тебе мои личные двести тысяч.

К величайшему сожалению, нами оказались забыты слова Императора Николая I: «Где раз был водружен Русский флаг, там он должен развиваться до окончания века!».

22 августа 1833 года Великий Князь Константин Николаевич назначается генерал-адмиралом и шефом Гвардейского экипажа. «Генерал-адмирал» — это высший чин во флоте, по табели о рангах данный чин стоял наравне с генерал-фельдмаршалом.

Гвардейский экипаж был учрежден ещё в период царствования Александра I в феврале 1810 года. С июля 1878 г. матросам Гвардейского экипажа и кораблей, которые комплектовались личным составом этого экипажа, было разрешено носить на бескозырках черно-оранжевые георгиевские ленты с надписью «Гвардейский экипаж». В 1896 году председателем Комиссии по описанию истории Гвардейского экипажа был назначен талантливый военноморской историк, ординарный профессор Военно-морской академии Е.И. Аренс (1856–1931). В 1904 году Е.И. Аренс опубликовал свою книгу «Русский флот». Он также является автором всемирно известных книг: 15-томной «Истории русской армии и флота», «Истории русского флота. Екатерининский период», «Роль флота в войне», «Морская сила и история» и др.

Существует и не столь позитивная оценка деятельности Великого Князя Константина Николаевича на посту руководителя Морского ведомства России. Например, А.Н. Крылов в известной книге «Мои воспоминания» писал: «С 1856 по 1882 г. во главе флота и Морского ведомства стоял генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич. Про Константина Николаевича говорили, что, вступая в управление, он заявил, что бюджет Морского ведомства устанавливается неизменным на 25 лет по 25 млн. в год. Свое слово он сдержал, но флота не создал, тем не менее, про него говорили, что он знающ, образован и умен». Такая оценка деятельности Великого Князя Константина Николаевича кажется авторам настоящего труда весьма предвзятой. Великий князь был назначен руководителем Морского Министерства в 1853 году.



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР I ПАВЛОВИЧ
БЛАГОСЛОВЕННЫЙ
(12.12.1777–19.11.1825)



А.И. КАЗАРСКИЙ
(1797–1833)



ПАМЯТНИК
А.И. КАЗАРСКОМУ
И ПОДВИГУ БРИГА
«МЕРКУРИЙ»



КРЕЙСЕР I РАНГА
«АДМИРАЛ НАХИМОВ»



БРОНЕНОСЕЦ БЕРЕГОВОЙ
ОБОРОНЫ «ГЕНЕРАЛ-
АДМИРАЛ АПРАКСИН»



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«АЛЕКСАНДР III»

В состав Гвардейского экипажа после его образования входили команды придворных гребцов и яхт. Первоначально Гвардейский экипаж, по образцу французского экипажа, состоял из 4 строевых рот, музыкального хора и артиллерийской команды. Длительное время деятельностью Гвардейского экипажа руководил сын Императора Павла I и Императрицы Марии Федоровны Цесаревич и Великий Князь Константин Павлович (согласно «Учреждению об Императорской Фамилии от 5 апреля 1797 года», титул «Цесаревич» присваивался Особе, которая «действительно в то время Наследником назначена»). В 1824 году в состав экипажа, кроме яхт, впервые вошел боевой корабль, фрегат «Меркурий». В русском флоте это имя носили 11 кораблей. Одним из наиболее известных и героических по праву является 20-пушечный бриг «Меркурий», который был построен в 1820 году в Севастополе. Во время Русско-турецкой войны 1828–1829 годов бриг совершил беспрецедентный подвиг и был удостоен высочайшей награды — права носить на корме Георгиевский флаг. Нос корабля украшала фигура бога Меркурия. В 1829 году корабль под командованием А.И. Казарского (1797–1833) вступил в бой с двумя линейными кораблями турецкого флота. В честь героического корабля и его отважного командира в Севастополе установлен величественный памятник. На памятнике написаны прекрасные слова: «А.И. Казарскому. Потомству в пример».

В 1833 году шефом Гвардейского экипажа назначается Великий Князь Константин Николаевич. В 1892 году (по не-

которым данным, в 1891 году) после смерти Великого Князя Константина Николаевича шефом Гвардейского экипажа была назначена Императрица Мария Федоровна и Император Николай II Александрович. В 1900 году из Гвардейского экипажа комплектовались броненосный крейсер «Адмирал Нахимов», броненосец береговой обороны «Генерал Адмирал Апраксин», миноносец «Сом».

В 1903 году в Гвардейский экипаж был назначен броненосец «Император Александр III». Гвардейский экипаж на протяжении всей истории своего существования являлся элитным подразделением Императорского флота.

Из Высших Особ Империи в Гвардейском экипаже в 1911 году числились: Государь Император, Государыня Императрица Мария Федоровна, Наследник Цесаревич Алексей Николаевич, Великие Князья: Михаил Александрович, Кирилл Владимирович, Константин Константинович, Дмитрий Константинович и Александр Михайлович. Зачисление в Гвардейский экипаж являлось свидетельством исключительного доверия и одновременно определяло ответственность за развитие Российского Императорского Флота.

Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу композитор А. Далматов посвятил прекрасный вальс «Тихоокеанские волны».

Воспитателем Великого Князя Константина Николаевича с пятилетнего возраста являлся выдающийся русский моряк и ученый, мореплаватель и географ, исследователь Арктики, генерал-адъютант, член Государственного совета,



МИНОНОСЕЦ «СОМ»
(С 1902 ГОДА – МИНОНОСЕЦ
«БОЕВОЙ») В АНГЛИИ. 1900 Г.



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ИМПЕРАТОР
НИКОЛАЙ II
АЛЕКСАНДРОВИЧ
(1868–1918)

(в парадном для строя
мундире капитана
1 ранга Гвардейского
экипажа)



СЕМЬЯ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА
ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II
АЛЕКСАНДРОВИЧА



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО
ЦЕСАРЕВИЧ
И ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
КОНСТАНТИН
ПАВЛОВИЧ (1779–1831)



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО
ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
МИХАИЛ
АЛЕКСАНДРОВИЧ
(1878–1918)



ИМПЕРАТРИЦА
АЛЕКСАНДРА ФЕДОРОВНА.
ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО НАСЛЕДНИК
ЦЕСАРЕВИЧ АЛЕКСЕЙ
НИКОЛАЕВИЧ



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ
АДМИРАЛ Ф.П. ЛИТКЕ
(1797–1882)

член-корреспондент, почетный член, Президент Петербургской Академии наук адмирал Ф.П. Литке.

В 1893 году Великий князь Александр Михайлович совершил на одном из самых современных российских крейсеров «Дмитрий Донской» длительный поход в Америку.

Свое первое «внутреннее плавание» Великий Князь Константин Николаевич совершил в 1834 году. В 1844 году, будучи уже капитаном 2 ранга, он совершает первое длительное заграничное плавание. В 1846 году Великий Князь Константин Николаевич

был назначен командиром «Паллады». (Паллада — молочная сестра Афины, дочь Тритона, внучка титана Океана. По одной из легенд, ее имя послужило источником эпитета Афины Паллады.)

Широкую известность парусный фрегат «Паллада» получил после исторического похода в 1852–1855 годах из Кронштадта к берегам Японии с дипломатической миссией вице-адмирала Е.В. Путятина. Этот поход был описан писателем И.Л. Гончаровым в книге «Фрегат «Паллада».



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО ВЕЛИКИЙ
КНЯЗЬ АЛЕКСАНДР
МИХАЙЛОВИЧ (1866–1933)



СЕМЬЯ ЕГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКОГО КНЯЗЯ
АЛЕКСАНДРА МИХАЙЛОВИЧА

Государственная деятельность Великого Князя Константина Николаевича берет своё начало с 1850 года. В это время он назначается членом Государственного Совета, председателем комитета для составления Морского устава, председателем временного артиллерийского комитета. В разработке Морского устава Константин Николаевич принимал самое активное участие. Например, он лично написал несколько глав Устава, в том числе раздел, посвященный Главнокомандующему. В 1852 году Великий Князь призывается помощником начальника Главного морского штаба, а в 1853 году Константин Николаевич становится во главе Морского министерства. В 27 лет Великий Князь «призывается к управлению флотом и Морским министерством». В «Военной энциклопедии» 1911 года (том XIII, стр.135) отмечается: «Деятельность Великого Князя в 1855–81 гг. естественно разделяется на два периода: до



КРЕЙСЕР
«ДМИТРИЙ ДОНСКОЙ»



ФРЕГАТ «ПАЛЛАДА»



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО ВЕЛИКИЙ
КНЯЗЬ, АДМИРАЛ
КОНСТАНТИН НИКОЛАЕВИЧ

1860 г. – непосредственное управление морским ведомством и, начиная с этого года — общегосударственная деятельность по возрождению живых сил России, скованных до Восточной войны: освобождение крестьян, судебная реформа, отмена телесных наказаний... Тяжелое наследие легло на плечи Константина Николаевича, когда он вступил в управление морским министерством (1855 г.): у нас не было ни флота, ни средств, чтобы создать его; не было и подготовленного личного состава.»

В одном из своих писем Великий князь Константин Николаевич подчеркивает: «Пишу под грустным впечатлением всего, что вижу, и при горьком сознании, что я теперь не что иное, как генерал-адмирал без флота». Мы и сегодня все более и более приближаемся к такому состоянию ВМФ уже современной России. Все свои начинания по реформированию Императорского флота Великий Князь выносил на обсуждение общественности и публиковал на страницах «Морского сборника». По решению Его Высочества Великого Князя, полной гласности была «предана и административная деятельность министерства». Особое внимание Великий Князь Константин Николаевич уделял вопросу подготовки офицеров флота. Свою главную задачу в развитии отечественного судостроения Константин Николаевич сформулировал следующим образом: «Россия должна быть перво-классной морской державой, занимать в Европе 3-е место по силе флота после Англии и Франции и быть сильнее союза второстепенных морских держав». Именно по инициативе Его Высочества Великого Князя в России было организовано строительство винтовых кораблей с металлическими корпусами. С именем выдающегося политического деятеля, Его Императорского Высочества Великого Князя Константина Николаевича мы связываем как создание нового флота России, так и в целом определенную эпоху в процветании нашего государства. Было бы правильным и сегодня все решения, принимаемые по созданию перспективного ВМФ выносить на обсуждение флотской общественности. К сожалению, после вхождения на цар-

ствование Александра III Великий Князь Константин Николаевич был отстранен от всех государственных должностей, бесконечно любимого им Императорского флота и практически все время проводил в Крыму. 13 июля 1881 года был опубликован Высочайший Указ по Государственному Совету: «Снисходя к просьбе Его Императорского Высочества государя великого князя Константина Николаевича, всемилостивейше увольняем его высочество от должностей Председателя Государственного Совета, председательствующего в Главном комитете об устройстве сельского хозяйства и председателя особого Присутствия о воинской повинности, с оставлением в званиях генерал-адмирала и генерал-адъютанта, а также в прочих должностях и званиях». В 1882 году Великий Князь был уволен и от руководства Императорским флотом.

Свою святую любовь к отечественному Военно-морскому флоту Великий Князь передавал своим детям. В этом отношении автор с особым восхищением обращается к светлой памяти дочери Его Императорского Высочества Великого Князя Константина Николаевича, Королеве эллинов Ольге Константиновне (1867–1913). Ольга Константиновна была женой греческого короля Георга I (1845–1913). Георг I — король Греции с 1863 года, основатель ветви датских Глюксбургов. Всю свою жизнь Георг I добивался создания «Великой Греции» за счет присоединения соседних государств.



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III



КОРОЛЬ ЭЛЛИНОВ ГЕОРГ I



ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ «НАВАРИН»



ЕЕ ВЕЛИЧЕСТВО
КОРОЛЕВА ЭЛЛИНОВ ОЛЬГА
КОНСТАНТИНОВНА
РОМАНОВА

Искренняя и беззаветная любовь Ольги Константиновны к Императорскому Флоту до настоящего времени остается в памяти истинных патриотов России. Королева эллинов взяла в свое время под личное покровительство строящийся эскадренный броненосец «Наварин» (назван в память о морском сражении в Наваринской бухте 8 (20) октября 1827 года).

Историки также отмечают особенно активную и плодотворную деятельность Ольги Константиновны на посту руководителя комиссии по сбору пожертвованных на создание выдающегося памятника героям Русско-японской войны — Храма Спас-на-водах. Во многом благодаря стараниям этой удивительной, красивой женщины прекрасный храм был создан. По случайному стечению обстоятельств Ольга Константиновна была знакома с С.О. Макаровым. Она даже была крестной матерью его первой дочери. В то же время знакомство двух выдающихся личностей, глубоко преданных России и искренне любящих Императорский военный флот, трудно назвать случайным, скорее всего их знакомство было объективной закономерностью.

Вернемся к описанию служебной деятельности С.О. Макарова. Его Императорское Высочество Великий Князь Константин Николаевич обратил внимание на способного, инициативного, энергичного молодого офицера С.О. Макарова и одобрил его предложения по широкому внедрению в боевую практику военного флота минного и торпедного оружия.



КОРОЛЕВА ЭЛЛИНОВ ОЛЬГА
КОНСТАНТИНОВНА С ГРУППОЙ РУССКИХ
МОРСКИХ ОФИЦЕРОВ

За свои неординарные подвиги лейтенант С.О. Макаров менее чем за год службы получил 6 высших наград Военно-морского флота России, а также очередные чины капитан-лейтенанта, капитана 2 ранга и звание флигель-адъютанта. В 1881 году С.О. Макаров, после участия

в Ахаль-Текинской (Ахал-Текинской) экспедиции назначается командиром парохода «Тамань». Выдающийся русский военачальник генерал М.Д. Скобелев, который осуществлял руководство экспедицией, в знак особой признательности за действия в ней морского отряда под командованием С.О. Макарова и дружеского к нему расположения обменялся с ним Георгиевскими крестами.

Находясь в Константинополе на пароходе «Тамань», С.О. Макаров углубленно изучает течение Босфора и в результате публикует крупный фундаментальный научный труд «Об обмене вод Черного и Средиземного морей». За этот научный труд Российская Академия наук наградила С.О. Макарова наиболее престижной «неполной Макарьевской премией». В 1882 году капитан 1 ранга С.О. Макаров «состоял флаг-капитаном шхерного отряда, а в 1883 году он состоял при практической эскадре Балтийского моря». В этот период времени в полной мере проявился блестящий инженерный талант С.О. Макарова. Например, к этому жизненному этапу относится предложенный «проект Макаровского способа быстрой разводки пара, при котором через 7,5 минут от зажигания котлов можно дать (кораблю — от автора) ход, а в дальнейшие 4 минуты довести его до полного». Опыты «по быстрой разводке паров» С.О. Макаров проводил на миноносках «Ястреб», «Фазан», «Утка» и других. Следует отметить, что, по состоянию на 1 января 1879 года в составе Российского Императорского флота насчитывалось 111 миноносок, из которых 31 была построена на Балтийском заводе.

Для экономии топлива и обеспечения сохранности котлов пары поддерживались только на одной миноноске. От нее по резиновым шлангам пар поступал в котлы других судов для нагревания воды. Од-



МИНОНОСКИ «ЯСТРЕБ», «ФАЗАН»,
«УТКА», «СИРЕНА» НА РЕЙДЕ



КОРАБЛИ, ПОСТРОЕННЫЕ
БАЛТИЙСКИМ ЗАВОДОМ В 1883–
1896 ГОДАХ (А. БЕГТРОВ)



ГЕНЕРАЛ М.Д. СКОБЕЛЕВ
(1843–1882)



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«КНЯЗЬ ПОЖАРСКИЙ»



БАТАРЕЙНЫЙ ФРЕГАТ
(С 1892 ГОДА КРЕЙСЕР
1 РАНГА) «КНЯЗЬ
ПОЖАРСКИЙ»



ВЫДАЮЩИЙСЯ РУССКИЙ
УЧЕНЫЙ,
ПУТЕШЕСТВЕННИК,
ЭТНОГРАФ, ЗООЛОГ,
НАТУРАЛИСТ
Н.Н. МИКЛУХО-МАКЛАЙ
(1846–1888)

нако и это исключительно важное для флота предложение С.О. Макарова руководством Императорского флота и Морским техническим комитетом в очередной раз не было своевременно воспринято и внедрено. Только в 1904 году, будучи уже командующим эскадрой Тихого океана, С.О. Макаров своим решением директивно ввел это предложение на кораблях эскадры.

В 1885 году в условиях нарастающего конфликта России с Англией командир фрегата «Князь Пожарский» (назван в честь одного из руководителей 2-го земского ополчения Д.М. Пожарского) капитан 1 ранга С.О. Макаров в очередной раз впервые в истории военных флотов предлагает новый для военного флота документ — проект «мобилизации корабля». В данном документе, в частности, он пишет: «Если не вырабатывать мобилизации в мирное время, то в случае войны произойдет сумбур».

Следует отметить, что и это очередное и важнейшее для боевого флота предложение С.О. Макарова своевременно принято не было. В то же время данное предложение практически одновременно было внедрено в практику французского, итальянского и английского военных флотов. В 1886 году С.О. Макаров назначается командиром корвета «Витязь», и в этом же году в журнале «Морской сборник» № 2 неоф., стр. 37–63 публикуется его замечательная статья «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований»

(первый парусно-винтовой корвет с именем «Витязь» в 1871 году доставил Н.Н. Миклухо-Маклая на побережье острова Новая Гвинея).

В этой исключительно актуальной и своевременной для российского флота многогранной работе талантливый офицер Императорского

флота предлагал варианты модернизации броненосцев с учетом последних достижений мирового кораблестроения. Убедительность его предложений была подкреплена приведенным в статье «результатом сражения флотов 2 фантастических республик, Белой и Синей, оканчивающегося в пользу «качества», а не количества судов».



КРЕЙСЕР 1 РАНГА (ДО ФЕВРАЛЯ 1892 Г. – КОРВЕТ) «ВИТЯЗЬ»

В данной статье С.О. Макаров обосновал также требования к личности флотоводца. Всю свою дальнейшую службу С.О. Макаров стремился отвечать этим, определенным в первую очередь для себя самого, высочайшим требованиям. В настоящей монографии авторам хотелось бы привести отдельные слова С.О. Макарова из этой статьи. Например, он писал: «Секрет, которым обладал адмирал Х заключался в том, что он умел выбирать своих командиров. ... Создав командиров, адмирал Х мог уже делать с эскадрой такие маневры, о которых другой адмирал не мог бы и думать. ... Успех дела зависит от единства, а единство достигается только продолжительными плаваниями и упражнениями» (см. «Военная энциклопедия», СПб, 1912 г. Типография Т-ва И.Д. Сытина, т.15, стр. 119–120). В период с 1886 по 1889 годы корвет «Витязь» под командованием С.О. Макарова совершил уникальное кругосветное плавание. За этот период корвет прошел под парусами 25856 миль и под парами 33412 (всего 59268 миль). В указанной выше энциклопедии отмечается: «Незаурядное плавание «Витязя» обесмертило имя как командира, так и самого корабля; сделаны были 194 станции с гидрологическими наблюдениями, по окончании плавания добытые данные были систематизированы и напечатаны в 1894 году под названием «Витязь и Тихий океан». Данный труд принес его автору всемирную известность, «Макарьевскую премию» Академии наук России и Константиновскую медаль международного географического общества. Макарьевская (Макариевская) премия – российская академическая премия имени митрополита Московского и Коломенского Макария (М.П. Булгакова, 1816-1882), созданная в 1867 году на его сбережения с целью «поощрения отечественных талантов, посвящающих себя делу науки и общепользным занятиям».

«Витязь» – парусно-винтовой корвет (с 1892 года – крейсер 1 ранга). Это был первый русский корабль бронепалубного типа. В 1893 году «Витязь» затонул в заливе Порт-Лазарев (пролив Не-

вельского). После списания легендарного корабля наименование «Витязь» стало традиционным для российских и советских научно-исследовательских судов. Название корвета «Витязь» выбито на фронтоне здания Океанографического музея в Монако в числе самых известных кораблей науки. Последнее научно-исследовательское судно «Витязь» вступило в состав советского экспедиционного флота в 1981 году. В январе 1901 года на стапелях Нового Адмиралтейства был заложен крейсер 1 ранга «Витязь». Однако в мае 1901 года в результате пожара сборка днищевого набора корабля погибла и корабль так и не был построен.

Исследования, выполненные С.О. Макаровым, отличались академической фундаментальностью. Все идеи, гипотезы, практические рекомендации, решения и предположения тщательно аргументировались и чаще всего проверялись на практике. При научном обосновании широко использовались самые современные и универсальные математические методы, а также фундаментальные положения физики, химии, биологии. Все это говорит об исключительной образованности С.О. Макарова, о его особом стремлении и тяге к знаниям. Талантливого офицера интересовало всё, что было связано с проблемами военного флота и судостроения. Известный русский ученый-гидрограф Ф.Ф. Врангель так характеризовал С.О. Макарова: «Меня крайне заинтересовали результаты его наблюдений; и ещё более поразила меня его личность, которую можно было вполне оценить, лишь видя его в работе. Даровитых русских людей я встречал часто, но редко природная быстрота соображения и проницательность ума соединяются с таким неутомимым трудолюбием, как у Степана Осиповича Макарова».

В период нахождения корвета «Витязь» на Дальнем Востоке С.О. Макаров определенное время замещал командира эскадры Тихого океана «и немедленно строй жизни её оживился: эскадра производила маневрирования как бы в военное время; под председательством Макарова комиссия командиров разрабатывала планы военных действий крейсеров на случаи разрыва с той или иной державой; при этом Макаров не ограничился рассмотрением только самих планов, но обращал внимание высшего морского начальства и на то, что Владивосток, единственная база русского флота на Дальнем Востоке, не отвечал своей цели». В своих докладах и обращениях по вопросу целесообразного реформирования органов управления флотом С.О. Макаров писал: «Комиссия осмеливается думать, что если в Главном морском штабе был бы утвержден отдел, не свя-

занный текущими делами и специально ведущий стратегическую часть, то организация войны много бы выиграла». Однако справедливость этих слов выдающегося адмирала и ученого Россия осознала только после его нелепой гибели и постигшей Россию, ставшей общенациональной Цусимской трагедии.

Главный Морской штаб берет начало от Управления начальника штаба по морской части, созданного в 1821 году, которое в 1827 году преобразовано в Морской штаб, а в 1831 года — в Главный морской штаб. Первым начальником ГМШ был генерал-адъютант А.С. Меншиков. Светлейший князь Александр Сергеевич Меншиков (1787 — 1869) — генерал-адъютант, адмирал, морской министр Российской империи в 1836-55 гг., генерал-губернатор Финляндии в 1831-54 гг. Первоначально ГМШ состоял из канцелярии, управлений генерала-гидрографа и дежурного генерала и строительного департамента, при котором находился ученый комитет. После Крымской войны (1853–1856) ГМШ был существенно преобразован. В него стали входить: канцелярии по морской части, Гидрографическое управление, Морской ученый комитет, Инспекторский и строительный департаменты. В 1860 году ГМШ прекратил деятельность, его функции были переданы органам Морского министерства. Через 25 лет ГМШ был восстановлен. Главный Морской штаб ведал подготовкой сил флота, составлял планы его боевого использования и издавал руководящие документы.

Следует отметить, что в свое время полный генерал флота А.Н. Крылов основные недостатки отечественного военного кораблестроения в конце девятнадцатого века связывал со сложившейся структурой управления Морским ведомством. Например, в книге «Мои воспоминания» по данному вопросу он отмечал: «Не вдаваясь в детали, сущность этой организации можно свести к следующему: во главе — генерал-адмирал, имеющий личный доклад у царя, на утверждение которого поступали все важнейшие дела. Непосредственным деловым помощником генерал-адмирала являлся управляющий Морским министерством. Главнейшие административные учреждения были: Адмиралтейств-совет (по идее, весьма важное учреждение, призванное к руководству флотом, а на деле последовательно сведенное если не на нет, то к решению мелочных хозяйственных дел); Главный морской штаб (ведавший личным составом и строевой частью); Главное управление кораблестроения и снабжения (ведавшее финансовой и хозяйственной частью и казенными заводами); Морской технический комитет (ведавший технической частью флота). Ему же принадлежала разработка типов судов, подлежащих постройке, общее проек-



БРОНЕНОСНАЯ БАТАРЕЯ
«КРЕМЛЬ». 1892 г.

тирование, утверждение окончательных проектов, исполняемых заводами, и наблюдение за постройкой судов. Учреждения, ведавшего «морской политикой» в части стратегической подготовки флота (в соответствии с его назначением в общей системе обороны и военных государственных задач), не было. Теоретически предполагалось, что этим ведает генерал-адмирал по непосредственным указаниям царя, а исполнительным органом является «Учебный отдел Главного морского штаба», состоящий из одного штаб-офицера, начальника отдела и двух обер-офицеров — его помощников, заваленных текущей перепиской с морскими агентами за границей, разбором и классификацией газетных вырезок — «самоновейших» и «важнейших»

технических сведений об иностранных флотах и о «морской политике иностранных государств». ... Тактическая подготовка флота была вверена командующим эскадрами, которые сменялись через каждые два года, «выплавав ценз». Результаты этой системы с полной наглядностью и проявились в японской войне».

В 1890 году С.О. Макаров был произведен в контр-адмиралы и назначен младшим флагманом Балтийского флота. С.О. Макаров был самым молодым контр-адмиралом (исключение составляют Великие Князья Константин Николаевич, Александр Михайлович и Алексей Александрович, которые были удостоены этого чина в более раннем возрасте), а затем и самым молодым по возрасту и самым старшим в чине вице-адмиралом в строевом составе Российского Императорского флота того времени. В 1891 году последовало его назначение главным инспектором морской артиллерии. Находясь на этой должности, С.О. Макаров становится автором ряда изобретений и предложений по совершенствованию корабельной артиллерии. Например, им были предложены специальные «колпачки на снаряды». По предложению С.О. Макарова были созданы наиболее эффективные в мире на тот период времени бронестойкие боеприпасы. Свою уникальную идею по созданию бронестойких снарядов он сформулировал в обычной для него ясной и лаконичной форме: «Есть основания полагать, что если поверх закаленного слоя имелся бы хоть небольшой толщи-

ны слой из более вязкой массы, то снаряды не будут столь сильно деформироваться, так как головная часть будет работать, уже будучи как бы сжатой в вязком металлическом обруче, который и удержит снаряд от разрушения». Изучив состояние артиллерийского дела в России, контр-адмирал С.О. Макаров делает вывод о том, что: «Мы отстали в развитии взрывчатых веществ... у нас хорошие орудия, но маломощные снаряды. У нас нет бронебойных снарядов...». Испытания «макаровских колпачков» проводились в различных странах мира. Например, из Соединенных Штатов Америки военноморской атташе сообщал С.О. Макарову следующее: «... я обратился к представителю завода с вопросом, согласится ли он произвести по плите четвертый выстрел, не в зачет испытанию, снарядом с наконечником. Согласие было охотно дано. ... Снаряд с наконечником пробил навывлет как самую плиту, так и деревянную рубашку и стальные листы подкладки и ушел в насыпь за плитой. Я особенно горжусь тем, что присутствовавшие при опыте офицеры американского флота мне заявили, что наконечники изобретены Вашим превосходительством, и что об этом знает весь американский флот». В то же время Морской технический комитет Императорского флота на специальном совещании принимает решение: «... в настоящее время снабжать наконечниками существующие бронебойные снаряды ... нельзя признать возможным...». С мнением Морского технического комитета был согласен помощник начальника Главного морского штаба, член Конференции Николаевской морской академии Ф.К. Авелан.

Данное решение подтвердил и Его Высочество Великий Князь Алексей Александрович, дядя царствующего императора. С.О. Макаров также впервые в Российской и мировой военной истории разработал вопросы взаимодействия корабельной и береговой артиллерии, включая проблемы унификации снарядов, применяемых в армии и на флоте. Однако окончательно вопрос о максимальной унификации оружия различных видов Вооруженных сил и до настоящего времени



АДМИРАЛ
Ф.К. АВЕЛАН
(1839–1916)



ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ
ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛ
АЛЕКСЕЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ
(1850–1908)

в России в должной мере не решен. Сегодня мы в очередной раз сталкиваемся с необходимостью решения данной проблемы. Оружие должно быть унифицировано и иметь открытую архитектуру. Вместе с тем, как инспектор морской артиллерии С.О. Макаров также в определенной степени должен нести определенную долю ответственности за Цусиму.

Все предложения С.О. Макарова в очередной раз не были внедрены, и только Русско-японская война с трагическим опозданием сделала их востребованными. Ко времени нахождения С.О. Макарова на посту главного инспектора артиллерии относится публикация одного из наиболее выдающихся его научных трудов «Разбор элементов, составляющих боевую силу корабля» («Морской сборник» № 6, 1894 г. неоф., стр.1–106). В данной работе С.О. Макаров, кроме других вопросов, обосновывает перспективные типы кораблей русского флота и выдвигает предъявляемые к ним тактико-технические требования. В 1894 году после неоднократных обращений в высшие инстанции Морского ведомства С.О. Макаров был назначен на «строевое место командующего эскадрой Средиземного моря». В одной из инструкций, полученной новым командующим эскадрой, говорилось: «При обыкновенных мирных обстоятельствах назначение эскадры судов в Средиземном море заключается главным образом в поддержании политического влияния России на Востоке. Эскадра наша должна составлять резерв на случай усиления наших морских сил на Тихом океане или для принятия участия в крейсерской войне...». В начале 1895 года Средиземноморская эскадра под командованием С.О. Макарова была направлена на Дальний Восток. С первых дней пребывания на Дальнем Востоке С.О. Макаров обращает внимание высшего руководства Российской Империи на «неминуемость столкновения с Японией». Например, в одном из своих многочисленных отчетов он указывает: «Обстоятельства так сложились, что японцы в настоящее время считают Россию истинным врагом для естественного, по их мнению, развития страны. Война с Россией будет чрезвычайно популярна в Японии и вызовет с первой же минуты полное напряжение её сил. ... Могущество России значительно превосходит могущество Японии, но на Дальнем Востоке нам трудно иметь столько же сил, сколько у наших противников. Необходимо иметь в виду, что наш Дальний Восток есть не более как колония по удаленности от населенной части страны. ... Борьба наша с Японией на Дальнем Востоке не будет борьба двух государств, а борьба одного государства против колонии другого».

В 1896 году наиболее талантливого и опытного в российском военном флоте офицера — вице-адмирала С.О. Макарова назначают на должность командующего практической эскадрой Балтийского флота. В своей памятной речи по этому поводу Н. Кладов говорит: «... Его, прирожденного флотоводца, поставили в узкие рамки, сначала — летнего командования практической эскадрой, которая к тому времени была сведена на нет. ... А затем назначили на почти исключительно береговое место. Конечно, и здесь кипучая натура адмирала находила место, творчество его проявлялось и тут, ... но досадно было, что оно прилагалось не там, где шла прямая подготовка к войне, куда отправлялись, по мере готовности, все наши новейшие корабли, где так важен был во главе флота истинно военный и истинно талантливый человек». В 1897 году в «Морском сборнике» №№ 1,4,7 был напечатан очередной научный труд С.О. Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики», «предметом которого он уже определяет науку о морском бое». В этом же году появились «отдельные оттиски» этого издания. К отдельным оттискам были приложены «отчет о прениях, состоявшихся по поводу докладов адмирала (С.О. Макарова — от авторов) 21-го декабря 1896 года и 13 января 1897 года в Кронштадте под председательством Главного командира вице-адмирала Н.И. Казанова и некоторые приказы адмирала во время командования практической эскадрой в 1896 году». По мнению специалистов, именно такой труд был необходим в то время в области зарождающейся военно-морской науки, необходим он и сегодня. И не вина вице-адмирала С.О. Макарова, что его голос и тут не был услышан и что ему не дано было достаточно власти, чтобы готовить флот к войне так, как он это считал необходимым. Настоящий труд был переведен на многие иностранные языки (например, английский, итальянский, испанский, японский, турецкий) и произвел подлинную революцию в тактике военно-морских флотов и умах флотских офицеров различных стран мира. Фундаментальный труд С.О. Макарова по вопросам «морской тактики» вскоре стал их настольной книгой. Япония перевела данную работу С.О. Макарова одной из первых, примерно в одно время с Англией и США. Однако в России «Рассуждения по вопросам морской тактики» в очередной раз были полностью оценены только после гибели их создателя. Более того, в отечественной печати, например, газете «Кронштадтский Вестник», были опубликованы критические отзывы на данную уникальную работу. Авторами этих публикаций, как ни странно, были высокопоставленные флотские строевые начальни-



МОРСКОЙ МИНИСТР
АДМИРАЛ А.А. БИРИЛЁВ
(1844–1915)

ки. Дело дошло до сведения с ним личных счетов. Особенно сложные, даже порой нетерпимые отношения были у С.О. Макарова с адмиралом А.А. Бирилёвым. Будучи главным командиром Кронштадтского порта, С.О. Макаров неоднократно обращал внимание командира учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота А.А. Бирилёва на недостатки в его деятельности.

К этому времени у С.О. Макарова проявился особый, присущий только ему благородный вид военной отваги — спокойное мужество. Прославленный адмирал неоднократно повторял: «Воспитай свою волю так, чтобы она стояла выше нервных проявлений». Примерно в этот же период С.О. Макаровым в Кронштадте была прочитана лекция на тему: «Об основах морской тактики как науки». Реакция на данную лекцию среди высшего командования флота также была резко отрицательной. Далее процитируем Н. Кладо: «... один из образованнейших строевых адмиралов печатно и от лица многих дал резкий отпор такой, по его мнению, ереси. Вот что он написал в редакцию «Морской газеты» («Кронштадтский Вестник»?): «До сих пор неизвестно было, чтобы такая наука существовала. Никаких трактатов, ни иных сочинений об этом не было, кажется, за все существование флотов». Скорее всего, был прав профессор Н. Кладо, говоря: «... при таком положении дела становится понятным, что в личном составе нашего флота даже лучшим офицерам на ум не приходило задуматься о том, как вести морской бой. Вдумайтесь в слова Ф.Ф. Врангеля, представьте себе картину этого жалкого, — скажу даже больше, — постыдного состояния военного знания, военной науки в нашем флоте, и вы поймете, как это должно было подействовать на человека ... в душе которого таился истинный и, — упираю на это, чисто военный талант!... А тогда вы легко поймете, что С.О. Макаров, как только освоился с этим, как только своим ясным, здравым смыслом понял всю страшную, — ... именно страшную, — сущность такого состояния умов нашего личного состава, понял всю ту огромную опасность, которая грозила нам из-за этого в первой же войне, вы поймете, что он всем своим существом восстал против этого. И тогда вы ясно поймете, почему забывшим войну он выставил девиз: «Помни войну». Это был призыв на борьбу против

военного незнания, против инертности, против застоя мысли в области военного знания, — это была «боевая тревога», которую бил военный талант, тревожно предвидевший грозящую опасность».

В то же время в зарубежных флотах книга и лекция С.О. Макарова были более чем востребованы. С. Семанов в монографии «Тайна гибели адмирала Макарова» на стр. 161 пишет: «... Летом 1902 года в Кронштадт пришел военный корабль из Аргентины. Командир явился с представлением к Макарову. ... И вдруг аргентинец с аффектацией произнес: — Позвольте поблагодарить вас за прекрасную книгу о морской тактике, мы все её хорошо знаем. ... Да, лестно, ничего не скажешь. «Во всех государствах Европы и Америки...». Экзотический город с другого конца земли на титуле собственной книги. ... Подумать только — Буэнос-Айрес! И тут Макаров сразу мрачнеет: в Петербурге его книга до сих пор не вышла отдельным изданием...».

По вопросам качества кораблей того времени в данном труде С.О. Макаров писал: «Эти грозные на вид железные скалы чувствительны даже к малейшему уколу. ... Теоретически современные корабли совершенно непотопляемы, так как они разделены на 100 и более независимых отделений. Практически же, как только такой непотопляемый корабль получит пробоину, так сейчас же тонет самым постыдным образом».

Уже после назначения С.О. Макарова командующим Тихоокеанским флотом он повторно обратился с просьбой напечатать 500 экземпляров «Тактики» и выслать их вместе со справочником Фреда Джейна «Боевые корабли» в Порт-Артур. Однако и на этот раз на обращении С.О. Макарова появилась убийственная резолюция: «Не признано возможным». А ведь книга С.О. Макарова была нужна России как важнейшее и необходимое оружие победы. История изданий книги «Рассуждения по вопросам морской тактики» требует более подробной справки. В 1904 году вышло второе издание выдающегося труда С.О. Макарова, причем «его печатание сопровождалось конфликтом адмирала с администрацией» (см. Предисловие к третьему изданию. Вице-адмирал С.О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики». Бесплатное приложение к № 1 «Морского сборника». И.д. редактора — старший лейтенант К. Житков. Петроград. Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе. 1916 г. 432 с.). На пути из России в Артур командующий флотом С.О. Макаров «просил телеграммой Управляющего Морским Министерством напечатать, возможно, скорее его книгу «Рассуждения по вопросам морской тактики» и выслать её на эскадру в Артур». В Пре-

дисловии к третьему изданию книги отмечается: «Очевидно, адмирал хотел ознакомить личный состав эскадры со своими взглядами на ведение боя и, не имея под рукой достаточного количества экземпляров, обратился за содействием в Морское Министерство». На данную просьбу спустя месяц (10 марта 1904 года) исполняющий дела Начальника Главного Морского Штаба контр-адмирал свиты Его Величества З.П. Рожественский «отношением сообщил, что Управляющий Морским Министерством — не признал возможным отнести этот расход на военный кредит». Получив отказ, С.О. Макаров телеграфировал адмиралу Ф.К. Авелану просьбу доложить о необходимости печатания книги лично Генерал-Адмиралу. Доклад адмирала Ф.К. Авелана состоялся 13 марта 1904 года. В просьбе С.О. Макарову было вторично отказано: «За неимением средств в текущем году и не признавая возможным отнести расход по изданию на военный кредит, Его Высочество приказал ответить, что печатание книги может быть разрешено из кредитов будущего года, о чем и указал войти своевременно с новым представлением». Данная телеграмма, полученная С.О. Макаровым 16 марта, оскорбила адмирала, и он поставил вопрос о доверии к себе, как командующему флотом. 18 марта С.О. Макаров телеграфирует адмиралу Ф.К. Авелану: «Просил бы теперь же напечатать мою книгу «Рассуждения по вопросам морской тактики» для раздачи её командирам; дабы они ознакомились со взглядами своего начальника. Книга нужна теперь, а не в будущем году; не допускаю мысли, что Министерство не может теперь же найти 500 рублей и отказать в печатании понимаю как неодобрение моих взглядов на ведение войны, а посему, если моя книга не может быть напечатана теперь, то прошу заменить меня другим адмиралом, который пользуется доверием высшего начальства». О таком своем решении вице-адмирал С.О. Макаров сообщил и Главнокомандующему адмиралу Е.И. Алексееву. В свою очередь адмирал Е.И. Алексеев 21 марта 1904 года телеграфировал адмиралу Ф.К. Авелану: «Из разговоров с адмиралом Макаровым отказ издать его тактику он считает обидным служебному самолюбию и признаком недоверия. При настоящем положении признаю необходимым устранить это вероятное недоразумение Вашим согласием исполнить его просьбу». Только после этого просьба С.О. Макарова была выполнена.

С.О. Макаров горячо любил военно-морское дело, всецело отдаваясь флоту, нахождение в котором для него было целью жизни. Он сам был отважным моряком, в совершенстве знавшим все стороны военно-морской службы. С особой любовью заботился он о личном

составе. Эта забота обо всех — от офицера до рядового матроса заключалась, прежде всего, в суровом, но справедливом требовании службы, в стремлении воспитать в личном составе спайку, глубокое знание выполняемых каждым своих обязанностей. И за эту справедливость и другие черты, присущие С. О. Макарову, в него верили, его любили служившие с ним офицеры и матросы и готовы были идти за ним на любое боевое предприятие.

С. О. Макаров поощрял инициативу, всегда отмечал и продвигал мужественных людей, уважал тех, кто занимался самообразованием и совершенствованием военно-морского дела. Будучи постоянно «беспокойным» рационализатором, он поощрял и в других это качество. Он твердо и настойчиво отстаивал и проводил в жизнь свои идеи, за что и получил прозвание «беспокойного» адмирала.

Все идеи «беспокойного» адмирала были обращены к одной цели — иметь всегда боеспособный флот, построенный на современном техническом уровне.

Авторам остается только сказать, что талантливым людям в России всегда жилось крайне тяжело. Во главе различных структур государственной власти в нашем Отечестве очень часто стояли завистливые бездарности. В подтверждение данных слов можно привести некоторые высказывания, в том числе и участников Русско-японской войны. Например, в статье, опубликованной в «Новом времени» в 1905 году (№ 19627) отмечалось: «Те, кто выдвигался, не хотели работать и не умели работать. А тех, кто мог бы работать и желал работать, в Морском ведомстве не выдвигали; над ними были люди, которые ненавидели знание, презирали таланты, имели на своей стороне силу и право душить их, мешать им выйти на свет Божий...». В 1906 году в статье «Из печального опыта Русско-японской войны» генерал-майор Генерального штаба Е.И. Мартынов (1864–1937) приводит слова Военного министра России, генерала А.Н. Куропаткина (1848–1925): «Люди с сильным характером, люди самостоятельные, к сожалению, во многих случаях в России не



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
Ф.К. АВЕЛАН
И КОНТР-АДМИРАЛ
З.П. РОЖЕСТВЕНСКИЙ

только не выдвигались вперед, а преследовались: в мирное время такие люди для многих начальников казались беспокоящими, казались людьми с тяжелым характером и таковыми аттестовались. В результате такие люди часто оставляли службу. Наоборот, люди без характера, без убеждений, но покладистые, всегда готовые совсем соглашаться с мнениями своих начальников, выдвигались вперед».

В 1907 году была опубликована книга профессора Императорского технического училища П.К. Худякова (1858–1935) «Путь к Цусиме», в которой автор, характеризуя состояние Императорского флота, пишет: «Много было чиновников, но редко среди них выдвигались работники знающие, опытные, надежные. Поэтому броненосцы мы проектировали и строили с «перегрузкой», снаряжали их с «экономией», принимали их «со всей строгостью», посылали их в страны дальние, незнакомые, отдавали их в руки холеные, непривычные к труду вообще, и особенно к труду черному, к труду скучному, каждодневному. ... И случилось это в Ведомстве, на содержание которого Россия ежегодно тратила более сотни миллионов рублей. ... И оказалось это в стране, где за последнюю четверть века с таким легким сердцем губились и хоронились таланты, отвага и правдивая честность. ... На основании вышеизложенного нельзя не придти к заключению, что катастрофа была неизбежна; и она не заставила себя ждать...». В книге П.К. Худякова «Путь к Цусиме» глава «Боевая мощь русского и японского флота во время войны 1904–1905 годов» и часть главы «Цусимский бой» принадлежат перу блестящего русского инженера, талантливого изобретателя и конструктора В.Г. Шухова (1853–1939), 150-летие которого в 2003 году отмечала вся мировая научная общественность. В частности, В.Г. Шухов в книге «Путь к Цусиме» писал: «... Морские сражения ныне выигрывает не героизм, а культура; и Цусимский бой должен называться не победою японцев над русскими, а беспощадною казнью ни в чем не повинных русских за грехи своих ближайших предков». В главе «Цусимский бой» он отмечает: «Описание этого боя, единственного в своем роде, будет занимать в истории одну из самых тяжелых и печальных страниц. ... Цусимский разгром — это результат нашей технической отсталости и заносчивости, технической неумелости, нерадивости. Ужасны подробности этого поражения. Не хотелось бы думать, говорить и писать о них. Но следует и думать, и говорить, и писать. Это нужно для того, чтобы скорбные результаты этой скорбной морской войны

не пропали без пользы для будущего».

В настоящее время мы повсеместно наблюдаем проявление этого российско-го парадокса. Скорее всего, вся современная мировая система выбора политического лидера не достаточно совершенна и требует пересмотра. Наиболее четко актуальность данной проблемы определил блестящий польский писатель-публицист, фантаст С. Лем (1922–2006). Он, в частности, указал на то, что темпы нарастания глобальных проблем, их сложность и комплексность оказались настолько высокими, что традиционный, медленно меняющийся характер отбора обществом политических лидеров и требований к ним оказался во многих случаях уже несоответствующим масштабу проблем. Ещё в 1992 году С. Лем так сформулировал свою позицию: «Необходимость выбора между цивилизацией как глобальным правлением знатоков-экспертов и цивилизацией как правлением политических лидеров, демагогически обещающих все, а на самом деле не способных дать ничего, будет все более и более острой. Остается только ждать, чтобы когда-нибудь наступило время проверки профессиональной пригодности как экспертов-специалистов, так и политиков, — проверки, одинаково тщательной для тех и других. Ведь общая тенденция, заметная буквально повсюду, в том числе и в США, такова, что возрастающей сложности государственных, социальных, технических, наконец, глобальных проблем сопутствует явное снижение уровня компетентности правящих». С. Лем умер в 2006 году в возрасте 84 лет. Романы, повести и рассказы С. Лема, например, «Солярис» и «Кибериада», были переведены более чем на 40 языков и разошлись по всему миру общим тиражом в более чем 27 млн. экземпляров.



В.Г. ШУХОВ (1853–1939)

Проводя анализ деятельности руководства Российской Империи в период Русско-японской войны, можно отметить, что практическое «неумение» Его Величества Императора Николая II Александровича (конечно, в первую очередь его Правительства) сбалансировать собственные амбициозные политические планы с фактическими возможностями страны, армии и флота, незнание этих возможностей, в конечном счете, и привели к потере флота и армии на Дальнем Востоке.

В первые годы двадцатого столетия С.О. Макарова особенно волновал вопрос создания сильного военного флота на Тихом океане. За 14 месяцев до начала Русско-японской войны С.О. Макаров подает в Морское министерство «весьма секретную записку», в которой излагались предложения по судостроительной программе, а также обосновывалась необходимость скорейшего укрепления русских дальневосточных рубежей. С.О. Макаров писал: «Недоразумения с Японией будут из-за Кореи или Китая. Японцы считают, что их историческое призвание поднять желтую расу, чем они теперь и заняты, идя верными шагами к намеченной цели. ... Разрыв последует со стороны Японии, а не с нашей». Действительно, в основе назревающего конфликта на Дальнем Востоке лежали чисто экономические проблемы разделения перспективного и наиболее мощного азиатского рынка сбыта. Обосновывая важность данной проблемы и докладывая свои соображения по этому важнейшему для России вопросу на заседании очередной комиссии, С.О. Макаров говорил: «... чтобы решить, какого типа и сколько судов необходимо нам иметь на Дальнем Востоке, надо составить и разобрать план действий или даже несколько планов. Без разбора таких планов наши суждения лишены достаточно веского аргумента». Не остался без внимания адмирала и вопрос о значении для нашего флота Порт-Артура, как главной его базы. В поданной на имя Морского министра докладной записке С.О. Макаров, в частности, отмечает: «Падение Порт-Артура будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке. Флот, лишившись своего главного опорного пункта, должен будет стянуться весь к Владивостоку и почти отказаться от активной роли. Чтобы этого не случилось, Порт-Артур должен быть сделан неприступным и снабжен провизией, порохом и углем в таком количестве, чтобы выдержать продолжительную осаду, пока не прибудет подкрепление».

В оценке потенциальной опасности для России на Дальнем Востоке от Японии С.О. Макаров исходил из ускоренных приготовлений последней к войне. В плане подготовки к войне в Японии особое значение придавалось развитию военного и торгового флота. Тоннаж Военно-морского флота планировалось увеличить с 60 тыс. тонн в 1895 г. до 278,9 тыс. тонн в 1903 г., более чем в 4 раза. Это должно было произойти главным образом за счет крупных кораблей, которые предполагалось купить за границей. Предусматривалось также расширение старых и строительство новых военно-морских баз и стоянок. В части, ка-

савшейся строительства флота, программа была выполнена на четыре года раньше, в 1901 г. Если в 1894 г. военно-морской флот Японии насчитывал 55 боевых кораблей общим водоизмещением 61 тыс. тонн, то в 1901 г. он включал уже 76 кораблей общим водоизмещением 258 тыс. тонн.

Изучая деятельность этого удивительного человека, поражаешься многогранности его талантов. Стремление С.О. Макарова «все улучшить, все совершенствовать» касалось даже проблемы приготовления пищи на кораблях Императорского флота. Например, 1 мая 1901 года С.О. Макаров издает знаменитый приказ «Об улучшенном способе варки щей». В приказе, в частности, отмечается: «Секрет приготовления хороших щей заключается в том, чтобы отбить у жира сальный вкус, что достигается поджариванием его с луком, и, кроме того, жир этот ввести в овощи и муку, для чего готовится известным способом заправка. Кости следует вываривать в течение суток, и бульон от них вливать в щи на следующий день». С. Семанов в книге «Тайна гибели адмирала Макарова» пишет: «... Со знанием дела адмирал утверждает, что на Черноморском флоте щи варят лучше, чем где бы то ни было, а потом дает ряд практических рекомендаций кокам подчиненных ему частей и кораблей. Некоторые из его советов недурно бы воспроизвести и сегодня в книге «о вкусной и здоровой пище»». Аналогично С.О Макаров писал инструкцию и о варке гречневой каши на пару, и это было после прибытия его в Порт-Артур в должности командующего флотом Тихого океана. Постоянная забота о подчиненных и высочайшая требовательность к себе — основные принципы жизни этого удивительного человека, вице-адмирала С.О. Макарова.

С именем вице-адмирала С.О. Макарова связана разработка приоритетных направлений как отечественной, так и мировой гидроакустики. Например, в 1881 году С.О. Макаров изобрел, построил и применил для океанографических исследований первую в мире гидроакустическую телеметрическую систему.

Устройство и принцип действия созданной С.О. Макаровым гидроакустической телеметрической системы впервые были представ-



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
С.О. МАКАРОВ

лены в газете «Кронштадтский Вестник» от 28 февраля 1886 года. Подробное описание первой в мире гидроакустической телеметрической системы, роль приемника низкочастотных сигналов в которой играл корпус корабля, приведено в сочинении С.О. Макарова «Об обмене вод Черного и Средиземного морей». В монографии уже отмечалось, что за публичные лекции и данное сочинение Академия наук удостоила С.О. Макарова в 1887 году премии митрополита Макария в тысячу рублей.

Идея С.О. Макарова об использовании звукопроводности воды в океанографических приборах оказалась чрезвычайно плодотворной. За десятилетия, прошедшие с момента её зарождения, в отечественных и зарубежных изданиях были опубликованы сотни различных материалов по данному вопросу. Во многом благодаря адмиралу гидроакустическая телеметрия заняла достойное место в ряду самостоятельных научно-технических дисциплин.

Ещё одно не менее оригинальное изобретение Степана Осиповича по гидроакустике также оказалось забыто его современниками. Речь идет о предложении талантливого адмирала использовать, по существу, принцип шумопеленгования для наблюдения за подводными лодками и скоростными надводными целями.

Уже накануне Русско-японской войны он был обеспокоен появившейся реальной опасностью скрытого боевого использования скоростных миноносцев, миноносок и катеров против крупных надводных кораблей и военно-морских баз ночью, а также и днем в условиях плохой видимости. Учитывал С.О. Макаров и возможности скрытных атак подводных лодок.

В печати Великобритании в 1908 году появилось сообщение, что в свое время адмирал Российского Императорского флота С.О. Макаров изобрел опускаемый под воду гидрофон, который был способен определить место нахождения торпедных катеров (миноносок) на поверхности или подводных лодок под водой. Удивительно, но специалисты отечественного Военно-морского флота узнали об этом революционном изобретении С.О. Макарова только через 60 лет после его нелепой гибели.

Об удивительных чертах характера С.О. Макарова в своё время сказал его сподвижник, вице-адмирал Н.О. фон Эссен в беседе с Вадимом Степановичем (1891–1971), сыном прославленного адмирала: «... Так вот, главное, что Степан Осипович, царство ему небесное, имел упорство в достижении цели. Запомни же на всю жизнь: упор-

ство в достижении цели. Вот главное, вот в чем ты обязан подражать отцу. ... Твой отец был великим сыном России».

Наиболее яркая характеристика С.О. Макарова как талантливого ученого и военачальника была дана Н. Кладо в его исторической речи, посвященной светлой памяти прославленного адмирала. В частности, Н. Кладо говорил: «Значит, наука в области войны создается несколько не так, чем в других областях. Там гении и таланты сами и творят, и обрабатывают, и излагают результаты своего творчества, и уже в готовом виде отдают его на пользование массы. В области же войны таланты далеко не всегда излагают сами и объясняют творчество, а подбирают проявление этого творчества, анализируют его и систематизируют — другие. Наполеон творил, — а Жомини анализировал и формулировал результаты его творчества. Отличие и признак таланта — целесообразное творчество, часто совершенно инстинктивное творчество «Божьей милостью». Всё наличие военных талантов ... в том и состояло, что их талант — заставлял их постигать инстинктивно, — что именно в каждый момент надо сделать, и так они поступали. От них нельзя требовать, — да и не следует, — анализа и объяснения их творчества, научного обоснования этого творчества — как от их исследователей. Если все это имеется в той или иной мере налицо, это увеличивает ценность таланта, как увеличивает шлифовка ценность драгоценного камня...

Итак, в военную науку военные таланты делают вклады в виде своего творчества, а остальные — в виде исследования творчества талантов ... С.О. Макаров принадлежал к числу тех, которые дали военной науке и то, и другое. Он в высшей степени отличался оригинальным, самостоятельным, и вместе с тем, целесообразным творчеством во всякой области, с которой он соприкасался, и, кроме того, он оставил после себя несколько печатных трудов, в которых попытался обосновать и формулировать свои взгляды...». Были у С.О. Макарова и не достаточно обоснованные идеи в области военного кораблестроения. Например, он полагал, что «для всех боевых целей должно строить корабли одного и того же вида». Кроме этого, он не был сторонником строительства броненосцев, считая, что они уступают как в боевом, так и в экономическом отношении быстроходным крейсерам с сильной артиллерией. Мысли эти, по мнению специалистов, были ошибочными, хотя и не лишены определенного смысла, даже с позиции современной военно-морской науки. Были в жизни С.О. Макарова и периоды разногласия с великим русским ученым Д.И. Менделеевым.

В истории Российского государства имеют место и попытки забвения светлой памяти С.О. Макарова. Например, неприязнь к нему отразил даже «Энциклопедический словарь», 5-е издание которого было выпущено в 1913 году издательством Ф.Ф. Павленкова (1839-1900). В этом словаре нет вообще упоминания о вице-адмирале С.О. Макарове. В то же время японский флотоводец вице-адмирал Х. Того представлен в «Энциклопедическом словаре» более чем подробно. Первое издание словаря вышло в Петербурге в 1899. После смерти Ф.Ф. Павленкова (1900) его преемники выпустили 4 издания словаря (2-е в 1905 и 1907, 3-е в 1909, 4-е в 1910, 5-е в 1913).

Между тем, мировой опыт свидетельствует о том, что в период 1880–1904 годов «в структуре и идеологии морской вооруженной силы» под влиянием новых образцов оружия и вооружения происходили кардинальные изменения. Отдельные специалисты называют этот период в истории развития военно-морского искусства — 2-й переходной эпохой от флота парусного к паровому флоту. В истории человечества это был один из самых динамичных периодов развития военно-морских сил. Более того, это был период становления военно-морского искусства, как сложнейшей военной науки, а также период зарождения новых технологий и принципов строительства военных судов. При этом принципиальным образом изменялись не только облики кораблей. В первую очередь пересматривались основополагающие идеи и принципы боевого применения флотов. Создавались принципиально новая тактика и стратегия Военно-морского флота. В свое время С.О. Макаров сделал обоснованные выводы об изменении характера морской войны в связи с появлением принципиально нового минного и торпедного оружия. Адмирал убедительно доказывал, что минное и торпедное оружие впервые давали возможность слабейшему противнику бороться с сильнейшим противником. Последующий опыт Первой и Второй мировых войн полностью подтвердил дальновидность талантливое флотоводца. Руководство Российского Императорского флота оказалось в стороне от этого глобального процесса реформирования военных флотов. И сегодня вклад научных учреждений и руководства ВМФ РФ в развитие современных взглядов военно-морской науки кажется весьма и весьма неубедительным.

Сегодня не вызывают сомнения следующие слова профессора А.Д. Бубнова: «Так как во время перехода морской вооруженной силы от одной эпохи к другой неизбежно появляется ряд компро-

миссных типов боевых судов, наш командный состав при своей неподготовленности не сумел в них разобраться, и наши новые боевые суда оказались в большинстве случаев много слабее японских. Наш флот представлял собой перед войной «музей» разнообразных типов боевых судов, на совершенство боевых качеств коих не было обращено должного внимания. Строили суда, — по типам и числу — без определенного плана, а так сказать «наугад». Не было также установлено судостроительных программ, по сроку точно согласованных с развитием нашей внешней политики и ее целями. Вследствие этой несогласованности наша агрессивная внешняя политика по отношению к Японии не считалась со сроками нарастания нашей морской силы на Дальнем Востоке, что и привело к нападению на нас Японии в неблагоприятный для нас момент соотношения сил». Таким образом, налицо главнейшая причина трагедии — несоответствие хода подготовки к войне политическим задачам, поставленным себе нашим Отечеством. Сегодня мы в очередной раз переживаем аналогичную ситуацию и пытаемся строить новый Военно-морской флот России в условиях полнейшей неопределенности. Неопределенность в понимании роли и места ВМФ в политике нашего государства дополнительно усугубляется глубоким кризисом национальной экономики и всей его политической структуры. Система подготовки командного состава Военно-морского флота России в очередной раз отстает от уровня развития вооружения и военной техники, особенно этот недостаток относится к перспективному высокоточному оружию. Современные выпускники военно-морских институтов командного профиля практически не способны в заданные сроки освоить перспективные корабли ВМФ четвертого и пятого поколений, их оружие и вооружение. Все трагедии, аварии и катастрофы Военно-морского флота за последние двадцать лет наглядно свидетельствуют об этом. Уровень развития современного оружия, боевых и технических средств объективно требует, чтобы все офицеры ВМФ получали глубокое, фундаментальное инженерное образование в соответствующих профильных образовательных учреждениях. Например, специалисты по оружию могут быть подготовлены для ВМФ в Балтийском государственном техническом университете. ВМФ России по-прежнему придерживается устаревшей организации корабельной службы, при этом, например, не учитывается уровень автоматизации и возможности управления корабельными боевыми и техническими средствами на основе новых информационных технологий. Система

прохождения службы офицерами военно-морского флота также требует пересмотра. В современных условиях офицер может быть назначен командиром корабля, только пройдя должность командира электромеханической боевой части. Командовать современным кораблем должен в первую очередь высокообразованный инженер.

Определенный позитивный сдвиг на пути принципиального изменения взглядов политической элиты нашего государства на роль и место ВМФ мы в первую очередь связываем с принятием Морской доктрины России. Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В.И. Куроедов в своё время сделал официальное заявление для средств массовой информации в связи с утверждением Президентом РФ Морской доктрины России. По мнению руководства нашей страны, именно Морская доктрина должна однозначно определять государственную направленность политики России в области всей её морской деятельности. Морская доктрина имеет целью в корне изменить ведомственный подход к решению проблемы восстановления и дальнейшего развития морского потенциала РФ, особенно его силовой основы — Военно-морского флота. Предполагается, что доктрина будет реализовываться Президентом и Правительством Российской Федерации через Морскую коллегию России, которая в настоящее время сформирована при Правительстве РФ. Такой подход свидетельствует об определенной преемственности идей, заложенных ещё при создании флота Петром Великим.

В соответствии с проектом положения о Морской коллегии, данная структура будет постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованные действия федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных, общественных, промышленных и других организаций, связанных с морехозяйственной и охранной деятельностью не зависимо от их форм собственности. Такая сконцентрированная совместная деятельность в первую очередь направлена на решение самостоятельной государственной задачи особой важности — обеспечения национальных интересов и национальной безопасности России в Мировом океане.

Единая государственная Морская доктрина, даже в условиях сегодняшнего чрезмерно ограниченного финансирования, станет действенным инструментом общегосударственной системы координации морской деятельности всей страны. Такой подход в управлении морской деятельностью будет в значительной степени способство-

вать достижению общесистемного экономического эффекта и наших национальных интересов в целом, а также содействовать укреплению международного авторитета России как ведущей морской державы. К сожалению, в России отсутствовал флотоводец, который смог бы реализовать данную идею по усилению Военно-морского флота.

Опаздывая в то время с подготовкой флота к войне, мы забыли и сегодня забываем один из важнейших принципов выдающегося российского Императора Петра Великого: «... промедление времени смерти невозвратной подобно». Забываем мы также высказывания Сенеки Младшего: «Жизнь долга, если она полна. Будем измерять её поступками, а не временем». В истории России мы всегда гордились и сегодня гордимся в первую очередь поступками рядовых русских людей и исключительно редко действиями политических лидеров. Что касается времени, то как раз времени для подготовки к войне с Японией у России было больше чем достаточно. Однако новый для России дальневосточный вопрос требовал для его решения и принципиально новых подходов как в политической, так и в экономической и тем более в военной областях. В то же время именно нового подхода в решении этой назревшей и острейшей проблемы в России разработано не было. Объективности ради следует отметить, что в России в то время были талантливые политические деятели, правильно понимающие исключительную важность дальневосточной проблемы. К таким выдающимся государственным деятелям в первую очередь относится С.Ю. Витте. Однако со всей ответственностью следует отметить, что роль С.Ю. Витте в истории Российской Империи весьма противоречива и неоднозначна. В его деятельности имели место ошибочные экономические и политические решения. Более того, С.Ю. Витте и особенно его супруга чувством особой любви и преданности к России не отличались. Следует отметить, что это личное мнение авторов данного труда, которое следует из анализа деятельности этого, безусловно, талантливого политического лидера.

Действительный тайный советник, почетный член Петербургской Академии наук, член Государственного совета, граф С.Ю. Витте (1849–1915) — выдающийся политический деятель России. С.Ю. Витте происходит из семьи голландского переселенца. Российское дворянство он получил в 1856 году. В 1870 году он закончил физико-математический факультет Новороссийского (Одесского) университе-



СЕРГЕЙ ЮЛЬЕВИЧ ВИТТЕ

та. После окончания обучения в течение более двадцати лет С.Ю. Витте проработал в частных железнодорожных обществах. В 1883 году С.Ю. Витте издает научный труд, который принес ему мировую известность — «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». Современным «реформаторам» отечественного железнодорожного транспорта следовало бы обратиться к этому историческому научному труду. Однако следует отметить, что дальнейшее развитие теории и практики тарифов, особенно применительно к таможенным тарифам, связаны с именем великого русского ученого

и патриота нашей Родины Д.И. Менделеева. В одном из своих трудов он вспоминает: «В сентябре 1889 года заехал по-товарищески к И.А. Вышнеградскому, тогда министру финансов, чтобы поговорить по нефтяным делам, и он предложил заняться мне таможенным тарифом, по химическим продуктам и сделал меня членом Совета торговли и мануфактур. Живо я принялся за дело, овладел им и к Рождеству напечатал доклад о таможенном тарифе. Этим докладом определилось многое как в дальнейшем ходе моей жизни, так и в направлении обсуждения тарифа, потому что цельность плана была только тут. С.Ю. Витте сразу стал моим союзником, а за ним перешли и многие другие». Разработанный Д.И. Менделеевым таможенный тариф был введен в действие в 1891 году. Кроме этого, перу Д.И. Менделеева принадлежит известный в мире капитальный научный труд: «Таможенный тариф, или Исследование о развитии промышленности в России в связи с её общим таможенным тарифом 1891 года».

С.Ю. Витте отличался либеральными взглядами на развитие отечественной экономики, торговли и финансов. Он является выдвигателем Императора Александра III. Вся блестящая карьера С.Ю. Витте оказалась возможной только благодаря исключительно доброжелательному отношению к нему Его Величества Императора Александра III. Мы также не должны забывать, что С.Ю. Витте всю свою жизнь «оставался втайне либералом, сочувствующим «европейским порядкам», что, впрочем, не мешало ему быть царедворцем и карьеры ради поддерживать самые реакционные мероприятия ца-

ризма...». В наиболее сложный период экономических и политических реформ в России С.Ю. Витте ориентировался только на Европу. Национальные особенности при формировании внешней и внутренней политики Российского государства его не интересовали, и, как следствие этого, он их глубоко не изучал и не анализировал. С.Ю. Витте был самым ярким противником идеи С.О. Макарова по освоению Севера с использованием ледоколов. Более того, С.Ю. Витте подал Государю проект Указа, фактически отстраняющий С.О. Макарова от участия в работе по освоению Северного морского пути. Историки отмечают, что С.Ю. Витте также инициировал разорение ряда частных русских компаний, которые прокладывали дороги на Север и стремились к освоению его богатств.



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
РЕФОРМИРОВАННОГО
СОВЕТА МИНИСТРОВ
ГРАФ С.Ю. ВИТТЕ
(1848–1915)

В 1889 году по личной инициативе Его Величества Императора Александра III С.Ю. Витте назначается Директором департамента железных дорог Министерства финансов. В феврале 1892 года он становится Министром путей сообщения, в августе 1892 года — Министром финансов России. С.Ю. Витте, находясь в течение более 10 лет на посту Министра финансов, оказывал огромное влияние на внутреннюю и внешнюю политику российского правительства. Более того, он оказывал влияние, в том числе и весьма негативное, непосредственно на Императора Николая II Александровича. Причины такого влияния С.Ю. Витте, как правило, не анализируются и в широкой печати они не отражены.

Вместе с тем, по инициативе этого известного политического деятеля в России осуществлены крупнейшие экономические мероприятия, например, была введена «винная монополия», сооружена Сибирская железнодорожная магистраль, осуществлена денежная (финансовая) реформа, согласно которой было введено золотое обращение и установлен свободный обмен кредитного рубля на золото. Политика форсирования экономического развития России, которую проводил С.Ю. Витте, в первую очередь была связана с привлечением иностранного капитала в отечественную промышленность, банки и государственные займы. По мнению специалистов, на тот период времени это был не всегда обоснованный и продуманный подход. Более того, такая, с позволения сказать, «удобная Европе» финансовая политика вперые

в истории нашего Отечества поставила его в зависимость от международного банковского капитала, и Россия также впервые в своей истории утратила свою полную экономическую независимость. Попытки С.Ю. Витте найти для России новые рынки приводили к миллиардным затратам и обусловили увеличение вывоза золота из Империи. Например, средний вывоз золота из государства за пятилетие 1892–1896 гг. составил 571 млн. руб. в год, за следующее пятилетие 1897–1901 гг. — 648 млн. руб. в год, вывоз золота только за один 1902 г. составил 783 млн. руб., в 1903 г., накануне Русско-японской войны, он достиг астрономической цифры — 902 млн. руб. Таково истинное лицо политики, проводимой С.Ю. Витте. В таком положении Империи негативная роль С.Ю. Витте была очевидной.

С.Ю. Витте был человеком исключительно резким, в то же время целеустремленным и амбициозным, готовым преодолевать неблагоприятные обстоятельства без оглядки на устоявшиеся или принятые каноны и представления. Специалисты отмечают, что практически на протяжении всей своей общественно политической деятельности С.Ю. Витте, скорее всего по иронии судьбы, инициировал и инспирировал целый ряд нововведений и реформ, ведущих к коренному изменению социального облика, общественного строя, всего другого исконно российского миропорядка. Например, оказавшись в кресле министра, он в первую очередь стал разрабатывать и воплощать в жизнь концепцию развития и обширную программу деятельности Министерства финансов, в основе которой лежали националистические идеи известного немецкого экономиста, предпринимателя, общественного деятеля Д.Ф. Листа (1789–1846). Вскоре С.Ю. Витте становится усердным последователем и сторонником Д.Ф. Листа, повторившим в Российском государстве практически все основные установки этого немецкого экономиста. Нестандартность фигуры Министра финансов, его подражание немецкой экономической школе, природный ум и в то же время тщеславие, доходившее часто до пренебрежительного отношения к людям, постоянно «плодили» его недругов и недоброжелателей. Например, граф В.Н. Коковцев, много лет близко знавший С.Ю. Витте, писал, что «...самовозвеличение, присвоение себе небывалых деяний, похвальба тем, чего не было на самом деле, не раз замечались людьми, приходившими с ним в близкое столкновение» (см. Коковцев В.Н. Из моего прошлого. Воспоминания 1903–1919 гг. Кн. 1. М., 1992. с. 89).

В августе 1903 года С.Ю. Витте был снят с должности Министра финансов и переведен на «декоративный» пост главы Комитета ми-

нистров. Однако это не являлось окончательным крушением его карьеры. В августе 1905 года он возглавил делегацию Российской Империи в Портсмуте для заключения мира с Японией. С середины 1905 до конца апреля 1906 года С.Ю. Витте возглавлял объединенный Совет министров. 27 апреля 1906 года С.Ю. Витте ушел с поста главы кабинета и к политической деятельности больше не возвращался. Этому в первую очередь способствовала жесткая позиция Его Императорского Величества Государя Императора Николая II Александровича. Например, в одном из писем своей матери он писал: «Сюда вернулся на днях гр. Витте. Гораздо умнее и удобнее было бы ему жить за границей, потому что сейчас же около него делается атмосфера всяких слухов, сплетен и инсинуаций. ... Нет, никогда, пока я жив, не поручу я этому человеку самого маленького дела» (см. Переписка Николая II и Марии Федоровны. Красный архив. Т.3 (22). М.-Л. 1927. с. 208). А.Н. Боханов в своей статье «Русский Бисмарк» отмечал: «Опала невероятно уязвила честолюбие графа, и он решил расчитаться со своими многочисленными врагами и недоброжелателями. Орудием своей мести он избрал ныне широко известные «Воспоминания», наполненные самовосхвалением и клеветническими измышлениями по адресу многих лиц, в том числе и последнего монарха». (см. Ж. Родина. 1996. 2, стр. 77–82).



ГРАФ В.Н. КОКОВЦЕВ
(1853–1943)

В этом суть либеральной политики в отношении нашего государства и сегодня. Сегодня мы уже говорим о получении РФ так называемых связанных кредитов. «Под прикрытием» этих кредитов в страну в массовом порядке направляется и реализуется зарубежное устаревшее технологическое оборудование. Естественно, что такая политика будет способствовать дальнейшей деградации отечественной промышленности. В 1902 году по инициативе и под председательством С.Ю. Витте в России создается «Особое совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности». В его программе аграрных преобразований были представлены предложения, впоследствии использованные наиболее ярким представителем политической элиты Империи того времени — выдающимся политическим деятелем России, «русским витязем» — П.А. Столыпиным. Премьер-министру России



ПЕТР АРКАДЬЕВИЧ
СТОЛЫПИН
(1862–1911)

Петру Аркадьевичу Столыпину принадлежат следующие прекрасные слова: «Всякая мировая держава не может не участвовать в мировой политике, не может не участвовать в политических комбинациях и отказаться от права голоса в разрешении мировых событий. Флот есть рычаг для осуществления этого права. Это атрибут Великой державы».

П.А. Столыпин является истинным патриотом России, её национальной гордостью. Как не меркнет свет угасших звезд, так остаются в памяти народа мысли и дела лучших его представителей, одним из которых в нашей истории является П.А. Столыпин. Возглавляемое П.А. Столыпиным правительство проводило реформаторскую и национально ориентированную политику. Результаты её оказались настолько эффективными, что по темпам развития экономики Россия вышла на первое место в мире. Неслучайно в 1913 году немецкие штабные аналитики предсказывали, что при сохранении подобных темпов Империя Романовых к 1917 году достигнет такого могущества, что одолеть её военной силой будет уже невозможно. Известный французский экономист и политический обозреватель, редактор журнала "Экономист Европы" Эдмон Тери (1854–1925) в 1913 г. по поручению двух французских министров провел исследования состояния российской экономики. По результатам данного анализа в 1914 году он опубликовал в Париже книгу «Трансформация экономики России», в которой, в частности, подробно проанализировал влияние аграрных реформ П.А. Столыпина на увеличение численности населения нашей страны. В своей книге "Экономическое преобразование России", вышедшей также в 1914 г., он дает подробную картину экономического развития Российской Империи в начале XX в., подкрепленную обширными статистическими данными. За период с 1902 по 1912 годы, несмотря на губительную войну 1904–1905 годов, ежегодно население России увеличивалось на 3,7 млн. человек. По оценкам Э. Тери, при таких темпах прироста населения в Российской Империи общая его численность к 1948 году должна была составить 344 млн. человек. При этом население крупнейших стран Европы (Германии, Австро-Венгрии, Англии, Италии и Франции), вместе взятых, к тому времени прогнозировалось на уровне 336 млн. человек.

Многие исследователи со всей определенностью утверждают, что именно решительный и целеустремленный Премьер-министр Российской Империи П.А. Столыпин стоял у истоков сохранения судостроительных заводов и Императорского флота в 1908–1909 годах. Минуя Государственную Думу, он выступил в Государственном Совете и добился согласия на «сверхсметные ассигнования» Морскому министерству на строительство нового флота, используя при этом свое чрезвычайное право о «порядке верховного управления страной». После этого выступления Государственный Совет Российской Империи решил заложить в мае 1909 года четыре новых линейных корабля в соответствии с Малой судостроительной программой. Историки также отмечают огромный вклад П.А. Столыпина в обеспечение обороноспособности Российской Империи. Например, в 1909 году он упразднил Совет Государственной Обороны, который по своему составу не способен был решать проблемы обеспечения национальной безопасности и заменил его специальным совещанием под своим председательством. В работе совещания принимали участие только государственные лица действительно ответственные за оборону и политику государства: Министр Иностранных Дел, Министр Финансов, Военный Министр, Морской Министр и Начальники Генеральных Штабов Военного и Морского.

Говоря о глобальных причинах нашего поражения в Русско-японской войне, авторы умышленно не затрагивают один очень «больной для России вопрос» — наличие повсеместного «русского» казнокрадства. Для нашего государства это вообще вопрос вопросов. Даже говоря о причинах катастрофы царского поезда, Александр III в своё время сказал: «Красть надо было меньше!».

В конце девятнадцатого — начале двадцатого веков казнокрадство в России достигло истинно «государственного размаха». В этом отношении отечественное судостроение, военное кораблестроение и в целом Императорский флот не стали исключением. Отдельные специалисты утверждают, что до 60% выделенных в государственной казне средств на развитие Российского Императорского флота использовались не достаточно рационально и, более того, они самым постыдным образом разворовывались, к величайшему сожалению, не без прямого участия руководства Морского ведомства. Особенно наглядно это проявлялось при заказе и строительстве кораблей за рубежом. С началом Русско-японской войны данная проблема резко обострилась. Уже около 70% средств, выделенных на военные нужды, использовались в стране не по прямому назначе-

нию. Такое положение было характерным как для Российского Императорского флота, так и для сухопутной армии. Сегодня наша страна в более значительной степени переживает аналогичную ситуацию.

Член Государственного совета, действительный статский советник П.А. Столыпин окончил Петербургский университет в 1885 году. После окончания учебы он проходил службу в Министерстве внутренних дел. В 1902 году П.А. Столыпин становится губернатором города Гродно.

В 1903–1906 годах он являлся губернатором Саратова. С 1906 года П.А. Столыпин назначается министром внутренних дел и председателем Совета министров Российской Империи. Летом 1906 года на жизнь П.А. Столыпина было совершено первое покушение, и он случайно остался жив. В 1907 году он инициирует роспуск 2-ой Государственной думы. В 1907–1911 годах именно П.А. Столыпин определял практически всю правительственную политику Российской Империи. Это был период наиболее динамичного и сбалансированного развития нашего государства. Подобный темп развития привел бы к тому, что Россия к концу 1914 года должна была стать самым развитым государством мира. Европа не могла допустить подобного исторического факта. Поэтому не случайно были найдены предатели Отечества, которые оказались способными совершить самый злодейский поступок — убить сына Великого русского народа — П.А. Столыпина. Россия потеряла одного из самых мудрых и последовательных политиков в своей истории, яркого руководителя, способного изменить даже ход истории Российского государства. Последующее «втягивание» Российской Империи в Первую мировую войну также явилось следствием продуманной политики Запада по её практическому уничтожению, а также по уничтожению последних мировых Империй. Следует со всей ответственностью отметить, что роль личности П.А. Столыпина в истории Российской Империи необоснованно принижена, в то же время роль С.Ю. Витте наоборот возвышена. П.А. Столыпин по праву является наиболее ярким образцом служения своей Родине. В руководстве Правительства современной России как раз и не хватает такой сильной, одаренной и волевой личности. Личности, бесконечно преданной великим идеалам России и ее народов.

Однако перед Русско-японской войной эпоха П.А. Столыпина ещё не наступила. Политику Империи во многом формировал С.Ю. Витте. Во внешней политике С.Ю. Витте особенно настойчиво стремился

противодействовать политике Японии на Дальнем Востоке и, проводя курс на сближение с Китаем, выступал против захвата Порт-Артура. При участии и по инициативе С.Ю. Витте были заключены оборонительный союз с Китаем против Японии и соглашение о строительстве Китайско-Восточной железной дороги на территории Маньчжурии (Манчжурии). С.Ю. Витте, считая преждевременным военный конфликт с Японией по причине недостаточной готовности к нему России, выступал за мирное соглашение с этим островным государством. Он предлагал даже идти на некоторые территориальные уступки Японии, чтобы таким образом добиться отсрочки объективно назревающего в отношении с ней военного конфликта. Такая позиция известного политического деятеля в целом противоречила внешнеполитическому курсу Его Величества Императора Николая II. В 1903 году С.Ю. Витте получает отставку с поста Министра финансов и назначается Председателем Кабинета Министров России. Это была весьма почетная отставка. С.Ю. Витте является автором Манифеста 17 октября 1905 года. Вместе с тем, мы должны признать, что С.Ю. Витте принадлежат публикации, которые имеют определенную ценность и для современной экономической науки и практики. Однако, являясь непосредственным участником всех важнейших событий того времени, в своих поздних воспоминаниях по вопросу Русско-японской войны С.Ю. Витте стал занимать жесткую позицию, например, он писал: «Император Николай II втянулся в японскую войну и легкомысленно подверг жизнь сотен тысяч своих поданных и благосостояние Империи уничтожению, а престиж Империи позорному умалению».



ПЕТР АРКАДЬЕВИЧ
СТОЛЫПИН
(1862–1911)

Таким образом, в 1891 году Россия с недопустимой для того момента времени задержкой приступила к строительству великой Сибирской железной дороги. Учитывая особую актуальность «Дальневосточного вопроса», 18 ноября 1892 года министр финансов С.Ю. Витте представил императору Александру III докладную записку о Дальнем Востоке, в которой изложил широкую финансовую и политическую программу государства. В частности, в докладной записке С.Ю. Витте писал: «... Посему, с открытием дороги флот может быть значительно усилен, а в случае политических осложнений как

в Европе, так и в Юго-Восточной Азии получит в высокой степени важное значение, господствуя над всем международным коммерческим движением в Тихоокеанских водах». Однако идея создания Восточно-Сибирской железной дороги не принадлежит С.Ю. Витте, и её история требует определенного пояснения. Своеобразной предтечей для строительства Сибирской железной дороги стали исследования Восточной Сибири 1863 года, в которых приняли участие известный специалист по Сибири, географ, геоморфолог, геолог, палеонтолог И.Д. Черский (1845-1892), польский и российский географ, зоолог, медик, лингвист, общественный деятель, иностранный член-корреспондент Академии наук СССР, внесший значительный вклад в изучение Сибири и Дальнего Востока России, Б.И. Дыбовский (1833-1930), геолог и исследователь Средней Сибири А.Л. Чекановский (1833-1876). Впервые идея строительства Сибирской железной дороги была высказана Л. Нобелем в 1882 году в записке «О Восточно-Донецкой железной дороге», написанной им на имя российского государственного деятеля XIX века, учёного-экономиста, академика, Его Высокопревосходительства министра финансов Российской империи Н.Х. Бунге (1823–1895). В 1886 году в «Общество для содействия русской промышленности и торговле» по вопросу о строительстве Сибирской железной дороги обратился флотский офицер, капитан 1 ранга А.К. Сиденснер (1842–1907). В своем письменном обращении офицер Императорского флота указывал, что потребность в соединении европейской России с берегами Тихого океана вызвана всем ходом исторического развития страны. Доказывая необходимость скорейшего строительства железной дороги, ещё в 1886 году капитан 1 ранга А.К. Сиденснер писал: «Нужно ли ожидать объявления войны и заключения мира, чтобы осознать необходимость постройки сибирских железных дорог так же ясно, как была осознана необходимость соединения Москвы с Севастополем после Крымской войны». Следующим документом, в котором уже обосновывалась экономическая и военная целесообразность строительства такой магистрали, стала известная записка «О Сибирской железной дороге». Данная Записка была подана на Высочайшее имя Его Величества Российского Императора купцами и «фабрикантами-мануфактуристами» 26 сентября 1889 года. Цель строительства железной дороги они сформулировали кратко: «...дабы он повелел соединить Тихий океан, через богатую Сибирь, с сердцем России — Москвою, через Волгу и Нижний...». Далее деловые люди России отме-

чали: «Не говоря уже о важном государственном и военном значении дороги, которая прикует Тихий океан к Нижнему и Москве, этот паровой путь будет иметь громадное экономическое значение для России и вызовет значительное оживление русской промышленности: он соединит через Россию с Европой 400 миллионов китайцев и 35 миллионов японцев. Упорные усилия, делаемые Германией для овладения рынками Тихого океана, усилия, которые были сделаны для прорытия Панамского канала, показывают наглядно, что вскоре разыграется в Тихом океане уже и теперь начавшаяся экономическая борьба. Уже теперь Канадская железная дорога отвлекла часть грузов, которые до сих пор шли в Европу через Суэц. Несомненно, часть этих грузов двинется через Россию, когда переезд из Европы через Владивосток до Шанхая будет совершаться в 18–20 дней, вместо 45 дней через Суэц или ныне 35 дней по Канадской железной дороге». Целесообразность строительства железной дороги, которая соединила бы европейскую часть России с Дальним Востоком, обосновывал в своих статьях в журнале «Новое время» известный талантливый русский инженер-путеец, писатель Н.Г. Гарин-Михайловский (1852–1906). Статьи инженера произвели сенсацию. В своих статьях Н.Г. Гарин-Михайловский использовал опыт своего путешествия через всю Сибирь, Корею, Маньчжурию до Порт-Артура. Эти статьи заинтересовали Императора Александра III, и он принял решение о строительстве железной дороги по «упрощённому дешёвому типу постройки». Истории известно, что Н.Г. Гарин-Михайловский (1852–1906) в период Русско-японской войны состоял корреспондентом московской газеты «Новости дня» в Маньчжурской армии, где его острые и объективные корреспонденции печатались под заглавием «Дневник во время войны».

Вопросом строительства путей сообщения с Дальним Востоком предметно и глубоко занимался Министр путей сообщений Российской Империи А.К. Кривошеин (1857–1921), о чем свидетельствует Всеподданнейший доклад министра Императору Николаю Второму от 30 октября 1904 года об усилении Сибирской и Забайкальской железных дорог. После увольнения А.К. Кривошеина проблемой строительства этих железных дорог занимался новый министр путей сообщения князь Михаил Иванович Хилков (1834–1909). Великий Сибирский путь является детищем министра путей сообщения России М.И. Хилкова. М.И. Хилков являлся министром путей сообщения России с 1895 по 1905 год. За этот период протяженность железнодорожных магистралей России выросла на 25 тысяч километров. Исто-

рики подтверждают, что именно отставной лейб-гвардии поручик, князь Михаил Иванович Хилков «вынес на себе все тяжести по сооружению Великой Сибирской магистрали». В обосновании варианта строительства этой железной дороги принимал участие и Н.Г. Гарин (он же писатель Михайловский, 1852–1906). Самым сложным участком строительства магистрали является Круглобайкальская дорога. На её 260 км. уместились 39 туннелей, 14 км. поддерживающих стен, 47 предохранительных галерей и т.д. В связи с началом боевых действий и необходимостью ускорения строительства магистрали, М.И. Хилков принял решение спрямить недостроенный участок и проложить рельсы прямо по льду замершего озера. В середине февраля 2004 года первый состав для Порт-Артура проследовал по ледовой части дороги. Весной 2005 года Круглобайкальская дорога вступила в строй на год раньше запланированного срока.



Генералъ отъ инфантеріи
С. М. Духовской.



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР III
АЛЕКСАНДРОВИЧ
МИРОВОРЕЦ
(26.2.1845–20.10.1894)

Анализируя деятельность С.Ю. Витте в период строительства Китайско-Восточной железной дороги, следует отметить, что именно он, будучи министром финансов, являлся активным сторонником её маньчжурского маршрута. Приамурский и Туркестанский генерал-губернатор, Войсковой Наказной Атаман Приамурских казачьих Войск, командующий войсками Приамурского края генерал С.М. Духовский (1938-1901) категорически возражал против этого, утверждая, что Китайско-Восточная железная дорога, проложенная через северную Маньчжурию, будет выгодна больше Китаю, чем России. История показала справедливость утверждения командующего. Такая позиция министра финансов России была продиктована тем, что он своей важнейшей задачей считал не интересы Российской Империи по освоению богатейших земель Сибири и Дальнего Востока, а обеспечение международного транзитного сообщения Европа — Тихий океан. Во многом по вине С.Ю. Витте Китайско-Восточная железная дорога стала самой дорогой железной дорогой мира, стоимость её версты оказалась

больше, чем при строительстве «Круго-байкальской дороги», прорубаемой в скалах.

Следует отметить, что и сегодня правительство нашей страны до конца не осознает значение Дальнего Востока для будущего России. В то же время дальневосточный регион по праву является основной базой развития Великой России в XXI веке. О роли Дальнего Востока в будущем России весьма убедительно говорил Президент В.В. Путин в период проведения в регионе крупномасштабных военных учений в 2006 году. Вместе с тем, именно в этом регионе уже сейчас назревают масштабные проблемы, составляющие угрозу национальной безопасности нашей многострадальной Родины. Эти проблемы имеют место в отношениях РФ с Японией, Китаем и США. Каждая из этих стран под различными предложениями ставит вопрос о пересмотре в данном регионе наших государственных границ. Основные угрозы национальной безопасности современной России происходят с морских направлений. Поэтому не случайно решение многих проблем обеспечения национальной безопасности нашего государства мы связываем с первоочередным развитием отечественного Военно-морского флота. Такой точки зрения следовал Его Императорское Величество царь-миротворец Александр III.

Его Императорское Величество Александр III проводил политику, которую затем завещал наследнику Цесаревичу Николаю и которую можно сформулировать его же словами: «Знай: у России друзей нет. Нашей огромности бояться ... В политике держись независимой позиции. Избегай войн ... Укрепляй семью, потому что она основа всякого



НАСЛЕДНИК ЦЕСАРЕВИЧ
АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ
И ЦЕСАРЕВНА ВЕЛИКАЯ
КНЯГИНЯ МАРИЯ ФЕДОРОВНА
С ДЕТЬМИ: НИКОЛАЕМ,
КСЕНИЕЙ И ГЕОРГИЕМ



СЕМЬЯ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО
ВЕЛИЧЕСТВА ИМПЕРАТОРА
АЛЕКСАНДРА III

государства... У России есть только два верных союзника: её армия и флот».

В одном из своих Высочайших Приказов о роли и месте военного флота Император Александр III отмечал: «... На водах, свидетелях нашей доблести, уверяю вам охрану чести и достоинства России!».

Об особом отношении Его Императорского Величества Александра III к военному флоту свидетельствуют многие исторические факты. Например, 15 мая 1883 года, по случаю столетия существования Черноморского флота, он всемилостивейше удостоил его следующей грамотою: «Нашему Черноморскому флоту. Черноморский флот достиг ста лет своего славного существования. Мне отрадно по этому случаю вспомнить о трудах флота на пользу России, о подвигах его на её славу. Всеобъемлющий дух Петра и мудрость Екатерины предначертали утвердить господство России на берегах древнего Понта Евксинского. С появлением нашим на берегах сих вновь стали возникать цветущия поселения, развивалась торговля и промышленность. Распространение границ Империи до берегов Черного и Азовского морей было делом всего народа русского; но мирные успехи новых поселенцев и благосостояние их не упрочилось бы без покровительства охраняющей морской силы. Содействовав успехам нашей доблестной Армии в покорении Крыма, Черноморский флот укрепил там свое владычество. Под его защитою, согретые лучами его славы, выросли по берегам моря плоды благодатного мира. К сему отрадному явлению повели доблестные деяния моряков наших на водах Средиземного и Черного морей и на Дунае, под стенами Варны, у твердыне Кавказа.

И не в сиянии успехов, не в громе побед только явил Черноморский флот свою доблесть. Она не покидала его в горниле страданий, в долгие, кровавые дни геройской защиты Севастополя. Начатою ныне постройкою кораблей призываю вновь сей доблестный флот на преемственное для него поприще чести, пользы и славы и, вместе с признательною Россиею воспоминаю с гордостью имена Чичагова, Сенявина, Мордвинова, Ушакова, Грейга, Казарского, Лазарева, Нахимова и Корнилова.

Связуя знамения минувшего с упованием на будущее, я повелел окончить строящийся над могилами адмиралов храм Святого ... князя Владимира и в нем сохранить для потомства имена всех Черноморцев, которые подвигами или полезными для отечества трудами украсили или украсят жизнь свою. Воздвигнутый там, где Россия че-

рез своего вождя озарялась впервые светом божественной истины, священный памятник сей да послужит символом сочетания христианского рвения с доблестями воина. Да будет и впредь заветом Черноморцев: крепость в Вере, верность Престолу, польза и слава Отчеству». Наверное, не следует говорить об актуальности этих слов и в настоящее время. Бесконечно горько и обидно осознавать, что сегодня нами утрачен прекрасный город Севастополь — символ, гордость и «слава русских моряков».

Действительно, только Военно-морской флот являлся и сегодня является гарантом успешного проведения российской внешней политики на Дальнем Востоке, важнейшим фактором обеспечения её национальной безопасности. Присутствие же нашего ВМФ в Мировом океане в современных условиях как никогда является основой международного авторитета России. Не видеть этого сегодня просто преступно по отношению к нашей Родине. В современном понятии война — это сложное общественно-политическое явление, охватывающее не только столкновения вооруженных сил, но, что самое главное, и борьбу в области политики, экономики и идеологии. Исходя из анализа войн и вооруженных конфликтов двадцатого столетия и тенденций войн будущего, именно Военно-морскому флоту отдается приоритет в достижении глобальной победы. Сегодня Военно-морской флот — это прежде всего единая многофункциональная и многоуровневая стратегическая структура, созданная на базе практически всего научного и экономического потенциала страны. Структура, которая может быть жизнеспособной и самодостаточной только при наличии прочных внутренних и внешних связей между кораблестроением, машиностроением и вооружением, комплектованием и подготовкой высококвалифицированных кадров, развитием теории военно-морского искусства, оперативной и боевой подготовки, базированием и судоремонтом, а также системой управления и оборудования морских театров и многими другими составляющими. В сумме все эти факторы и составляющие и представляют собой современный сбалансированный Военно-морской флот, который должен быть у России.



СОБОР СЯГО
РАВНОАПОСТОЛЬНОГО
КНЯЗЯ ВЛАДИМИРА
В СЕВАСТОПОЛЕ



ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ
МИНИСТРА ОБОРОНЫ
СССР –
ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ
ВОЕННО-МОРСКИМИ
СИЛАМИ, АДМИРАЛ ФЛОТА
СОВЕТСКОГО СОЮЗА
Н.Г. КУЗНЕЦОВ (1904–1974)
1955

Все историки, как правило, связывают падение и взлет военного флота в России преимущественно или даже исключительно с личностью монархов, каждый раз сравнивая их с Петром Великим. В этом есть определенный смысл, если речь идет о самодержавном государстве. Однако подъем флота в других монархиях — в Англии, во Франции при Ришелье, в Германии при Вильгельме II и его адмирале Тирпице, — показывает, что при соответствующей воле самодержавцев необходимо наличие ещё двух факторов: государственной выдающейся личности флотоводца и заинтересованного общественного мнения, являющегося, по сути, «морским» национальным мировоззрением. Последних двух факторов в России достаточно часто не хватало. Действительно, только в период ко-

мандования Военно-морским флотом выдающимися флотоводцами Н.Г. Кузнецовым и С.Г. Горшковым наша страна имела один из самых мощных флотов мира. При этом особая роль принадлежит Н.Г. Кузнецову, столетие со дня рождения которого вся наша страна отмечала в 2004 году. К 100-летию юбилею Н.Г. Кузнецова Общероссийским Движением Поддержки Флота в издательстве «Садовое кольцо» была издана книга «Флотоводец. Материалы о жизни и деятельности Николая Герасимовича Кузнецова, Наркома Военно-морского флота. Адмирала Флота Советского Союза». Автором-составителем и редактором книги является Р.В. Кузнецова. В 2004 году Поморский университет в Архангельске издал книгу В.Н. Булатова «Адмирал Кузнецов: Архангельский Север в жизни и судьбе флотоводца».

Адмирал Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов и вице-адмирал С.О. Макаров — выдающиеся личности удивительной судьбы. Личности, вся жизнь которых — высокий образец служения долгу и Отечеству. В крутых поворотах судеб талантливых адмиралов, во взлетах и падениях их служебной карьеры прослеживается общая закономерность. Оба адмирала, являясь яркими новаторами

в военно-морском деле, оказывались во главе морских сил в тот момент времени, когда стране требовался мощный инструмент войны на море. Когда же поставленные задачи решались, власть их отвергала. Н.Г. Кузнецов и С.О. Макаров были в равной степени и флотоводцами, и военными учеными. Например, Н.Г. Кузнецов является автором пяти прекрасных книг, около сотни статей, три книги и десятки статей зарубежных авторов он перевел и отредактировал. Адмиралы каждый в своё время возвращали и укрепляли традиции, заложенные в Российском флоте ещё Петром Великим. Они оба первыми высказывали правду о причинах неготовности страны к войнам (С.О. Макаров — к Русско-японской войне 1904–1905 годов, Н.Г. Кузнецов — к Великой Отечественной войне 1941–1945 годов) и трагическом их ходе в течение первого периода, призывая проанализировать ошибки и неудачи для будущего. С.О. Макаров и Н.Г. Кузнецов оба при жизни, как, к сожалению, принято на Руси, не имели должного признания. Порой их не просто замалчивали, но и сознательно умаляли дела адмиралов, преподнося обществу выдающиеся реформы Военно-морского флота как нечто обыденное и заурядное. Руководители государства на протяжении десятилетий не желали объективно признать их реального вклада в строительство и развитие отечественного Военно-морского флота, в создание теоретической основы военно-морского искусства и тактики.

Вице-адмирал С.О. Макаров по праву является инициатором создания и применения минного и торпедного оружия и их первых носителей, Адмирал Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов стоял у истоков строительства первой отечественной атомной подводной лодки. Именно ему принадлежит мысль о создании центра атомного подводного кораблестроения в районе Северодвинска. По предложению Н.Г. Кузнецова в ВМФ СССР были развернуты работы по созданию ракетных кораблей и по вооружению подводных лодок баллистическими ракетами.

Возвращаясь к теме повествования, следует особенно подчеркнуть, что начало формирования эскадры Тихого океана было положено ещё в 1853 году, когда на рейде японского порта Нагасаки собрался первый отряд русских парусных кораблей во главе с фре-



ФРЕГАТ «ПАЛЛАДА»



АДМИРАЛ Е.В. ПУТЯТИН
(1804–1883)

гатом «Паллада» под флагом адмирала Е.В. Путятина.

Через два года (в январе 1855 года) был подписан первый в истории межнациональных отношений русско-японский договор — «Симодский трактат», по которому русским кораблям разрешалось заходить в порты Симода, Хакодаде и Нагасаки, чтобы «исправлять свои повреждения, запастись водою, дровами, съестными припасами и другими потребностями, даже каменным углем...».

Русский государственный деятель, мореплаватель и дипломат, адмирал Е.В. Путятин (1804–1883) окончил Морской кадетский корпус в 1822 году. В 1822–1825 годах на фрегате «Крейсер» он принимал участие в кругосветном плавании. Е.В. Путятин — активный участник и герой Наваринского сражения 1827 года. Он один из первых активно поддержал строительство в России парохода — фрегатов и пароходов. Инициировали строительство пароходов и винтовых кораблей в России Великий Князь Константин Николаевич и директор Кораблестроительного департамента И.Т. Быченский.

В 1842 году адмирал Е.В. Путятин возглавлял дипломатическую миссию в Персию. Он также являлся главой дипломатических миссий в Японию (1852–1855) на фрегате «Паллада» и в Китай (1857–1858). После пребывания в должности военно-морского атташе в Париже и Лондоне, в 1861 году Е.В. Путятин назначается Министром народного просвещения, а в последующем он становится членом Государственного совета. Вот пример службы Отечеству талантливым человеком — офицером Российского Императорского флота. Действительно, офицеры военного флота во все времена были наиболее образованными людьми, способными не только проводить политику Империи в жизнь, но и формировать её. В настоящее время позиции офицеров Военно-морского флота резко изменились. Сегодня только редкие представители офицерского состава Вооруженных сил РФ могут себя отнести к наиболее образованным людям. В первую очередь это связано с преднамеренным разрушением самой веками сложившейся отечественной военной образовательной школы, той школы, которая является основой всего светского образования России.

Возвращаясь к предмету нашего труда, следует подчеркнуть, что первоочередное строительство Сибирского железнодорожного пути обеспечивало создание во Владивостоке мощной военно-морской базы для российского Военно-морского флота. Однако стало очевидным, что возможности Владивостока как главной базы флота были весьма ограничены. Требовался защищенный незамерзающий порт на берегах открытого моря. Решение данной проблемы находилось, скорее всего, в сфере политических межгосударственных отношений и было крайне осложнено возникшим новым «Дальневосточным вопросом». В то же время Министерство иностранных дел России имело крайне пассивную позицию в отношении скорейшего решения данной проблемы. Многие авторы отмечают, что и сегодня в отношениях с Японией по вопросам государственной принадлежности Дальневосточных островов (так называемых «Северных территорий») Министерство иностранных дел уже современной России проводит более чем пассивную политику.



АДМИРАЛ П.П. ТЫРТОВ
(1836–1903)

В 1891 (1892?) году начальником Тихоокеанской эскадры был назначен вице-адмирал П.П. Тыртов.

В этот период времени стал впервые проявляться вопрос о «преобладающих интересах Японии в Корее». Япония практически требовала права «давать советы и оказывать помощь корейскому правительству во внутреннем управлении страной». Токио уже тогда делал первые попытки требовать от других стран не препятствовать ему при проведении любых мер по защите своих национальных интересов в данном регионе.

Вновь назначенному начальнику были вручены инструкции Морского министерства, определяющие новые основные задачи Тихоокеанской эскадры. Например, в инструкциях устанавливалось, что основной целью эскадры «становилось поддержание политического влияния России в государствах, соседних с Сибирью, покровительство нашей торговли и ограждение интересов русских промышленников, проживающих в Японии, Китае и Корее. В случае войны с азиатскими государствами эскадра должна была вступить в бой с непри-

ягельским флотом и уничтожить его, а при разрыве с европейскими державами, действуя на их морские коммуникации, быть средством для раздробления сил противника». Таким образом, поставленные перед флотом задачи в целом соответствовали нашим национальным интересам и, что самое главное, они полностью соответствовали проблеме обеспечения национальной безопасности России на Дальнем Востоке. Однако боевой состав эскадры Тихого океана объективно не мог обеспечить решение всего объема поставленных задач. Начальнику эскадры контр-адмиралу П.П. Тыртову также вменялось в обязанность быть постоянно в курсе всех «внешнеполитических акций» России в Дальневосточном регионе и проводить в регионе всю политику Российского государства. С этой целью корабли эскадры должны были находиться в постоянной боевой готовности. Главной базой флота был определен Владивосток, однако в зимнее время корабли базировались на японские, а также корейские и китайские порты, что значительно снижало оперативные возможности эскадры и её боевую эффективность. Вопрос организации базирования эскадры в тот момент времени был наиболее актуальным и требующим немедленного решения. Однако положительного решения данной проблемы так и не последовало. Более того, Правительство России в своей повседневной деятельности упорно не учитывало необходимости скорейшего решения данной проблемы. В то же время Император России был убежденным сторонником идеи о необходимости иметь на Дальнем Востоке незамерзающий торговый и военный порты. При этом он учитывал, что в пределах границ России прибрежная часть покрывалась льдом, но южнее в Корее и Китае имелись удобные бухты. Обоснованность усиления позиции России на Дальнем Востоке диктовалась и политической ситуацией. В начале ноября 1897 года Германия захватила Циндао на берегу Желтого моря, намериваясь создать там мощную Военно-морскую базу. Вскоре и англичане заняли другой китайский порт Вей-хай-Вей (Вейхайвей).

П.П. Тыртов — генерал-адъютант (генерал-адъютант — почетное звание в свите Его Императорского Величества, жалуемое высшим военным чином по непосредственному Высочайшему усмотрению), адмирал. В 1854 году он окончил Морской корпус, затем продолжил учебу в Высшем офицерском классе. После окончания Морского корпуса и Высшего офицерского класса П.П. Тыртов проходил службу на кораблях Балтийского флота. В 1854–1855 годах он участвовал в защите Кронштадта от нападения англо-французской эскадры.

В 1861–1864 гг. на фрегате «Ослябя» (назван в честь монаха Троице-Сергиева монастыря Родиона Осляби, одного из народных героев Куликовской битвы) будущий адмирал совершил длительный поход в Средиземное море, затем к берегам Америки. В 1865 году П.П. Тыртов совместно с Его Императорским Высочеством Великим Князем Константином Николаевичем совершил плавания в Стокгольм и Копенгаген. В 1872–1878 гг. П.П. Тыртов командовал корветом «Аскольд» в Тихом океане. Корвет был назван в честь древне-варяжского князя, правящего в Киеве вместе с Диром. В 1885 году он в составе специальной комиссии принимал участие в переработке Морского Устава. В 1886 году П.П. Тыртов был назначен помощником начальника Главного морского штаба. В 1887–1890 гг. он командовал шхерным отрядом практической эскадры Балтийского флота. В 1890 году П.П. Тыртов проходил службу в Комиссии по преобразованию Морского ведомства. Дальнейшая служба П.П. Тыртова проходила на Дальнем Востоке. В 1891 году он назначается начальником эскадры Тихого океана.

В 1896 году П.П. Тыртов становится управляющим Морским министерством, членом Конференции Николаевской Морской академии. После назначения Управляющим Морским ведомством П.П. Тыртов приступил к разработке предложений по усилению флота Тихого океана. Однако предложения руководителя Морского ведомства не отличались системностью и практически не учитывали создание развитой системы базирования Императорского флота.

В деятельности П.П. Тыртова на посту управляющего Морским министерством имели место значительные ошибки. Например, его поли-



НАЧАЛЬНИК
СОЕДИНЕННЫХ ЭСКАДР
В ЧИФУ КОНТР-АДМИРАЛ
С.П. ТЫРТОВ



УПРАВЛЯЮЩИЙ МОРСКИМ
МИНИСТЕРСТВОМ
АДМИРАЛ П.П. ТЫРТОВ



КОМАНДИР ЛЕДОКОЛА
«ЕРМАК» М.П. ВАСИЛЬЕВ

тика в отношении освоения Северного Ледовитого океана отличалась крайней недальновидностью. В январе 1897 года С.О. Макаров направляет П.П. Тыртову развернутую программу освоения Северного морского пути с помощью ледоколов. В частности, С.О. Макаров докладывал: «Полагаю, что содержание большого ледокола на Ледовитом океане может иметь стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем». На этот доклад последовала следующая резолюция управляющего Морским министерством: «Может быть, идея адмирала и осуществима, но так как она, по моему мнению, никоим образом не может служить флоту, то и Морское министерство никоим образом не может оказать содействие адмиралу денежными средствами, ни тем более готовыми судами, которыми русский флот вовсе не так богат, чтобы жертвовать их для ученых, к тому же проблематичных задач». Такая резолюция была не только отрицательной: она носила явно язвительный характер и, скорее всего, преследовала своей целью оскорбить личное достоинство С.О. Макарова. Пройдут годы, прежде чем официальные круги из руководства Морским ведомством поймут и оценят идеи С.О. Макарова по освоению Северного морского пути. Великий русский ученый Д.И. Менделеев об успехах ледокола «Ермак» написал следующее: «Ледокол «Ермак» может, по моему мнению, под руководством адмирала Макарова выполнить уже многое, важное как для изучения области полярных льдов, так и для славы России...». В течение всех полярных исследований на ледоколе «Ермак» самым верным и энергичным помощником С.О. Макарова был командир ледокола, его близкий друг М.П. Васильев (1857–1904). Всю оставшуюся им жизнь эти два замечательных человека пройдут рядом. Капитан 1 ранга М.П. Васильев в период Русско-японской войны станет «правой рукой» командующего флотом Тихого океана. Даже смерть они примут вместе на мостике флагманского корабля.

В 1900 году П.П. Тыртов избирается почетным членом Императорской Академии наук.

Наиболее образную оценку адмиралу П.П. Тыртову дал его бывший подчиненный адмирал барон Ф.Ф. Врангель (1844–1919). В частности он писал: «П.П. Тыртов был, бесспорно, одним из лучших наших адмиралов. Он в свое время был выдающимся старшим офицером, был лихим командиром, отлично умел держать порядок, бодрый дух и усердие на эскадрах, которыми командовал, но он, как и большинство его современников, вероятно, не ставил себе серьёзного вопроса: как вести бой? Эта единственная задача, для которой существует флот, упускалась в ту эпоху из вида ради тысячи технических мелочей, которые, в сущности, имеют цену постольку, поскольку способствуют успеху морского боя».

В середине 90-х годов XIX столетия обстановка на Дальнем Востоке резко обострилась. Япония, заручившись поддержкой Англии, срочно вооружалась, стремясь окончательно утвердиться на азиатском материке. Более того, Япония ускоренными темпами развивалась, превращаясь в мощное государство и правящие круги Японской Империи основные средства вкладывали в совершенствование своих Вооруженных сил. Свою версию позиции по наращиванию военного могущества Японии образно характеризовал известный в стране восходящего солнца писатель Сиба Ретаро (1923–1996), который в книге «О России. Изначальный облик Севера» (М., 1999. с. 187), отмечал: «Страх перед тем, что Россия приближается к Японии, побудил последнюю усилить вооружение своей армии. И этот страх, оказывая психологическое действие и вызывая противодействие, в конце концов, обернулся взрывом в форме Русско-японской войны». Однако фактическими инициаторами развязывания Русско-японской войны являются государства Европы. Ещё раз подчеркнем, что такая позиция Запада в отношении России была продиктована как политическими, так и экономическими соображениями. Достижения Российской Империи на грани столетий были весьма значительными. Однако при этом появились первые призна-



ЛЕДОКОЛ «ЕРМАК»
(ФОТО С.О. МАКАРОВА)



ЛЕДОКОЛ «ЕРМАК»
(ФОТО С.О. МАКАРОВА)

ки того, что держава стремительно теряла экономическую, а затем и политическую независимость, становясь игрушкой внешних сил — международных промышленных корпораций, мировой финансовой олигархии, международных «революционных» мафий и вновь резко усиливших свою политическую роль всевозможных тайных обществ. Многие из этих сил охотно подталкивали Японию в надежде на то, что она уничтожит Россию и откроет новые возможности даже для её прямой колонизации.

Особенно важно было то, что соглашение с Англией гарантировало Японии устранение от международной изоляции и образования антияпонского союза европейских государств, как это было в 1895 г. в период Симоносекских переговоров.

В опубликованной совместной декларации правительств Франции и России, принятой в ответ на заключение англо-японского союза, не содержалось никаких конкретных обязательств на случай Русско-японской войны. В ней говорилось, что «вынужденные не терять из виду возможности либо враждебных действий других держав, либо повторения беспорядков в Китае, могущих нарушить целостность и свободное развитие Поднебесной империи в ущерб их взаимным интересам, оба союзных правительства предоставляют себе в таком случае озаботиться принятием соответствующих мер в охранении этих интересов». Что касается германского правительства, то оно занимало двойственную позицию. С одной стороны, оно заявило, что в случае Русско-японской войны Германия будет придерживаться дружественного для Японии нейтралитета, с другой — оно намеревалось, если Франция выступит на стороне России, мобилизовать немецкую армию у французской границы.

О полной поддержке США англо-японского договора официально было заявлено в ноте государственного секретаря Д.М. Хэя (1838–1905). По поводу этой ноты американская газета «Ивнинг стар» от 21 февраля 1902 г. писала, что она «означает на деле вхождение США в англо-японский союз». США действовали заодно с Японией и Англией против России. Д.М. Хэй информировал президента Рузвельта о том, что британское правительство готово сделать все, что только может, чтобы проводить с США согласованную линию, и что японское правительство занимает такую же позицию. Американцы поддерживали захватническую политику японцев в Корею и Китае.

Главная цель дальневосточной политики США в этот период состояла в том, чтобы «втривать» Японию и Англию в войну против

России. Это неизбежно должно было привести к ослаблению обеих сторон и к усилению американского влияния в Восточной Азии. В 1903 г. Д.М. Хэй докладывал Т. Рузвельту, что правительства Японии и Англии «поймут малейший намек на поощрение с нашей стороны и, если мы подмигнем им, они вцепятся в горло России». В принципе, США надеялись столкнуться с Россией не только Японию, но и Англию.

Англо-японский договор, заключенный в январе 1902 г. сроком на пять лет, явился важнейшей вехой на пути к Русско-японской войне. Заручившись поддержкой Англии и США, Япония встала на путь быстрого развязывания войны. Через широкую сеть шпионов она была прекрасно осведомлена о неготовности России к войне на Дальнем Востоке. «Выезд японцев в Россию, поощряемый японским правительством теми же мерами, как и эмиграция в Китай и Корею, — сообщал в Петербург в ноябре 1903 г. русский посланник в Японии Извольский, — направляется почти исключительно «в нашу восточную окраину (Приморская область, остров Сахалин, города Порт-Артур и Дальний) и за последние годы сильно увеличивается». А.П. Извольский (1856-1919) - государственный деятель, дипломат, министр иностранных дел России в 1906—1910 годах. Особенно интенсивно японские шпионы вели широкую разведывательную деятельность в Уссурийском крае и Маньчжурии. Они сумели даже пробраться на суда и стоянки русского флота, где работали в качестве поваров, слуг, официантов, кочеваров и парикмахеров. В первую очередь их интересовал порт Дальний.

Сложнейшая внешнеполитическая обстановка, в которой находилась Российская Империя на тот период времени, усугублялась зарождающимися и динамично развивающимися внутренними противоречиями. В стране появились силы, насаждающие в народе варварство, разрыв с историей, высвобождение на поверхность русофобских тенденций в идеологии «революционной интеллигенции», и, что самое страшное, генерировали антицерковный, антихристианский террор при введении так называемого революционного культа.

В результате этих усилий Российская Империя в 1904–1905 гг. переживала «Второе Смутное время». «Внутренняя смута», и последующие «революционные преобразования и перевороты» не вытекали из естественного хода русской истории, не были вызваны глубинными запросами нации, а являлись скорее формами глобо-

чайшего кризиса русской элиты, практически неспособной сформировать национальную доктрину и выстроить вокруг неё здоровый и сплоченный правящий слой. Скорее всего такое критическое положение России явилось кризисом руководства Империи, отдельные представители которого постепенно отходили от исконно русских национально-государственных традиций, культурного и духовного наследия предков, не чувствовали под собой православного фундамента русской цивилизации и ощущали себя не частью нации, а скорее каким то внешним придатком к нации.

Но самым важным являлось то, что Российская Империя, имея самостоятельную внешнюю политику, тем самым объективно мешала всему западному миру. Мешала своим геополитическим весом, своей структурой и уникальными вековыми традициями, своей стойкостью и неготовностью вливаться в Запад в качестве простой периферии. Россия перевешивала собою весь остальной мир как в политике, так и в экономике, и в целом искривляла линию западной безликой всеобщей истории. Запад воочую увидел в русской нации здоровый, непреходящий инстинкт противодействия западному влиянию, которого были лишены западные государства. Постепенно мир сошелся на мнении, что России лучше просто умереть, и, по мере своих политических и экономических возможностей, полностью сосредоточился на исполнении данной задачи.

Раскрывая глубинные причины Русско-японской войны с позиции системного анализа, целесообразно также исследовать проблему борьбы за рынки сбыта продукции нефтяного производства, вставшую на тот период времени во главе международной политики многих государств мира. В первую очередь борьба за рынки сбыта обострилась между Россией, США и Великобританией. Ареной такой борьбы являлись как Европа, так и Дальний Восток. Благодаря совместным действиям иностранных компаний, темпы роста российских экспортных поставок топлива в Европу существенно замедлились, начиная с 1885 года. В 1892 году в Европу из России было вывезено 29,4 млн. пудов керосина, то есть в абсолютных цифрах и процентном отношении за четыре года европейское приращение нашего экспорта составило всего 3,2 млн. пудов (10,8%) (см. Першке С. и Л. «Русская нефтяная промышленность, её развитие и современное положение в статистических данных». Тифлис, 1913. С. 44). Дальнейшие действия иностранных компаний, например, американской Standard Oil Company четко укладывались в реализацию политики

полного вытеснения России с европейского керосинового рынка. Если в 1890 году в Великобританию было ввезено из России 787529 бочек керосина, а из США — 1357122 бочки, то в 1893 году американский ввоз вырос в 1,6 раза — до 2209619 бочек, а русский, напротив, сократился на 5,6% — до 74394 бочек (см. РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 538. Л. 34). Поэтому неудивительно, что в конце XIX века вектор российского керосинового экспорта уже четко и весьма обоснованно указывал на Восток. Так, если в 1893 году в Европу было поставлено 22 млн. пудов керосина, то на Восток — уже 28 млн. пудов. Однако активизация российских топливных компаний на Дальнем Востоке не осталась незамеченной в США. В отношении восточного рынка стратегия американского бизнесмена Джона Рокфеллера была весьма откровенно озвучена одним из его доверенных лиц: «С этого дня должна начаться борьба с русским соперничеством в восточном полушарии. ... Нужно встретить это дело с энергией и неограниченным капиталом, в противном случае наше иностранное дело с ежегодным количеством в 50 млн. будет весьма сильно затронуто. Если бы это дело было предоставлено людям без ограничений власти или соединенным силам, то Россия ныне была бы хозяином всех восточных рынков. Без системы нефтепроводов, дешевых фрахтов и улучшения в производстве мы не могли бы удержать европейские и азиатские рынки против России даже в течение одного года». (См. РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 538. Л. 34). Вскоре активные действия, принятые на восточном рынке американской компанией Standard Oil Company, принесли первые и весьма позитивные результаты. В 1893 году из США поступило только керосина почти на 7,5 млн. банок больше, чем в 1892 году. Россия же смогла за год добиться приращения поставок керосина только на 3,8 млн. банок (см. РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 538. Л. 34). Строительство в России Транссибирской железной дороги и КВЖД и ввод их в эксплуатацию создавали исключительно хорошие предпосылки для быстрого наращивания поставок в регион российских нефтепродуктов. Так, если в 1897 году на восточные рынки было вывезено 34 млн. пудов керосина (в Европу — только 18 млн. пудов), то в 1901 году — 52 млн. пудов, а в 1904 году — уже 60, 4 млн. пудов (см. Першке С. и Л. «Русская нефтяная промышленность, её развитие и современное положение в статистических данных». Тифлис, 1913. С. 66). Таким образом, за семь лет российский дальневосточный керосиновый экспорт достиг впечатляющих показателей и вырос почти в 2 раза. Ввод в эксплуата-

цию Транссибирской железной дороги, с точки зрения администрации США, значительно укрепил российское присутствие на Дальнем Востоке и нанес серьезный удар по их политике «открытых дверей» и «равных возможностей». Отсюда следовало, что в интересах развития экономики США было необходимо в кратчайшие сроки оказать всестороннюю поддержку Японии в войне с Россией, устраняя тем самым одно из главных препятствий для реализации своих геополитических устремлений, в том числе и для наращивания американского керосинового экспорта. Позиция президента США того времени Теодора Рузвельта (1858–1919) была ясно выражена в его письме к госсекретарю Джону Хэю от 18 января 1903 года: «Я хочу, чтобы русские знали, я не намерен уступать. Я с каждым годом чувствую все большую уверенность в том, что страна поддержит меня в самых крайних мерах в этом деле» (см. 32. Dennis A.L.P. *Adventures in American Diplomacy, 1890–1909*. С. 359).

Таким образом, становится очевидным, что именно тугой узел сложных экономических противоречий между великими державами на Дальнем Востоке стал первопричиной, приведшей в 1904 году к началу Русско-японской войны. В фундаментальном труде советского историка Б.А. Романова (1889–1957) «Очерки дипломатической истории Русско-японской войны», в главе «Англо-Японо-Американский блок (1901–1902)» в разделе «Англо-американский сговор в действии», дан обстоятельный анализ причин образования антироссийского блока, описание тактики действий, направленных против России на дипломатическом и военном фронтах. Однако внешнеэкономический фактор конфликта 1904–1905 годов на Дальнем Востоке в данной книге оказался, по существу, обозначен только несколькими фрагментами, хотя в условиях ожесточенной конкуренции России и США на восточном керосиновом рынке этот аспект заслуживает особого рассмотрения. В этом плане обращает на себя внимание факт весьма скоординированных с датой начала Русско-японской войны действий американской компании Standard Oil Company. В начале весны 1904 года компания Джона Д. Рокфеллера (1839–1937) наносит серьезный удар по экспортным поставкам русского керосина на европейский рынок.



ТЕОДОР РУЗВЕЛЬТ
(1858–1919)

Газета «Нефтяное дело» сообщала: «Чтобы судить об ожесточенности этой борьбы, достаточно вспомнить, что цена наливного розничного керосина в главнейших портах ввоза Англии упала с $5\frac{3}{4}$ пенса в марте 1904 года до $2\frac{1}{2}$ пенса за галлон, то есть на 43 копейки за пуд в июне того же года. ... Наш котловой керосин в Баку котировался в марте в среднем по 29,3 копейки за пуд. В Батуми, следовательно, он обошелся бы в 50,3 копейки за пуд, принимая постоянные расходы между Баку и Батумом в 21 копейку (железнодорожный фрахт — 19 копеек, портовый сбор — 1 копейка, перекачка и хранение в Батуми, утечка и проценты на фрахт — 1 копейка). Сравнение этих цифр ясно иллюстрирует полную невозможность для нашего керосина конкурировать с американским» (см. Нефтяное дело. 1906. № 8. С. 417) Известный нефтепромышленник Н.Н. Изнар (1851–1932) в газете «Нефтяное дело» отмечал: «Необходимость удержать рынок в своих руках заставляла Standard Oil Co. в различное время сильно понижать цены на экспортный керосин в Нью-Йорке. Понижение это было иногда столь значительно, что, например, в августе 1904 года галлон экспортного керосина котировался в 4,8 цента, в то же время как там же галлон сырой нефти стоил 5 центов, то есть на 0,20 центов дороже обработанного продукта» (см. Нефтяное дело. 1906. № 5–6. С. 253).

Следует отметить и еще один красноречивый и судьбоносный факт. В апреле 1904 года американская финансовая компания «Кун, Леб и Кампани», находившаяся под контролем группы Рокфеллера, открыла подписку на первый японский заем в 25 млн. долларов. Вскоре был выпущен второй японский заем уже на 60 млн. долларов, а затем и третий, и четвертый. Все они были успешно размещены в равных частях в США и Великобритании (см. Зубок Л.И. Очерки истории США (1877–1918). М., 1956. С. 409). Тем не менее, несмотря на все антироссийские действия, осуществлявшиеся США, в 1904 году Россия смогла поставить на экспорт 112,36 млн. пудов керосина, что составило 30,7% от всего мирового экспорта. На долю США приходилось 55,9%, Голландии — 8,4%, Румынии — 2,7%, Галиции — 2,3% (см. Годзишевский Э.А. Русская нефть на мировом рынке. М., 1924. С. 11). Структура экспортных поставок российского керосина в 1904 году была следующая: в Европу — 51,97 млн. пудов, а на восточные рынки — 60,39 млн. пудов. Только в Китай было вывезено 7 млн. 335 тыс. пудов керосина, что составляло 57,6% от американских поставок (см. Першке С. и Л. «Русская нефтяная промышленность, её развитие и современное положение в статистических данных». Тифлис, 1913. С. 82, 120). Наметившуюся позитивную тен-

денцию по увеличению отечественных экспортных поставок керосина практически полностью перечеркнули трагические события, которые произошли на нефтяных промыслах Апшеронского полуострова. До настоящего времени специалисты до конца не проанализировали и не выяснили истинных причин катастрофы отечественных нефтяных промыслов Апшеронского полуострова. Трагические события в августе 1905 года на Апшеронском полуострове, в ходе которых было уничтожено более половины эксплуатационных скважин, повергли российскую нефтяную промышленность в глубокий кризис. В результате трагедии Россией были потеряны европейский и восточный рынки и по объемам поставок российский керосиновый экспорт был отброшен назад на несколько десятилетий. В последующие годы отечественная нефтяная промышленность так и не смогла оправиться от потрясений 1905 года. Если в 1898–1901 годах объем российской нефтедобычи превосходил американскую, то в 1910 году он составлял от нее только 29,6%. С экспортными поставками дело обстояло еще хуже. В 1908 году российский экспорт нефтепродуктов составил только 18,6% от американского. Бывший начальник Кавказского акцизного управления Людвиг Першке привел красноречивые цифры: «Особенно чувствительна для бакинской промышленности потеря дальневосточных рынков, которые при громадной численности населения в Индии, Китае и Японии представляют поле для самого широкого развития торговли керосином. ... В Китай с 1906 года поставок нет. ...Участие России в общем снабжении Индии керосином с 78% упало до 2%» (см. Першке С. и Л. «Русская нефтяная промышленность, её развитие и современное положение в статистических данных». Тифлис, 1913. С. 119, 120, 189). В этом и следует видеть важнейшее последствие нашего поражения в Русско-японской войне. Что касается США, то их наиболее крупная нефтяная компания Standard Oil Company вновь обрела доминирующие позиции как на европейском, так и на восточном керосиновом рынках и для ее нефтепродуктов был открыт огромный перспективный рынок Китая. Великобритания, в преддверии объединения компаний ShellTransport and Trading Company и Royal/Dutch, также обеспечила себе гарантированный сектор сбыта нефтепродуктов на Востоке. Но главное, в результате нашего поражения США и другие Европейские державы получили колоссальные возможности для массивной экспансии своего капитала в ослабленную российскую нефтяную промышленность. Такая экспансия началась со скупки за бесценок разрушенных промыслов Апшеронского полуострова.

Таким образом, в событиях на мировой арене в конце XIX – начале XX веков существенным образом проявилось влияние нефтяного фактора, что стало предвестником будущих ожесточенных сражений за углеводородное сырье. Практически всех последующие «нефтяные войны» аналогично оказывали и сегодня оказывают весьма значительное влияние на главные геополитические интересы великих держав, на характер борьбы за источники энергетического сырья и рынки сбыта, на создание различных политических и экономических союзов и блоков и, наконец, на формирование структуры современного мирового порядка.

Планы японского руководства при разработке военного сценария решения дальневосточных проблем были также весьма грандиозными: для начала подчинить Корею и Маньчжурию, а затем – поработить огромный и беззащитный в то время Китай. Дальнейшие планы Японии уже касались захвата значительных территорий Российской Империи, о чем историки, как правило, умалчивают. Например, в газете «Ници-Ници» было опубликовано, что японцы «Обязаны водрузить знамя Восходящего солнца на вершине Урала». Одним из наиболее агрессивно настроенных против России влиятельных лиц Японии являлся владелец крупнейшей промышленной монополии, государственный и политический деятель Империи, граф С. Окума (1838–1922) (вице-адмирал Х. Того всю свою жизнь стремился подражать этому одаренному политическому деятелю). В планах руководства Японской Империи в первую очередь предполагался захват острова Сахалин и других островов Дальнего Востока. К реализации этих планов японцы готовились целенаправленно, в то же время в Петербурге медлили и наряду с этим вообще не имели продуманного стратегического плана действий на Дальнем Востоке. Несмотря на это, начавшаяся война между Японией и Китаем для России не была неожиданной. Сегодня отдельные историки отрицают неизбежность Русско-японской войны, продиктованную проблемами рыночной глобальной экономики, а её начало приписывают исключительно инициативе России. Такая позиция принципиально ошибочна. Именно Япония в одностороннем порядке прервала дипломатические отношения с Россией. Объективное стремление Российской Империи к Великому океану, обеспечение азиатских рынков сбыта фактически и предопределило начало военных действий. Временно изменить начало войны было возможно, только отказавшись от выхода России на Дальнем Востоке к морю и путем утраты перспективных азиатских рынков.

Следует также отметить, что на тот период времени для Российской Империи была характерна достаточно миролюбивая политика. Более того, предложения об отказе от войн впервые выдвинула именно Россия. Организованная по инициативе Российской Империи первая в истории человечества официальная мирная конференция начала свою работу 6/18 мая 1899 года в Голландии в старинном парке Бош на северо-западе Гааги. В конференции приняли участие 110 представителей 26 стран. Созыву первого международного форума мира предшествовали две циркулярные ноты российского правительства. В первой ноте формулировалась идея конференции: обеспечить народам прочный мир и определить предел развитию современных вооружений; во второй предлагалась программа конференции. 12/24 августа 1898 года циркулярные ноты были вручены представителям иностранных государств в Петербурге, а через три дня они были опубликованы в «Правительственном вестнике». По замыслам российской стороны, международная конференция преследовала три основные цели: «облегчение бремени вооруженного мира; предотвращение вооруженных столкновений; смягчение ужасов войны». В соответствии с этими целями предлагалось на обсуждение:

«Для облегчения бремени вооруженного мира — ограничение состава сухопутных и морских вооруженных сил: запрещение вводить новое огнестрельное оружие, усовершенствованные или новые взрывчатые вещества, а также вообще новые орудия того же свойства: ограничение или даже сокращение бюджетов на военные потребности.

Для предотвращения вооруженных столкновений — принятие начала применения добрых услуг, посредничества и добровольного третейского разбирательства в подходящих случаях: соглашение о способе применения этих средств и установление однообразной практики в их употреблении.

Для смягчения ужасов войны — ограничение употребления в полевой войне разрушительных взрывчатых составов, уже существующих, а также запрещение пользоваться метательными снарядами с воздушных шаров или иным подобным способом: применение к морским войнам постановлений Женевской конвенции Красного Креста 1864 года на основании дополнительных к ней постановлений 1868 года: признание на таких же основаниях нейтральности судов и шлюпок, коим будет поручено спасание утопающих во время или после морских сражений: пересмотр декларации о законах и обычаях войны, выработанной в 1874 году на конференции, созданной по инициативе России по

кодификации законов и обычаев сухопутной войны в Брюсселе и до сего времени не ратифицированной».

О миролюбивой политике Российской Империи может свидетельствовать и процентное соотношение её военного бюджета (морского и военно-сухопутного ведомств) к общегосударственному бюджету. Например, по данным 1896–1897, годов примерное процентное соотношение военных бюджетов различных стран мира составляло: в Великобритании 39,8%, во Франции 28,6%, в России 24,3%, в Италии 20,9%, в Австро-Венгрии 17,6%, в Германии 17,3%.

Многие историки утверждают, что начало Японо-китайской войны ускорило пиратское нападение крейсера «Нанива» под командованием капитана 2 ранга Х. Того на английский пароход «Гаошан» в Асамском заливе, вблизи западных берегов Кореи в 35 милях южнее Чемульпо. Английский пароход был варварски потоплен и после этого командир японского крейсера Х. Того получил назначение президентом Высшей морской академии, а затем — главой морской базы в Сасебо. Таким образом, удачная атака способствовала росту Х. Того от капитана 1 ранга до вице-адмирала всего за четыре года.

С началом Японо-китайской войны Главный Морской штаб России незамедлительно приступил к разработке предложений по усилению корабельного состава эскадры Тихого океана, совершенствованию базирования и уточнению её боевых задач. Предложения обсуждались в августе 1894 и в январе 1895 годов на особых совещаниях под председательством Его Императорского Высочества Великого Князя, генерал-адмирала Алексея Александровича (1850–1908). Ещё в 1890 году Великий князь представил доклад Императору Александру III, в котором констатировал, что все принятые меры не привели к устранению отставания Российского Императорского флота от уровня ведущих европейских государств. Полная численность личного состава Императорского флота в 1889 году составляла 23634 человека. В общую численность входили 11 полных адмиралов, 197 других высших офицеров, 546 строевых офицеров, 228 внештатных, 71 артиллерийский офицер, 246 штурманов, 231 инженер-механик, 105 судовых врачей, 118 интендантов, 24 судовых священника, 349 гардемарин, 20984 матроса и 524 вольнонаемных. В 1903 году личный состав Императорского флота возрос до 65054 человек и занимал по численности второе место в мире. Военный флот Франции насчитывал 53247 человек, Британии — 122666 человек. В 1897 год ежегодный призыв в матросы в России составлял 11000 человек. В 1900 году в японском флоте проходили службу 21815 матросов

и 2022 офицера, к началу Русско-японской войны общая численность личного состава военного флота Японии достигла 31000.

В области эскадренных броненосцев Россия в 1885 году среди морских держав была на пятом месте, уступая Англии, Франции, Италии и Германии. Из современных эскадренных броненосцев водоизмещением свыше 8,5 тыс. тонн и толщиной брони 9 и более дюймов Россия обладала только одним, Англия имела 22, Франция 10. Такое положение Императорского флота не устраивало Его Величество Императора Александра III. В соответствии с Высочайшим решением, Российский Императорский флот в конце 1880-х годов пополнился новыми броненосными кораблями, среди них были крейсера «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах», «линкор второго класса» «Император Николай I», броненосный крейсер «Адмирал Нахимов».

При размещении заказов на строительство перспективных кораблей судостроительная политика Империи заключалась в том, чтобы заказывать корабли за границей только в том случае, когда собственные верфи были полностью заняты или когда считалось целесообразным приобретать суда, которые в принципе становились прототипами для последующего создания кораблей собственной постройки.

Бытующие мнения о неполноценности кораблей отечественной постройки того времени являются преувеличением и искажением действительности, намеренно инспирированными зарубежными судостроителями.



Крейсер I ранга «Дмитрий Донской», 1876 года

И. Анисимов.



Крейсер I ранга «Владимир Мономах», 1893 года

Н. Апостол

Основными недостатками отечественного военного кораблестроения, по сравнению с зарубежным опытом, являлись отсутствие стандартизации (даже суда одного класса зачастую не могли использовать общие детали), большая стоимость их постройки, большие сроки строительства и то, что в ходе постройки Морское ведомство, воплощая постоянно зарождающиеся новые идеи, вносило в чертежи бесконечные поправки.

Следует особенно подчеркнуть, что задания на создание кораблей российского военного флота неод-

нократно менялись уже в процессе проектирования по собственному мнению руководителя Морского Ведомства того времени адмирала И.А. Шестакова. Более того, в разрабатываемых программах не были решены две важнейшие проблемы военного кораблестроения:

- Не были обоснованы предпочтительные типы кораблей исходя из предстоящих задач флота в конкретный период времени и обстановки;
- Отсутствовала единая организация проектирования и постройки кораблей.

Первая долгосрочная программа строительства Российского Императорского флота на период 1883-1902 гг. была разработана в 1882 году. Основной идеей этой программы являлось создание сбалансированного флота «открытого моря». Программа впервые отразила новую российскую доктрину планомерного наращивания морской силы государства. Однако эта программа не была выполнена. В 1885 году появилась так называемая «Миноносная программа», в которой ошибочно корректировались планы строительства броненосцев, крейсеров, канонерских лодок, миноносцев. Через 5 лет в очередной раз принимается новая, так называемая «усиленная программа» судостроения на 1891-1895 гг. В 1897 г. в связи с резким обострением обстановки на Дальнем Востоке потребовалась очередная новая «ускоренная программа» постройки кораблей на период 1898-1904 гг. Летом 1902 года в Главном Морском штабе под руководством вице-адмирала Ф.К. Авелана были разработаны обоснования и проект новой 20-летней (1903-1923 гг.) кораблестроительной программы. Однако уже в 1903 году разрабатывается и принимается более скромная 10-летняя программа кораблестроения на период 1904-1913 гг.

Благодаря авторитету Его Императорского Высочества Великого Князя, генерал-адмирала Алексея Александровича при дворе, удалось добиться «Высочайшего одобрения» плана строительства в 1891–1895 годах дополнительных кораблей для Балтийского флота: 10 броненосцев, 3 броненосных крейсера, 3 канонерских лодки и 50 миноносцев.



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО ВЕЛИКИЙ
КНЯЗЬ АЛЕКСЕЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ
(1850–1908)

Однако реально были построены 7 броненосцев. В марте 1895 года Морское Министерство созвало совещание с участием «опытнейших наших адмиралов». На этом совещании была выработана дополнительная программа судостроения Российской Империи на ближайшие 7 лет (1896–1902 гг.). Кроме этого, участниками совещания была обоснована номенклатура типов перспективных кораблей Российского военного флота. В начале 1896 года Его Императорское Высочество Великий Князь Александр Михайлович составляет историческую записку, в которой он обоснованно (в основном по причине отсутствия в российской казне требуемых средств) отри-



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
(до февраля 1892 года —
корвет) «Рында»

цает необходимость обеспечения господства русского флота в открытом море и в то же время обосновывает исключительную целесообразность создания мощного флота на Дальнем Востоке. Против обоснованных и своевременных предложений, разработанных Великим Князем Александром Михайловичем, выступили Великий Князь Алексей Александрович и управляющий Морским Министерством адмирал Н.М. Чихачев. Великий Князь Александр Михайлович именно этих государственных деятелей в первую очередь считал ответственными за поражение

в Русско-японской войне.

Мысль о службе на военном флоте пришла к Великому Князю Александру Михайловичу в 12 летнем возрасте. Свое первое кругосветное плавание на крейсере «Рында» Великий Князь совершил, когда ему исполнилось 20 лет. Военный флот с этого времени становится главным делом всей его жизни. В 34 года Александр Михайлович становится капитаном 1 ранга и командиром эскадренного броненосца «Ростислав», а ещё через два года Его Величество Император назначает его начальником Главного управления торгового мореплавания в ранге министра, присвоив ему чин контр-адмирала. Одновременно Александр Михайлович вводится в Совет Министров.

Ещё в юности Великий Князь начал коллекционировать книги, имеющие отношение к флоту, которые на протяжении многих лет жизни он заказывал в крупнейших книжных магазинах различных стран мира. До 1917 года личная библиотека Великого Князя, посвя-

щенная проблемам флота, составляла 20000 тысяч томов и считалась самой полной и крупной в мире. К сожалению, после 1917 года библиотека Великого Князя в результате преступной халатности погибла при пожаре. Вторым увлечением Александра Михайловича являлась авиация. Например, в своих мемуарах он писал: «Будучи поклонником аппаратов тяжелее воздуха ещё с того времени, когда Сантос-Дюмон летал вокруг Эйфелевой башни, я понял, что достижение Блерио дало нам не только новый способ передвижения, но и новое оружие в случае войны. Я решил немедленно приняться за дело и попытаться применить аэропланы в русской военной авиации». Однако блестящую идею Великого Князя Александра Михайловича не поддержали ни военный, ни военноморской министры. Осенью 1909 года он по личной инициативе и за свои средства основал первую авиационную русскую школу в Каче. В годы Первой мировой войны Великий Князь Александр Михайлович стал руководителем и организатором русской военной авиации.

Приведем ещё один факт, свидетельствующий о несомненном флотоводческом таланте Великого князя Александра Михайловича. Во время Русско-японской войны, по замыслу Великого Князя Александра Михайловича, Россия приобрела четыре трансатлантических парохода Северо-Германского Ллойда. Купленные за рубежом пароходы были переоборудованы во вспомогательные крейсера «Урал», «Терек», «Кубань» и «Дон».

Крейсера имели водоизмещение около 15000 тонн, скорость полного хода свыше 20 узлов и были вооружены двумя 120 мм, тремя 75 мм и четырьмя 47 мм артиллерийскими установками. Являясь сторонником идеи крейсерской войны, Великий Князь Александр Михайлович предлагал послать эти крейсера в Тихий океан «для корсарских операций на торговых путях между Японией и Америкой». К со-



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «КУБАНЬ»



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «УРАЛ»



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «ТЕРЕК»



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «ДОН»

жалению, осуществлению этой продуманной и своевременной идеи помешали «закулисные противодействия, оказываемые тогда всем начинаниям Великого Князя Александра Михайловича». В начале Русско-японской войны под руководством Великого Князя Александра Михайловича был разработан обстоятельный план крейсерских операций, который в частности предусматривал создание главной плавучей базы для крейсеров в восточной части Зондского архипелага. План также предполагал создание угольных станций около Перима, на Мадагаскаре, около Сайгона, на островах Чагос и восточнее Филиппин. По настоянию контр-адмирала З.П. Рожественского в апреле 1904 года от реализации данного плана отказались. На основании «твердо установленных принципов военно-морской науки» руководство Морского Ведомства формально доказывало, что посылать крейсера в Тихий океан, не имея баз, было нелепостью. В то же время два вспомогательных крейсера «Урал» и «Дон» летом 1904 года были посланы в Атлантический океан для «крейсерства вдоль западных берегов Африки, причем командирам были даны такие инструкции, руководствуясь которыми они даже не имели права фактически проверять, какой груз находится на нейтральных пароходах. Если порт его назначения по судовым бумагам не был японским, пароход с извинениями должен был быть отпущен, хотя бы он заведомо вез военное снаряжение». В данных инструкциях особенно запрещалось останавливать английские пароходы, в то же время именно Англия наиболее откровенно поддерживала Японию. Очевидно, что такое крейсерство у берегов Африки оказалось бессмысленным. Это уже можно было классифицировать как безответственное отношение должностных лиц к обеспечению безопасности Российской Империи на море. Впоследствии крейсера «Урал», «Терек» и «Кубань» вошли в состав 2-ой Тихоокеанской эскадры в качестве кораблей-разведчиков. Крейсер «Урал» погиб при Цусиме. Вспомогательные крейсера «Кубань» и «Терек», избежав преследования японских крейсеров, укрылись в нейтральных портах и были интернированы. Так нелепо были использованы четыре новейших корабля, которые, при отсутствии интриги и рутины в руководстве Морского Ведомства, могли бы нанести значительный ущерб японской морской торговле в Тихом океане. Во всяком случае, как утверждал Великий Князь Александр Михайлович, «они отвлекли бы на себя много неприятельских легких крейсеров, и японский флот практически лишился бы своих быстроходных кораблей разведчиков». Следует также отметить, что идея организации действий «на океанских торговых путях сообщения» лежала в основе

создания нашего «Добровольного Флота» на Черном море. С этой же целью были построены и крейсера «Громобой» и «Россия». По мнению некоторых историков, это были лучшие корабли своего класса в мире, и их появление в составе Российского Императорского флота было особенно негативно встречено англичанами. Крейсера-корсары «Громобой» и «Россия» по праву являются прототипами так называемых вашингтонских крейсеров, которые появились в составах многих флотов мира лишь спустя 30 лет. Однако последующий опыт эксплуатации и боевого использования этих крейсеров не подтвердил их высокой боевой эффективности.

План усиления флота Тихого океана, разработанный, в том числе и при участии Александра Михайловича, предполагал строительство 12 броненосцев, 59 миноносцев, 10 транспортов. В соответствии с этим планом были построены 10 броненосцев («Бородино», «Император Александр III», «Князь Суворов», «Орел», «Ослябя», «Пересвет», «Победа», «Ретвизан», «Слава», «Цесаревич»), 16 крейсеров («Аврора», «Алмаз», «Аскольд», «Баян», «Богатырь», «Боярин», «Варяг», «Громобой», «Диана», «Жемчуг», «Изумруд», «Новик», «Олег», «Паллада», «Россия», «Светлана»), 48 миноносцев («Бдительный», «Бедовый», «Безупречный», «Беспощадный», «Бесстрашный», «Бесшумный», «Блестящий», «Бодрый», «Боевой», «Бойкий», «Бравый», «Буйный», «Бурный», «Быстрый», «Видный», «Властный», «Внимательный», «Внушительный», «Выносливый», «Грозовой», «Подвижный», «Послушный», «Поражающий», «Пронзительный», «Прозорливый», «Прочный», «Пылкий», «Резвый», «Рьяный», №№ 127–142, 212–223), один минный крейсер «Абрек», 6 транспортов (в том числе 3 минных транспорта — «Амур», «Енисей», «Волга»), 2 грузовых транспорта («Бакан», «Самоед»), 1 учебный транспорт «Океан». Кроме этого, на Черноморском театре для нужд Тихоокеанской эскадры были построены: 1 канонерская лодка «Гиляк» и 16 миноносцев (№№ 208–211, «Разящий», «Расторопный», «Решительный», «Сердитый», «Сильный», «Скорый», «Смелый», «Статный», «Стерегающий», «Сторожевой», «Страшный», «Стройный»).

В мае 1901 года во время пожара в деревянном эллинге Галерного островка погиб заложенный крейсер 1 ранга «Витязь». Чтобы выполнить программу, в ноябре был заложен однотипный с «Витязем» крейсер 1 ранга «Олег». Все эти корабли строились на Адмиралтейских верфях и Балтийском заводе в соответствии с семилетней программой 1895 года и дополнительной программой 1898 года — «Для нужд Дальнего Востока».



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ОРЕЛ».
КРОНШТАДТСКИЙ РЕЙД.
1904 Г.



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ОСЛЯБЯ».
1903 Г.



МИНОНОСЕЦ
№ 206 (ПЕРЕБОРУДОВАН
В 1902 Г.)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «БОРОДИНО».
РЕВЕЛЬСКИЙ РЕЙД (1904 Г.)



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «ДИАНА»



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«ПАЛЛАДА»



МИННЫЙ КРЕЙСЕР «АБРЕК»



МИНОНОСЕЦ «КИТ»
(ПОСЛЕ 9.3.1902 Г. –
«БДИТЕЛЬНЫЙ»). ПОРТ-
АРТУР. 1901 Г.



МИНОНОСЕЦ
«БЕСШУМНЫЙ». 1902 Г.



МИНОНОСЕЦ «БОЕВОЙ»
В АНГЛИИ. 1900 Г.

Крейсера «Диана», «Паллада» и «Аврора» являлись новым типом кораблей Российского Императорского флота. Крейсер «Олег» был построен за рекордно короткий срок — 3 года.

Большая часть миноносцев была построена на Балтийском заводе.



МИНОНОСЕЦ «РЕШИТЕЛЬНЫЙ»
В ПОРТ-АРТУРЕ



МИНОНОСЦЫ «БЛЕСТЯЩИЙ»,
«БЕЗУПРЕЧНЫЙ» И «БОДРЫЙ»



МИНОНОСЕЦ «БУРНЫЙ»
НА ИСПЫТАНИЯХ
НА БАЛТИКЕ. 1902 Г.



МИНОНОСЕЦ «ВЛАСТНЫЙ»
В ДОКЕ

Кроме этого к строительству миноносцев привлекался и Невский завод. По данным Адмиралтейского завода, миноносцы № 08 и 209 были заложены в 1896 году на Новом Адмиралтействе, а достраивались во Владивостоке.



ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ
«РЕТВИЗАН» В РЕВЕЛЕ. 1902 Г.



МИНОНОСЕЦ № 203 (ПОСЛЕ ПЕРЕХОДА НА
ДАЛЬНИЙ ВОСТОК)



**МИНОНОСЕЦ № 204
В КРОНШТАДТЕ**



**КРЕЙСЕР 2 РАНГА
«ЖЕМЧУТ»**



**КРЕЙСЕР «АСКОЛЬД»
ВО ВРЕМЯ ВИЗИТА КАЙЗЕРА
ВИЛЬГЕЛЬМА II**



УЧЕБНОЕ СУДНО «ОКЕАН»



**МИННЫЙ ЗАГРАДИТЕЛЬ
«АМУР» НА ИСПЫТАНИЯХ
НОВОГО МИННОГО ОРУЖИЯ**



**МИННЫЙ ТРАНСПОРТ
«ВОЛГА»**



МИНОНОСЕЦ № 107



**КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«ГИЛЯК». 1898 Г.**



**КРЕЙСЕР 2 РАНГА «БОЯРИН»
НА БАЛТИКЕ**



МИНОНОСЕЦ «БЕДОВЫЙ»



МИНОНОСЕЦ «БУИНЫЙ»



КРЕЙСЕР 2 РАНГА
«ЖЕМЧУГ»



КРЕЙСЕР I РАНГА
«СВЕТЛАНА»



МИНОНОСЦЫ «БЕЗУПРЕЧНЫЙ»
И «БРАВЫЙ». ПОЧТОВАЯ
ОТКРЫТКА 1904 Г.



МИНОНОСЕЦ «БРАВЫЙ»

Часть представленных выше кораблей строилась за границей — в основном в Германии, Франции и США. С учебным судном «Океан» связана научно-исследовательская деятельность А.Н. Крылова по разработке специальных таблиц расчета непотопляемости. Будущий академик при нахождении «Океана» на Дальнем Востоке передал таблицы для размножения в штаб Наместника Его Величества. Следует особенно отметить, что первым кто запросил и по достоинству оценил таблицы А.Н. Крылова, явился командир «Варяга», капитан 1 ранга В.Ф. Руднев.

Роль личности Великого Князя Алексея Александровича воспринимается историками далеко неоднозначно. Например, писатель и публицист С.Н. Семанов (1934–2011) в книге «Тайны гибели адмирала Макарова» (2000 г.) на стр. 419 даёт исключительно негативную оценку его деятельности: «... Бездеятельный и пустой человек, он развил на флоте казнокрадство, замедлял перевооружение флота в корыстных целях...». На стр. 142 той же книги отмечается: «... Этот «генерал-адмирал» меньше всего заботился об исполнении своего служебного долга, занятый иными заботами...». А.Н. Крылов в книге «Мои воспоминания» пишет, что деятельность генерал-адмирала Алексея Александровича была характерным образцом

бесплановой растраты государственных средств и подчеркивала полную непригодность самой организации и системы управления флотом и Морским ведомством (см. А.Н. Крылов. Мои воспоминания. Л.: Судостроение, 1984, с. 143). Важнейшие решения Морским Ведомством принимались иногда совершенно безответственно, меры по укреплению морского могущества Империи почти всегда опаздывали, колоссальные усилия и огромные потенциальные ресурсы страны использовались крайне неэффективно. Это привело, в конечном счете, к тому, что противник, обладая несравнимо меньшими силами, одержал победу. Специалисты отмечают, что в 1895–1903 годах Российскому Морскому ведомству государством было ассигновано 738 миллионов рублей. Для сравнения: в Японии морской бюджет этого периода составлял 480,3 миллиона рублей. При этом на строительство и вооружение кораблей по объединенным программам (без учета Черноморского флота) в России было израсходовано около 300, а в Японии — около 220 миллионов рублей. Таким образом, в Японии за меньшие средства был построен соизмеримый по силе с Российским Императорским флотом свой боевой флот. Начальник Балтийского завода талантливый инженер М.И. Кази на вопрос «что такое Алексей» образно отвечал: «семь пудов августейшего мяса».

Характеризуя деятельность Великого Князя Алексея Александровича на посту генерал-адмирала, А.Н. Крылов в книге «Мои воспоминания» писал: «За 23 года его управления флотом бюджет возрос в среднем чуть ли не в 5 раз; было построено множество броненосцев и броненосных крейсеров, но это «множество» являлось только собранием отдельных судов, а не флотом. Так, броненосные крейсера «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской» были заложены одновременно однотипными. По окончании постройки оказалось: один — как бы корвет, другой — фрегат, один двухвинтовой, другой — одновинтовой и т. п. «Адмирал Нахимов» был сильным, но единственным в своем роде кораблем. «Память Азова» — слабый крейсер как по вооружению, так и по бронированию. «Рюрик», «Громобой» и «Россия» между собой были разнотипны — двух- и трехвинтовые, с артиллерией трех различных калибров: по четыре 8-дюймовых орудия, кажется, по десяти 6-дюймовых и чуть ли не по 20–75-миллиметровых (оказавшихся в бою бесполезными). Ещё больше разнообразие царило между броненосцами «Александр II» и «Николай I»; хотя они должны были быть совершенно одинако-

выми, однако вышли разными; «Гангут», «Сисой Великий» и «Наварин» также оказались совершенно разнотипными.

«Петропавловск», «Севастополь» и «Полтава» явились первыми однотипными между собой броненосцами; зато следующая серия: «Пересвет», «Ослябя» и «Победа», хотя и были между собой однотипны, но в отношении предыдущих являлись как бы ублюдками (не то крейсера, не то линейные корабли, с главной артиллерией из четырех 10-дюймовых орудий, тогда как на всех броненосцах было по четыре 12-дюймовых).

Построенные на специальное ассигнование (90 миллионов рублей) на флот броненосцы типа «Цесаревич» оказались: «Цесаревич» сам по себе, а остальные пять — «Александр III», «Суворов», «Бородино», «Орел» и «Слава», — опять-таки сами по себе. «Андрей Первозванный» и «Павел I», заложенные после судов типа «Цесаревич», являлись опять новым типом, но как бы развитием предыдущего. Суда до типа «Цесаревич» представляли собой обыкновенно подражание английским броненосцам с опозданием на 6–7 лет. ... Уже этот краткий перечень показывает, что в смысле создания флота деятельность генерал-адмирала Алексея Александровича была характерным образцом бесплановой растраты государственных средств, подчеркивая полную непригодность самой организации и системы управления флотом и Морским ведомством». М.И. Кази ещё в начале 90-х годов XIX столетия годов о состоянии отечественного военного кораблестроения приводил образное сравнение: «Вообразите, что вместо рекрутского набора в пехоту вы раскормили Голиафа ростом с гору, одели его в панцирь — ничего его не берет, и вдруг накануне сражения он обожрался и в день сражения у него понос, — что вы будете делать?... России нужен флот, а флот не есть преувеличенное развитие одного класса судов, а гармоническое сочетание всех классов».

Можно также привести десятки публикаций, в которых присутствует и позитивная оценка деятельности этого в целом по природе





ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ПОЛТАВА»
(в достройке)



МИНОНОСЕЦ № 212



УЧЕБНОЕ СУДНО
«БЕРЕЗАНЬ»



МИНОНОСЕЦ «ПРЫТКИЙ»



МИННЫЙ ЗАГРАДИТЕЛЬ
«БУГ» («ДУНАЙ»)

одаренного военного и политического лидера нашего государства. Вообще давать однозначную оценку любой исторической личности — крайне неблагоприятное занятие. Скорее всего, можно выносить на суд читателей только результаты деятельности конкретного лидера применительно к данному отрезку времени и соотносясь с направленностью государственной политики того времени. В принципе нельзя также противопоставлять инициативы любого политического деятеля и официальную точку зрения руководства Империи. Политический лидер в соответствии с полученным образованием и воспитанием в первую очередь является проводником политики своего государства, носителем определенных государственных, национальных и духовных традиций.

Его Императорское Высочество Великий Князь Алексей Александрович (1850–1908) — четвертый сын Александра II, не получив специального военно-морского образования, Великий Князь проходил службу в военном флоте, командовал различными боевыми кораблями и соединениями кораблей.

В 1870 году Великий Князь исполнял должность вахтенного начальника винтового корвета «Варяг». В 1870–1873 годах в должности старшего офицера винтового фрегата «Светлана» он совершил длительное плавание в Северную Америку, Японию и Китай. С 1873 года Великий Князь Алексей Александрович командовал Гвардейским флотским экипажем и винтовым фрегатом «Светлана».

Далее он состоял членом кораблестроительного и артиллерийского отделений

Морского технического комитета. В Русско-турецкую войну 1877–1878 годов Алексей Александрович состоял начальником морского командования на Дунае. В 1881 году Великий Князь становится членом Государственного Совета, а затем и управляющим флотом и морским ведомством.

С 1883 года Алексей Александрович руководил Военно-морским ведомством России. Историки, как правило, также негативно оценивают и государственную деятельность Его Высочества Великого Князя. К сожалению, Великий Князь Алексей Александрович достаточно часто оказывал давление на С.О. Макарова, а в отдельных жизненных эпизодах и вообще относился к нему явно враждебно. Похоронен Великий Князь в Великокняжеской усыпальнице Петропавловского собора.

Однако в деятельности Великого Князя Алексея Александровича на высоком посту руководителя Морского ведомства отмечаются и весьма прогрессивные решения, направленные на укрепление боевой мощи Императорского флота. Например, Великий Князь с должной требовательностью относился к оценке деятельности отечественного кораблестроения. Он неоднократно критиковал тактико-технические характеристики отдельных кораблей, построенных на отечественных верфях. Чаще всего такая оценка Великого Князя Алексея Александровича была детально продуманной и весьма обоснованной. Великий Князь достаточно глубоко знал и внутренне понимал основы кораблестроительных наук и был весьма подготовленным специалистом в области боевого применения морского оружия, стоял у истоков создания в нашей стране опытового бассейна. Однако его привлекала совсем иная, достаточно «легкая жизнь», весьма недостойная для личности Его Императорского Высочества Великого Князя. Это понимали в России многие люди, даже находящиеся далеко от ближайшего окружения Его Величества Государя Императора. Более того, по мнению отдельных историков, на «личные дела» Великого Князя тратились «изрядные



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР II НИКОЛАЕВИЧ
ОСВОБОДИТЕЛЬ
(17.4.1818–1.3.1881)

суммы из русской морской казны». Кроме этого, специалисты отмечают крайне негативное влияние Великого Князя Алексея Александровича на Императора России Николая II. Однако среди специалистов существует и противоположное мнение.

Великий Князь был в числе тех, кому принадлежала недостаточной обоснованная идея продвинуть границы Российской Империи до берегов Желтого моря. В нашей стране появилось даже стремление определить Маньчжурию, как «Желтороссию» (по подобию Малороссии). В основе такой политики лежали не государственные, а корыстные интересы и цели обогащения определенного круга приближенных к Императору лиц. Для этой цели на средства семьи Императора были созданы частные компании. Правительство Николая II, да и сам Император расценивали азиатское направление как важную сферу своих национальных устремлений. Действительно, учитывая постоянно возрастающую стратегическую значимость, со временем данный регион постепенно становился центром международного соперничества. Российская Империя, проводя агрессивную политику на Дальнем Востоке, не могла остаться в стороне от политических интриг. Закрепление позиций Российской Империи на Дальнем Востоке становилось объективным требованием её дальнейшего динамичного развития. Особенно остро Российская Империя выступала против политики «открытых дверей» в регионе, насаждаемой нам англосакским миром. В то же время Европа, опережая Россию в техно-



МИНОНОСЕЦ «ГРОМКИЙ»



КРЕЙСЕР I РАНГА
«ВЛАДИМИР МОНОМАХ»

логическом отношении, а, следовательно, и в качестве предлагаемой продукции, настаивала именно на проведении такой политики. Очевидно, что при таком подходе «товары» России на рынках дальневосточного региона не смогли бы составить конкуренцию продукции европейских держав. На Дальнем Востоке нам объективно были необходимы преимущества в свободе перемещений и торговли.

По мнению отдельных аналитиков, например, В. Верзакова, в России в то время «все сильнее звучали воинственные возгласы по поводу дальневосточной проблемы, исходящие, главным об-

разом, из рядов так называемой «безобразовской клики», в которую входили Великий Князь Александр Михайлович, А.М. Безобразов (1855–1931, с мая 1903 года — статс-секретарь Императора), контр-адмирал А.М. Абаза (1853–1915), предприниматель В.М. Вонлярлярский (1852–после 1939), крупные помещики Н.П. Балашов, М.В. Родзянко (1859–1924), И.И. Воронцов, граф Ф.Ф. Сумароков-Эльстон (1856–1928). Поддерживал деятельность этой группы и министр внутренних дел России В.К. Плеве.

«Безобразовская клика» выступала за активную экономическую экспансию в Корею и Маньчжурии и за «небольшую победоносную войну» с Японией для предотвращения назревавшей в России революции». Авторы настоящей монографии не исследовали вопрос о деятельности «безобразовской клики» и не склонны давать оценку её влияния на ход истории. Однако следует отметить, что в декабре 1905 года по материалам статс-секретаря А.М. Безобразова неизвестным автором был составлен очерк о причинах Русско-японской войны. Опубликованный очерк заслуживает внимания. Многие причины нашего поражения, изложенные в очерке, являются весьма обоснованными.

К началу Японо-китайской войны в состав Тихоокеанской эскадры входили три крейсера I ранга, три крейсера II ранга, четыре мореходные канонерские лодки, транспорт и девять миноносцев. Следует отметить, что японский флот уже тогда по численности и боевой мощи существенно превышал русскую эскадру и включал 10 крейсеров, 9 канонерских лодок и 45 миноносцев. К сожалению, такое положение отечественного Военно-морского флота на Дальнем Востоке практически не волновало Российское правительство того времени. Руководство Российского Императорского флота остроу вопроса о его незамедлительном усилении должным обра-



КРЕЙСЕР ПЕРВОГО РАНГА
«ДМИТРИЙ ДОНСКОЙ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«КНЯЗЬ СУВОРОВ»



В.К. ПЛЕВЕ (1846–1904)

зом не довело до Государя Императора. Во многом виновниками преступного промедления в создании нового мощного флота Тихого океана являлись управляющие Морским министерством адмиралы П.П. Тыртов и Ф.К. Авелан.

В сентябре 1894 года между японским и китайским флотами произошло достаточно крупное морское сражение. Японцы, уступая китайцам в калибре корабельной артиллерии, используя преимущество в скорости, слаженности и подготовленности экипажей кораблей эскадры, сумели тактически грамотно построить свои боевые действия и победить. Это сражение стало для Военно-морского флота Японии исключительно полезной и своевременной боевой школой. В период всей этой достаточно быстротечной и удачной для Японии войны Военно-морской флот японцев обеспечил господство на море, произвел блокаду портов, обеспечил фланг наступающей приморской армии, впервые в мире применил миноносцы для атаки ночью кораблей стоящей на рейде Вэй-хай-вэя китайской эскадры. Эту тактику использования эскадренных миноносцев и миноносек японский флот отрабатывал и в последующий период. Таким же образом в последствии были атакованы и корабли русской эскадры на рейде Порт-Артура. В ходе этой атаки Российскому Императорскому флоту был нанесен определенный ущерб. В период Японо-китайской войны японским флотом были отработаны и другие тактические приемы боевого использования соединений военного флота. Учитывая боевой опыт японского военного флота, в российском Главном Морском штабе было принято решение о создании соединенной эскадры Тихого океана и Средиземного моря. Командующим соединенной эскадрой был назначен вице-адмирал С.П. Тыртов, командующим Тихоокеанской эскадрой контр-адмирал Е.И. Алексеев, командующим Средиземноморской эскадрой контр-адмирал С.О. Макаров. Это были совершенно различные по своим профессиональным и политическим убеждениям флотоводцы. Каждый из них отстаивал свою точку зрения по вопросам предназначения флота Тихого океана. Однако, только С.О. Макаров докладывал в Морское ведомство предложения об объективной необходимости дальнейшего наращивания морских сил на Дальнем Востоке. Более того, контр-адмирал С.О. Макаров предлагал варианты боевого состава флота Тихого океана и предложения по системе его базирования. В первую очередь С.О. Макаров настаивал на определении главной базы флота и формулировке его

стратегических задач в условиях резкого обострения обстановки в данном регионе.

В скоротечной войне с Китаем в 1894–1895 годах японцы добились решительной победы и потребовали в соответствии с Симоносекским договором от 17 апреля 1895 года у Поднебесной Империи ряда территорий, в том числе острова Тайвань, Пескадорского полуострова и части Ляодунского полуострова с приморской крепостью Порт-Артур и Даолянем. Автором идеи строительства крепости Порт-Артур на месте рыболовецкой деревни является китайский министр по делам Севера Ли Хун-чжан (которого в народе называли «китайским Бисмарком»).

В период Японо-китайской войны военным флотом Японии руководил опытный адмирал граф Ито Сукэюки (1843–1914).

Под руководством адмирала Ито Сукэюки японский флот провел две блестящие морские операции в Порт-Артуре и Вэй-хай-вее.

Во многом благодаря адмиралу Ито Сукэюки в то время формировалась стратегия Военно-морского флота Японии. Интересно высказывание графа Окума (1838–1922) о причинах победы японцев в Японо-китайской войне. Выдающийся политический деятель Японии граф Окума говорил: «Мы победили китайцев не столько пушками, сколько развитием народного образования». Вскоре после окончания войны, в октябре 1905 г., граф Окума на собрании торговой палаты в Токио сделал попытку определить финансовые результаты войны. По его расчету, после окончательной ликвидации войны японский государственный долг (внешний и внутренний) должен возрасти до



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ,
АДМИРАЛ
Е.И. АЛЕКСЕЕВ



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ,
АДМИРАЛ
П.П. ТЫРТОВ



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
СТЕПАН ОСИПОВИЧ
МАКАРОВ



АДМИРАЛ ФЛОТА
ГРАФ ИТО СУКЭЮКИ



ГРАФ ОКУМА СИГЭНОБУ
(1838-1922)

2,5 миллиардов иен, после чего он будет требовать до 150 миллионов иен ежегодно на % и погашение, т. е. вдвое более, чем все государственные расходы за 15 лет перед тем. Налоговое бремя, до войны определявшееся в 4 иены на голову населения, по окончании войны будет определяться в 12 иен; тем не менее, граф Окума считал нужным предостеречь против пессимистических выводов из этих фактов, утверждая, что гений японского народа может вынести бремя, наложенное на него войной.

Особенно важно подчеркнуть, что после окончания Японо-китайской войны в Японии принимается принципиально новая кораблестроительная программа, которая предусматривала произвести к 1903 году практически удвоение численности военного флота. Вся политика японского правительства была нацелена на выполнение данной программы, и она была своевременно выполнена. С 1895 года по 1904 год японская армия увеличилась в 2,5 раза и к началу 1904 года насчитывала 375000 человек и 1140 орудий. Всего за время Русско-японской войны в Японии было отмобилизовано 1500000 человек. Российская Империя располагала кадровой армией в 11000000 человек, имела в запасе 3500000 человек. Для сравнения: русская армия на Дальнем Востоке состояла из 98000 офицеров и солдат (не считая пограничной стражи и прочих вспомогательных сил), разбросанных на огромной территории — от Читы до Порт-Артура и Владивостока и имела на вооружении 148 орудий. На море 85 единицам японского флота противостояли 65 единиц русского военного флота.

Соотношение сил 1-ой тихоокеанской эскадры и Японского
«Соединенного флота» в начале 1904 года

Русские корабли	Количество	Японские корабли	Количество
Броненосцы	7	Броненосцы	6
Броненосные крейсера	4	Броненосные крейсера	8

Легкие крейсера	7	Легкие крейсера	12
Канонерские лодки	7	Канонерские лодки	8
Минные крейсера	2	Отдельный отряд старых крейсеров	4
Миноносцы эскадренные	12	Миноносцы эскадренные	19
Миноносцы типа «Сокол»	12	Миноносцы «номерные»	78
Миноносцы «номерные»	10		

Соотношение сил Российского Императорского и японского флотов
в Желтом море

Класс кораблей	Порт-Артурская эскадра	Японский флот
Броненосцы	5	6
Броненосные крейсера	1	8
Легкие крейсера	3	15
Эскадренные миноносцы	24	19
Миноносцы		40

Поэтому и японский стратегический план войны с Россией был активно-наступательным, русский наоборот — пассивно-оборонительным. Руководство Японии спешило с началом войны — время работало на Россию, однако в самой России этого не видели и не учитывали. Военный министр России А.Н. Куропаткин полагал, что период численного превосходства противника продлится около шести месяцев. До настоящего времени исследователи так и не выяснили, почему Россия, имея самую многочисленную и подготовленную в мире армию, направляла на театр военных действий на Дальний Восток неподготовленных воинов, призванных из запаса. Правда, в качестве аргументов такой позиции отдельные специалисты приводят наличие угрозы начала военных действий против России со стороны Германии и Великобритании.



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«СИСОЙ ВЕЛИКИЙ»



БРОНЕНОСЕЦ
БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ
«АДМИРАЛ УШАКОВ»



АНГЛИЙСКИЙ КОРОЛЬ
ЭДУАРД VII, РОССИЙСКИЙ
ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II,
ВДОВСТВУЮЩАЯ
ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ
ФЕДОРОВНА НА БОРТУ
ИМПЕРАТОРСКОЙ ЯХТЫ
«ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА»

Сразу после событий Японо-китайской войны 1894–1895 годов и в России также начался пересмотр судостроительных программ. Уже в 1895 году в Империи вступила в силу программа расширенного судостроения, которая стала результатом изменения морской политики России на Дальнем Востоке. Вместо «крейсерской» войны на океанах Российская Империя стала готовиться к борьбе с флотом Японии в Желтом и Японском морях. В этих планах главная роль отводилась эскадренным броненосцам и броненосным крейсерам. По программе 1895 года вслед за броненосным крейсером «Россия» были построены ещё четыре эскадренных броненосца («Сисой Великий», «Севастополь», «Полтава», «Петропавловск») и три броненосца береговой обороны типа «Адмирал Ушаков» (броненосцы береговой обороны строились для Балтийского моря). Эскадренный броненосец «Сисой Великий» получил свое имя в честь святого православной церкви преподобного Сисоя Великого, который был монахом-отшельником в Египетской пустыне. Следует отметить, что в день преподобного Сисоя Великого произошли Гангутское и Гренгамское морские сражения.

Против японской экспансии совместно выступили Россия, Франция и Германия. Однако только Россия и Германия поддержали свои требования демонстрацией военной, в том числе и военно-

морской силы. Например, осенью 1897 года Германия ввела свои корабли в бухту Кио-Чао и закрепилась в Китае. Такой политический «афронт» озлобил Японию в первую очередь по отношению к России. Многие страны мира разделили такое отношение Японии к нашему Отечеству. Европа категорически была не согласна с уси-

лением позиции России в данном регионе. Это было связано с тем, что мы принципиально были против политики «открытых дверей в данном регионе», за которую выступали Англия и США.

По Высочайшему Указу из Санкт-Петербурга, корабли контр-адмирала С.О. Макарова спешным порядком отправились из Средиземного моря на усиление Тихоокеанской эскадры. Во время этого перехода, по поручению командующего флотом Черного моря вице-адмирала С.П. Тыртова, С.О. Макаров разрабатывает важнейший документ «Соображения о том, как приготовить суда к бою и как вести в бою». Он вошел в историю как «Приказ Начальника соединенных эскадр в Тихом океане Вице-адмирала С.П. Тыртова». Апрель 25-го дня, 1895 года (см. Приложение IV. Вице-адмирал С.О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики». Бесплатное приложение к № 1 «Морского сборника». И. д. Редактора — старший лейтенант К. Житков. Петроград. Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе. 1916 г., с. 412). Во вступительной части приказа отмечается: «При настоящих обстоятельствах объявление войны может последовать во всякую минуту, а потому суда вверенных мне эскадр должны быть в полной боевой готовности. Условия плаваний в мирное время по необходимости вводят на судах обычаи, которые при наступившей войне приходится изменить, посему предоставляя каждому из командиров принять меры к тому, чтобы его корабль мог проявить в деле наибольшую силу, я, вместе с тем, считаю полезным напомнить о некоторых мероприятиях для их исполнения...». Данный приказ содержал 31 пункт. По мнению специалистов, в разработанном руководящем документе С.О. Макаров предусмотрел практически все: «и как перекрасить корабли в целях маскировки, как тушить пожары, как обращаться с водонепроницаемыми переборками, и многое другое, вплоть до того, что перед боем или по тревоге следует из карцеров выпускать арестованных». Например, в пункте 1 Приказа указывалось: «Прошу командиров судов Соединенных эскадр теперь же окрасить все в светло-серый цвет, как корпус, так рангоут и трубы. Сделать это можно, покрыв одним слоем белой краски; хотя при этом черный цвет и не вполне закроется, но это не имеет значения, так как все дело тут не в щегольстве, а в уменьшении видимости судов ночью и в затруднении наводки неприятельских орудий днем». Вызывает удивление, почему это требование не было выполнено на кораблях 2-ой Тихоокеанской эскадры? Особое место в Приказе от-

ведено вопросам борьбы за живучесть и, в частности, борьбе с пожарами и поступлением воды через пробоины. Вопросу борьбы с пожарами посвящен пункт 4 Приказа: «Частые пожары во время сражения при р. Ялу заставляют подумать о средствах к их тушению. На наших судах принято делать пожарные трубы и, если бы в этих трубах по тревоге можно было бы постоянно держать напор воды, то оставалось бы лишь в отделении, где произошел пожар, взять шланг, отвернуть кран от пожарной трубы и таким образом получить струю воды для тушения возгоревшихся мест. Нет ничего легче, как потушить пожар в самом начале и, если есть в трубе напор, то люди, ближайшие к возгоревшемуся месту, легко справятся с этим делом. Но если предварительно приходится бежать на мостик, чтобы пустить напор воды в трубу, то произойдет большая потеря времени, отделения наполнятся дымом, а может быть и огнем,



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ПОЛТАВА»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«СЕВАСТОПОЛЬ»
НА БАЛТИКЕ



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«ПЕТРОПАВЛОВСК»
В ПОРТ-АРТУРЕ

и тогда уже не остается другого средства, как запереть все двери, ставни и проч., разобщить пробитое отделение от остальной части судна». Организация борьбы с поступлением воды в Приказе изложена в восьми пунктах. Особое внимание уделено номенклатуре материалов для заделки пробоин, состоянию водонепроницаемых переборок, состоянию осушительных магистралей. Не забыты в Приказе и вопросы непотопляемости, например, подробно изложены предложения для устранения аварийного крена судна. Особенно подробно и обстоятельно изложены в Приказе правила применения оружия в мирное время и в бою, а также вопросы скрытности. В последнем пункте приказа указывалось: «На судах не должны забывать, что свои потери чрезвычайно видны; поэтому от времени до времени для ободрения людей и для усиления их энергии следует с мостика посылать в батарею известия о потерях неприятеля, видимых и предполагаемых. Известия эти должны встречаться в бата-

рях громкими криками «ура» и сопровождаться усиленной стрельбой». Приказ С.О. Макарова впоследствии был опубликован и до настоящего времени он считается образцовым руководящим документом. Однако авторы в очередной раз отмечают, что рекомендациями этого продуманного документа командование 2-ой Тихоокеанской эскадрой практически не руководствовалось.

К началу мая 1895 года соединенные эскадры кораблей Тихого океана под командованием вице-адмирала С.П. Тыртова сосредоточились на китайском рейде Чифу, вблизи Порт-Артура.

Состав объединенной эскадры был представлен следующим образом: эскадренный броненосец, пять крейсеров I ранга, три крейсера II ранга, шесть мореходных канонерских лодок, два минных крейсера и семь миноносцев. В качестве основного места базирования рассматривался Китайский порт Чифу. Наиболее ярым противником занятия Чифу являлся министр иностранных дел России В.Н. Ламздорф.

26 апреля 1895 года, учитывая потенциальную угрозу своей безопасности с моря, Япония отказалась от своих притязаний на Ляодунский полуостров, Порт-Артур и Даолянь (Даолинь). Данное событие произошло в основном благодаря присутствию на театре достаточно мощной объединенной русской эскадры. Это была огромная победа русской дипломатии и подлинный триумф Российского Императорского флота как средства проведения международной политики. Стало очевидным, что с учетом складывающихся политических обстоятельств



КЛИПЕР «РАЗБОЙНИК» ПРИ ЧИФУ (ВАРИАНТ КОРАБЛЯ С ПОЛНЫМ РАНГОУТОМ)



НАЧАЛЬНИК
СОЕДИНЕННЫХ ЭСКАДР
В ЧИФУ КОНТР-АДМИРАЛ
С.П. ТЫРТОВ



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«КОРЕЕЦ» ПРИ ЧИФУ. 1895 Г.



МИННЫЙ КРЕЙСЕР
«ВСАДНИК» И КРЕЙСЕР
2 РАНГА «ЗАБИЯКА»
В ПОРТ-АРТУРЕ



МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ
ДЕЛ РОССИИ
ГРАФ В.Н. ЛАМЗДОРФ
(1844/1845–1907)

Военно-морской флот на Дальнем Востоке следует не только не сокращать, а наоборот серьезно усиливать. Важнейшим мероприятием, с которого следовало бы начинать усиление эскадры, являлось создание развитой системы базирования. Однако, как показал последующий ход событий, этого сделано не было. Более того, был разработан ошибочный вариант предполагаемого решающего морского сражения с японским флотом. По мнению Морского министерства, победа на море могла быть достигнута только в генеральном морском сражении.

В 1896 году было заключено секретное русско-китайское соглашение и подписан контракт на строительство Китайско-Восточной железной дороги. Для закрепления успеха в русско-китайских отношениях была создана специальная комиссия, направленная в Китай. Руководителем комиссии был Высочайше определен председатель правления Русско—Китайского банка, приближенный ко двору русский дипломат, ориенталист, публицист, поэт, переводчик, князь Э.Э. Ухтомский (1861–1921). В состав комиссии был включен талантливый и блестяще образованный офицер поручик Кавалергардского полка, князь А.М. Волконский (1866–1934).

В 1902–1905 годах князь служил в Главном штабе: помощник делопроизводителя генерал-квартирмейстерской части, помощник столоначальника (с 1903 года), столоначальник (с 1904 года), занимался военной статистикой иностранных государств — то есть выполнял функции аналитика военной разведки.

В конце 1904 года князь А.М. Волконский опубликовал в газете «Новое время» критическую статью о действиях военного ведомства в связи с Русско-японской войной, которая вызвала негативную реакцию его начальства. В мае — августе 1905 года князь Александр Волконский занимал пост начальника 8-го отделения штаба командующего Тихоокеанским флотом, затем был столоначальником, а с мая 1906 года — помощником делопроизводителя Главного управления Генерального штаба (в этом качестве занимался анализом информации по военной ситуации в азиатских странах). Он яв-

лялся ярким сторонником отказа от вмешательства армии в политическую деятельность — эта позиция нашла своё отражение в брошюре «Армия и правовой порядок».

Изучив обстановку в регионе, князь по личной инициативе составил секретную записку. В этой записке задолго до Русско-японской войны князь А.М. Волконский на основании выполненного анализа международной обстановки, с учетом направленности внешней политики Японии предсказал её неизбежность. Первым данную записку по достоинству оценил Его Высочество Великий Князь Александр Михайлович. В частности, Великий Князь отмечал, что князь А.М. Волконский «замечательно верно понял и оценил наше положение на Дальнем Востоке и наметил меры, которые необходимо теперь же, не теряя ни одной минуты, приводить в исполнение». Учитывая исключительную ценность записки, Великий Князь Александр Михайлович передал её Императору Николаю Александровичу.

Записка князя А.М. Волконского представляет собой наиболее обстоятельный анализ ситуации, которая сложилась на тот период времени в регионе, и авторы считают необходимым представить её в монографии практически в полном объёме. Записка А.М. Волконского была опубликована в журнале «Источник. Документы русской истории. Вестник архива Президента Российской Федерации» № 5 за 1995 год, стр.4–16. Ниже представлено её содержание.

«Секретно.

В Военно-Учѣный Комитет Главного Штаба.

Кавалергардского ЕЕ ВЕЛИЧЕСТВА

ГОСУДАРЫНИ ИМПЕРАТРИЦЫ МАРИИ ФЕДОРОВНЫ полка

Поругика Князя Волконского

ЗАПИСКА О НЕОБХОДИМОСТИ УСИЛЕНИЯ НАШЕГО СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Летом текущего 1897 года я был командирован в составе миссии Князя Э. Э. Ухтомского в Пекин. Проведя некоторое время в Сеуле, я через Владивосток и Сибирь вернулся в Петербург. Все мною виденное во время этой поездки навело меня на мысль, что вооруженное столкновение между Россией и Японией близко и неизбежно

и что мы к нему не подготовлены. Мысль моя не есть плод детального изучения вопроса (для сего я не имел ни времени, ни возможности). Эта мысль явилась как следствие впечатлений путешественника. Почему я считаю себя не только вправе, но и обязанным высказать мнение, опирающееся на столь шаткое основание — видно из заключительных слов настоящей записки.

ВВЕДЕНИЕ.

Важность подготовки выгодного стратегического положения на Востоке

Будущее столетие с точки зрения международных отношений, будет веком борьбы за преобладание на берегах Тихого океана.

Было бы преждевременно судить о том, как разыграется эта борьба, но уже теперь ясно и несомненно, что могущественное, обещающее выгоды участие в ней мыслимо для того или иного государства только при обладании сильным стратегическим положением на берегах океана. Ясно также, что мы живем в эпоху, когда европейские правительства уже намечают опорные пункты для распространения своего влияния в этих странах, выбирают уже морские базы, могущие обеспечить их будущее владычество.

Правительство, проглядевшее теперь момент для обладания выгодной для себя базой, упустившее время для создания себе должного стратегического положения, тем самым лишает свой народ в будущем всех бесчисленных выгод, сопряженных с господством над многими миллионными по населению и многоземельными странами.

Таким представляется значение стратегического положения для западноевропейских государств, ибо они имеют здесь лишь колонии и ничем не рискуют в своих далеких неуязвимых метрополиях в случае неудачного исхода войны на Дальнем Востоке. Россия находится в этих краях в совершенно иных условиях: она непосредственно, границами своими, соприкасается со спорными землями и для нее должная стратегическая подготовка важна здесь не только в видах дальнейшего государственного роста: она важна, кроме того, как необходимое условие для успешной охраны уже существующего политического положения; улучшение стратегического положения необходимо нам как условие самозащиты, как мера государственной обороны. Только обеспечив заблаговременно себе должное стратегическое положение, может Россия выйти из борьбы на Дальнем Востоке, сохранив за собой значение мирового государства.

Для владычества над Тихим океаном нужны серьезные морские силы, могущие существовать самостоятельною жизнью независимо от поддержки с далекого запада: нужна не эскадра, опирающаяся на Кронштадт, а флот обеспеченный сильною базой на самом Тихоокеанском побережье. В обладании такой морской базой, обуславливающей возможность существования флота, и заключается центр тяжести вопроса; все остальные меры, могущие быть принятыми на суше, есть не более как средства обеспечить безопасность этой базы. Следовательно, основным требованием является обладание портом: 1) незамерзающим, 2) соединенным с Империей железной дорогой и 3) вполне безопасным со стороны непосредственных соседей. Удовлетворить условию безопасности нельзя иначе, как путем исключительного господства над всем побережьем от Владивостока до нового порта и далее — в зависимости от того, в какой части Желтого моря порт будет избран. Таким образом, мы с первых же шагов приходим к сознанию безусловной необходимости господства над Кореей. Но здесь интересы России сталкиваются с потребностями Японии.

Для Японии обладание корейским полуостровом важно не только в стратегическом отношении, делая ее полной хозяйкой всего Желтого и Японского морей и сразу обеспечив ее сухопутным силам угрожающее положение относительно Южно-Уссурийского края. Обладание Кореей важно для Японии еще как условие, могущее дать необыкновенный толчок ее экономическому развитию. Виды Японии на Корею не суть результат кратковременного увлечения какой-либо шовинистической партии: они выражают естественную историческую потребность 40-миллионного деятельного населения, стесненного в пределах своих островов. Об этом свидетельствует 300-летняя борьба Японии и Кореи; об этом же свидетельствует теперешний рост Вооруженных японских сил. Действительно, какими оборонительными планами со стороны Японии можно объяснить ее стремление создать полумиллионную армию, когда соединенный десант всех европейских держав и тот численностью своей не мог бы превысить пятой части такой армии? Необычайный рост японских сухопутных сил и флота как нельзя более ясно указывает, что у японцев существует определенная программа, совершенно иного, наступательного характера. Их заветная цель — перенести свое владычество на материк; в этом их стремлении главная для них помеха — Россия, и против России, а не против кого-либо иного, направлена лихорадочная деятельность в их армии

и флоте. Какая, однако, может быть в глазах японцев ближайшая, практическая цель войны с Россией? Изгнать нас из Уссурийского края и отрезать от океана? Слишком очевидно, что подобный план не может входить в расчет японцев, ибо самый полный успех их в начале кампании неминуемо закончился бы поражением, когда через год подспели бы наши европейские силы. Не могут также японцы ставить целью войны уничтожение нашей тихоокеанской эскадры, ибо такая победа тоже явилась бы временным успехом: несколько лет усилий дали бы нам возможность выслать в эти воды флот большего состава, чем была прежняя эскадра.

Овладеть Кореей и закрепить ее за собой таким актом международного значения, который лишил бы нас в будущем возможности стремиться к господству над Кореей иначе как нарушив соглашение уже не с одной Японией, но со всеми заинтересованными державами — вот та совершенно определенная цель, которую имеют в виду японцы, упорно и методично готовясь к войне с Россией.

Когда наступит эта война? Ответ ясен: как только Япония будет убеждена в достаточном превосходстве своих сил над нашими. А это время очень близко. Уже нынешним летом (1897 г.) военный агент в Китае имел сведения, что в Японии готовы к объявлению войны, если Критские осложнения поставят нас в затруднительное положение на западе. Чрез несколько лет, когда в Японии будет осуществлена громадная морская программа, перевес в силах так явно склонится в сторону нашего врага, что только какое-нибудь совершенно непредвиденное изменение нынешней политической обстановки может избавить нас от необходимости вступить в эту трудную борьбу.

Итак, международная борьба на Тихом Океане неизбежна. В самом близком будущем она грозит проявиться в форме войны между Россией и Японией. Цель этой войны со стороны Японии — обладание Кореей. Достижение этой цели породит необычайный рост Японского могущества, непосредственно ослабит наше теперешнее политическое положение и обусловит дальнейшее его ослабление в будущем. Создать такую стратегическую обстановку, при которой переход Кореи во власть Японии стал бы фактом маловероятным, — вот, кажется нам, важнейшая для России задача данной минуты на Крайнем Востоке.

Из обзора театра войны постараемся вывести те меры, которые представляются нам необходимыми для решения этой задачи.

I. УССУРИЙСКИЙ КРАЙ.

Вековое движение России на Восток было инстинктивным стремлением стать твердой ногой на берегах Тихого Океана. Спускаясь постепенно по побережью на юг, мы, наконец, остановили свой выбор на Уссурийском крае с его заливом Петра Великого, как на районе, могущем нам обеспечить на берегах океана прочное политическое положение. С тех пор Южно-Уссурийский край выражает собой (и будет выражать впредь до выбора нового, южного порта) всю сумму нашего политического и военного могущества на Дальнем Востоке.

Такая его роль зависит от двух причин: от географического положения и от сосредоточения в нем главной массы наших войск.

На всем огромном протяжении нашей береговой линии имеются лишь два пункта, нападение на которые может оказать влияние на стратегическую сторону кампании: это устье Амура, о котором скажем ниже, и Южно-Уссурийский край. Все остальное побережье совершенно отделено от внутренних районов страны сотнями верст непроходимого пространства; тогда как неприятель, прошедший Южно-Уссурийский край до р. Уссури, открывает себе удобный путь по долине этой реки в глубь Сибири. Потеряв этой край, мы будем вынуждены перенести оборону чуть ли не в Хабаровск. Неприятель, утвердившийся в Южно-Уссурийском крае и превративший его в свою промежуточную базу, восполняет слабые стороны, присущие всяким десантным операциям, и приобретает прекрасное исходное положение для дальнейших наступательных действий. Таким образом, в системе нашей обороны этот край занимает центральное по значению место; потеря его совершенно видоизменила бы наше стратегическое положение и сразу подорвала бы наше политическое значение; поэтому полная обеспеченность обороны Уссурийского края есть первейшее требование государственной безопасности.

Но мало того. Роль этого района не исключительно оборонительная: только будучи сильны в нем, можем мы помышлять о действиях в Корее. Вытесненные из него, мы должны будем совершенно отказаться от каких бы то ни было активных действий вне пределов России и оставим японцев полными хозяевами не только Кореи, но и всех земель, примыкающих с севера к Печилийскому заливу, так что ко времени прихода подкреплений из Европейской России мы найдем японцев вполне уже укрепившимися в Корее и, вероятно, в Манчжурии.

Борьба не может миновать Уссурийский край, ибо в нем сосредоточена живая сила одного из противников. Не ослабив нас здесь, Япония не может быть уверена в успехе своих предприятий в Корее. Она должна или произвести сильную демонстрацию против нашей территории, чтобы задержать часть русских сил от движения в Корею, или же направить в Уссурийский край главные свои силы. Последнее предположение вероятнее, т. к. успех в Уссурийском крае сам по себе отдаст им в руки и Корею.

Итак, двойное значение Уссурийского края весьма велико и необходимость отстоять его во что бы то ни стало — очевидна. Посмотрим, каковы должны быть средства для его защиты.

Они следующие:

1. Наличие в крае достаточных сил для действия против наибольшего десанта, какой можно ожидать со стороны японцев.

Не входя в рассмотрение практического вопроса о численности необходимых для сего войск, скажем лишь принципиально, что в край этот уже в мирное время должно быть стянуто все, что только возможно стянуть. Нынешняя дислокация войск Приамурского края показывает, что в этом отношении могут быть сделаны значительные улучшения.

2. Возможность сосредоточить наши силы к любому пункту высадки — т. е. улучшение путей и увеличение телеграфной сети. То и другое в теперешнем своем виде этой задаче не отвечает.

3. Инженерная подготовка района. Надлежит укрепить вероятные места высадки, возведя в них батареи и подготовив минную оборону. Надлежит укрепить подступы к Владивостоку с сухого пути.

4. Надежность Владивостокских укреплений. Южно-Уссурийский край может окончательно перейти в руки врага не ранее как после падения Владивостока: если этот край можно назвать плацдармом, охраняющим наше влияние на берегах океана, то Владивосток не что иное, как редут этого плацдарма, последнее средство, могущее поддержать наш престиж в случае общей неудачи. Для того чтобы выполнить такое назначение, Владивосток должен быть способен выдержать самую продолжительную осаду, до тех пор, покуда присланные из Европейской России силы не выручат его. Ныне морские сооружения Владивостока близятся к концу даже на Русском Острове, но сухопутные укрепления (если верить тому, что говорится об этом на месте) едва еще намечены и овладеть Владивостоком с сухого пути не представляется никакого затруднения.

Если бы Южно-Уссурийский край мог выполнить свое назначение охраны нашего политического положения путем одних пассивно-оборонительных действий, то упомянутые здесь средства обороны его были бы достаточны. Но оборона наша не достигнет цели, если она не будет активной. Ввиду этого, сверх тех сил, которые назначены собственно для защиты Южно-Уссурийского края, нам необходимо иметь в крае отряд совершенно свободный и достаточно сильный для самостоятельных действий в Корее. Отправку отряда на полуостров удобнее сделать морем, но для этого необходимы транспорты. В случае движения сухим путем отряду придется пройти до Гензана 500 верст, причем, однако, наступление его может быть облегчено мерами (см. ниже), заранее предпринятыми нашими инструкторами в Корее.

Уссурийский край занимает центральное положение в системе нашей обороны; остальные районы театра имеют вспомогательные по отношению к нему роли, которые в двух словах могут быть определены следующим образом: Забайкалье есть промежуточная база; р. Амур — коммуникационный путь, связывающий ее с Уссурийским районом. Через Манчжурию проходит операционная линия Забайкальских войск; господство над Манчжурией дало бы нам новый продовольственный базис. Корея, будучи нейтральной, прикрывает наш правый фланг, находясь в руках японцев, служит угрозой этому флангу и тылу.

II. КОРЕЯ.

Достаточно одного взгляда на карту, чтобы понять стратегическое значение Кореи в борьбе на Тихом Океане.

Флот, владеющий портом на южном берегу Кореи, занимает центральное положение в азиатских частях океана и может действовать по внутренним операционным линиям против Китая, против Японии и на юг — против английского морского пути из Индии в Восточный Китай. Заняв эту позицию, Япония сделалась бы полной хозяйкой всего северо-запада Великого океана. В частности же, флот ее, опираясь на оба берега пролива Браутона и на лежащий в этом проливе остров Цусима, во всякое время мог бы преградить нашему флоту свободный доступ в Китайское и Желтое моря. Если, напротив, один из южных портов (Каргода, Мозам-по) будет в русских руках, то операционная линия нашего флота для действий его в Желтом и Китайском морях сократится на 2 дня пути. Занятие

одного из более северных портов, лежащих в Корейском заливе (напр., Порт-Артура или Талиен-вана), не доставило бы нам указанной выгоды, но зато приблизило бы нашу морскую базу к железнодорожному Маньчжурскому пути.

Таково значение береговой Корейской линии; но и вопрос о том, кто будет господствовать над всем полуостровом, не менее важен.

Овладев им, Япония в течение 2–3 лет успеет создать себе прекрасный базис для действий против нас. Ходячее мнение о бедности Кореи опровергается знатоками этой страны (Моллендорф), а значительный вывоз из страны предметов довольствия (риса, бобов) ясно свидетельствует, что японцы с первых же дней найдут здесь известный избыток продовольствия. Широкое развитие японского транспортного флота и близость Японии до крайности облегчат организацию базы и дадут возможность беспрепятственно, еще в мирное время, перебросить на полуостров целую армию в течение нескольких недель. Утвердившись в северной части страны, японские силы будут в состоянии действовать как в тыл Южно-Уссурийского края, так и против Маньчжурии, постоянно угрожая отрезать нас от Великого Океана и закрыть нам доступ к Печилийскому заливу. Ныне уже строится Маньчжурская дорога; рано или поздно от нее отделится отросток к Печилийскому заливу. Как отросток этот (вероятно, Бодуне — Шанхай-гуань, или Бодуне — Порт-Артур), так и участок дороги Бодуне — Нингута — Владивосток в равной мере будут находиться под ударами японских сил, сосредоточенных в северной Корее. Овладев одной из этих ветвей, японцы станут господствовать над всей Маньчжурской железной дорогой, а следовательно, и над всем пространством от границы Забайкалья до Уссурийской границы. Поэтому, если мы допустим японцев утвердиться на севере полуострова, мы будем вынуждены кроме двух крепостей, прикрывающих головы Сибирской дороги, иметь целую систему укреплений для охранения ее конечных ветвей. Трудно предвидеть, какое напряжение народных сил потребовалось бы с нашей стороны в будущем, чтобы создать в этой далекой окраине, бедной средствами и людьми, достаточное противодействие тем силам, которые японцы сравнительно легко могут сосредоточить в северной Корее.

Корея может быть рассматриваема как заслон Китая против Японии; одной из основных причин блестящего состояния тыловой службы у японцев в последнюю Китайско-японскую войну был тот факт, что они еще до открытия военных действий заняли Сеул и пути,

ведущие к нему от места высадки их армии, и обратили страну в свою промежуточную базу. Если мы будем господствовать в Корее, то Япония, лишившись этой базы, должна будет иметь непрерывный путь подвоза из Японии прямо до места высадки на Китайском побережье; такое удлинение коммуникационного пути вынудит японцев увеличить число транспортов и заставит выделить из состава боевой эскадры большее число военных судов для их прикрытия.

Из всего сказанного очевидно, что с занятием Кореи японцами произойдет полное изменение нашего стратегического положения: те части побережья, в обладании которыми заключается (с точки зрения международных отношений) все общегосударственное значение Сибири, будут находиться под постоянной угрозой быть отрезанными от Империи; Южно-Уссурийский край вместо того, чтобы служить выражением политического могущества России на Дальнем Востоке, станет Ахиллесовой пятой нашего международного положения; станет тем районом, давление на который со стороны Англии доставит ей компенсацию за ее оборонительное против нас положение в Сев. Индии.

Средства воспрепятствовать переходу Кореи в руки японцев следующие:

1. Содержание во всех корейских городах, где есть японские гарнизоны, русских гарнизонов равной силы.

2. Широкое развитие в Корее русского инструкторства, согласно проекту полковника Путята.

В настоящее время Сеульский гарнизон весь находится под командой русских офицеров: это обеспечивает страну от всякого невыгодного для нас дворцового переворота и дает возможность иметь короля на нашей стороне. Последнее обстоятельство тем более важно, что несчастным договором, заключенным Ямагатою в Москве с кн. Лобановым, мы совершенно связали себе руки для активной роли в Корее: единственный выход из этого положения — действовать от имени короля.

Дальнейшее развитие инструкторства, перенесение его в провинцию, будет иметь огромное значение:

- а) оно даст нам в мирное время полное военное господство в стране;

- б) даст возможность изучить страну и знать положение дел несравненно полнее, чем это может быть сделано обычной военной и дипломатической агентурой;

в) обусловит возможность подготовить страну в военном отношении для наших целей. Средством к сему будет служить:

1. дислокация инструкторских войск соответственно возможным местам высадки японцев;
2. подготовка операционного пути для нашего Уссурийского отряда (улучшение дорог, устройство этапов, укреплений и пр.);
3. устройство при помощи войск нужных для нас дорог и телеграфных линий и их охранение;

г) в случае занятия нами порта, инструкторские войска облегчат его устройство и сухопутную его оборону.

Мы указали меры военного характера, могущие быть примененными на самой корейской территории; но, в сущности, все мероприятия в Уссурийском крае, в Манчжурии и т. д. должны иметь в виду ту же задачу — русское господство в Корее.

Форма, в которой должно выразиться это господство, вполне определяется той целью, которую в данном случае преследует Россия. России важно не обладание Кореей, а изъятие ее из-под влияния тех, в руках кого она обратилась бы в орудие против нас. Россию интересует не территориальное приобретение, которое вызвало бы отягощение государственных средств на посылку гарнизонов, чиновников, строение крепостей... и не экономическое господство, до которого в этих краях мы долго еще не дорастем, а — полное изолирование королевства в смысле международных отношений. Поставить Корею в положение Бухары — таким представляется нам идеал, к которому надо стремиться в этом вопросе.

Существует, однако, проект разрешить его в другом смысле — поделив Корею между Россией и Японией. Предполагают, что такой дележ навсегда удовлетворит последнюю и умиротворит обе стороны. Этот проект носит все типичные черты чисто кабинетного мышления: одним почерком пера он как бы разрешает сложный вопрос, на самом же деле невыполним, т. к. вовсе не сообразуется с фактами.

1) Легко провести разграничительную черту на карте, но трудно будет охранить ее неприкосновенность в действительности. Народы, обладающие европейской материальной цивилизацией, раз утвердившись на территории малокультурных племен, силою вещей вынуждены бывают расширять свои границы; об этом свидетельствует наше движение к Великому Океану и в глубь Средней Азии, встречное последнему английское движение, а также центро-

стремительное движение всех европейских наций на Африканском материке. Японцы, воспринявшие европейскую культуру, от природы одарены духом воинственности, наживы, эксплуатации слабых, а потому искусственная граница, проведенная в Корею, сама по себе не в силах будет удерживать их наступательного движения. Потребуется создать серьезную оборонительную линию и притом на дорогомостоящих европейских началах соответственно европейскому же характеру японского военного дела.

2) При разделе Япония получит южную часть полуострова, а, следовательно, флот ее приобретет все те выгоды стратегического положения, о которых мы говорили выше.

3) Затем, проект этот как бы игнорирует существование 10-миллионного корейского народа, а между тем мы должны предвидеть то недалекое уже время, когда и он заявит свои желания: такой искусственный дележ может внести в этот вопрос новые осложнения. Корея есть достояние России и граница между Россией и Японией может быть только одна — океан.

Я говорил выше, что виды Японии на Корею суть выражение ее исторической потребности найти выход своему чрезмерному населению. Россия вынуждена поставить преграду этим замыслам, поскольку они касаются смежных с нами земель. Но движение японского народа на юг, его утверждение на островах Тихого океана вовсе не противоречит интересам России. Поистине странно было бы уступить Японии «русскую» Корею, вместо того чтобы облегчить ей выход на испанские Филиппины и голландский архипелаг. Мы должны примириться с мыслью, что Японии суждено стать великой морской державой, но нам не безразлично, где будет центр ее морского могущества, в наших ли водах или же на юге: Япония, сосредоточившая свое морское могущество на севере, — авангард Англии против нас; Япония, сосредоточившая его на юге, на мировых путях из Индии в Восточную Азию, Австралию и Южную Америку, — враг Англии. Воспользоваться естественной потребностью своего врага с выгодой для себя — не есть ли это благодарнейшая из задач дипломатии?

III. МАНЧЖУРИЯ.

Во время мобилизации 1895 года Приамурским военным округом возлагалась большая надежда на войска, сосредоточенные в Забайкалье. Действительно, движение отряда через Манчжурию на Цицикар и Нингуту и выход его в тыл и фланг японскому десанту является од-

ним из важнейших средств в системе нашей обороны: оно уничтожит характер «мешка», присущий Уссурийскому краю, и свяжет действия высадившихся японцев страхом за свои сообщения. Если таково значение этого средства, то вполне логично позаботиться об усилении того влияния, которое оно может оказать на ход кампании.

Движение отряда 1896 года от р. Аргуни до Цицикара было рассчитано на 20 переходов; от этого пункта до Нингуты расстояние еще больше, переходов 25; следовательно, отряд может достигнуть Уссурийской границы не ранее двух месяцев после объявления мобилизации и японцы в продолжение 4–6 недель со времени высадки могут спокойно вести наступление к Владивостоку. Кроме того, отряд, который было решено послать в 1896 году через пустынную, малоизвестную западную Манчжурию, был очень невелик. Желательно в будущем увеличить отряд и ускорить его появление вблизи противника. Постройка Маньчжурской железной дороги дает к тому полную возможность. Под видом охранения работ вдоль восточной части дороги (в Цицикаре, Бодуне, Нингуге, Омосо...) возможно сосредоточить значительные силы. Тогда мы уже в самом начале кампании будем иметь тот результат, на который рассчитывали чрез 2 месяца — с приходом Забайкальского отряда. Сосредоточенные таким образом силы составили бы наш авангард, не только для действия к стороне Уссурийского края, но также и в случае действий по направлению к Лиатунгу и Корее.

Если мера эта правильна, то способ ее осуществления должен быть смел и энергичен, — иначе она не принесет ожидаемой пользы. Посылка в Манчжурию мелких отрядов, как это делается теперь, имеет все дурные стороны этой меры, вызывает опасения китайских властей и иностранцев и в то же время вовсе не увеличивает нашей боевой готовности. Посылка нескольких вновь сформированных для этой цели батальонов тоже явилась бы полумерой, ибо все внимание подобных частей поневоле обращается на устройство хозяйства в ущерб воинским их качествам. По нашему крайнему разумению в Манчжурию следует послать, не откладывая сего в долгий ящик, сплоченную бригаду (дивизию) частью сухим путем, частью на Добровольном флоте с открытием навигации.

В августе нынешнего года Приамурский край посетил помощник начальника японского главного штаба генерал Каваками, пользующийся большим авторитетом в японском военном мире, между прочим, как человек, выработавший талантливый план последней вой-

ны. Эта поездка, во время которой его сопровождало несколько весьма наблюдательных японских офицеров генерального штаба, была, в сущности, рекогносцировкой Приамурья и несомненно, что впечатления, вынесенные генералом Каваками, определяют собой на несколько ближайших лет военную политику Японии. Решительное проведение указанной выше меры существенно изменит наше стратегическое положение и, нарушив своей неожиданностью планы Японии, быть может, вынудит ее отдалить время объявления войны.

С этой мерой тесно связана вторая роль, географически присущая Манчжурии, — роль продовольственного базиса.

Уже теперь войска Уссурийского края наполовину довольствуются привозным хлебом; сосредоточение в крае еще больших сил немислимо без соответственного улучшения подвоза продовольствия. Географическое положение Манчжурии с ее судоходными притоками Амура как нельзя более способно облегчить эту задачу. Между тем наши торговые сношения с Манчжурией совершенно ничтожны. В нынешнем году по Сунгари поднялось лишь 4 парохода; китайские власти нередко препятствуют вывозу проданных партий хлеба: китайские купцы знают, что мы нуждаемся в их услугах и злоупотребляют этим. Необходимо назначить агентов в важнейшие города, лежащие по системе Сунгари; увеличить число пароходов, снабдив их орудиями и военной командой (дабы торговые обязательства китайцами выполнялись); учредить склады на случай кампании для продовольствования отрядов, оперирующих в Манчжурии, и для непрерывности подвоза в Уссурийский край по Амуру... Необходимо, одним словом, воспользоваться постройкой Маньчжурской ж. д. для того, чтобы превратить Восточную Манчжурию в систематически организованную продовольственную базу. О необходимости господствовать в Манчжурии ради охраны Сибирской ж. д. от японцев в случае их утверждения в Корее или на Лиатунге — сказано выше при обзоре Корейского региона.

IV. РЕКА АМУР.

Владея таким великолепным коммуникационным путем, как Амур, мы до последних годов не заботились в должной мере о его безопасности.

Вопрос об укреплении устья Амура переживал в течение долгих лет колебания совершенно удивительные для такого детски ясного вопроса. Одна неприятельская мореходная канонерская лодка, про-

бравшаяся до Хабаровска, может надолго расстроить организацию нашего подвоза. Доступ в Амур должен быть абсолютно заперт. Несколько возводимые ныне в Николаевске укрепления (характер которых стеснен весьма экономным денежным отпуском) отвечают этой цели — судить об этом могут лишь люди, близко стоящие к делу.

В военное время по всему Амуру загуляет и русская, и разноплеменная азиатская вольница: для обеспечения свободного плавания по Амуру и его притокам надо снабдить пароходы орудиями; эта мера окажет немалую услугу также в случае успеха японцев в Уссурийском крае.

V. ЗАБАЙКАЛЬЕ.

Относительно Забайкалья может явиться лишь один принципиальный вопрос: не сосредоточено ли в нем чрезмерное количество войск? Присутствие их здесь должно объясняться или невозможностью продовольствовать их в местностях, лежащих ближе к району столкновений, или необходимостью воздействовать на Китай. Всякий батальон, излишний с этих двух точек зрения, должен быть отсюда переведен на восток.

Меня могут упрекнуть в том, что я как бы игнорирую такой важный фактор предстоящей войны, как Сибирская жел. дор. Но, во-первых, мы говорим здесь о ближайших годах, предшествующих окончанию ее постройки, ибо в интересах Японии объявить нам войну до наступления этого события, как только значительная часть японской судостроительной программы будет выполнена. Затем, слабая провозоспособность дороги не дает возможности рассматривать ее как средство к значительному изменению численности войск в первые месяцы кампании; дорога окажет влияние только к тому времени, когда судьба первого периода кампании будет уже решена, т. е. ко времени или перенесения нашей оборонительной линии в глубь Приамурья, или же — решительного нашего наступления в Корею (Манчжурию). Наконец, если не будут заблаговременно сосредоточены войска в Восточной Манчжурии, то всю Маньчжурскую жел. дор. от самой границы Забайкалья до Владивостока надо считать как бы несуществующею со дня высадки японцев в Печилийском заливе или утверждения их в северной Корее.

Общеизвестные данные, относящиеся к сравнению русского и японского флотов, как нельзя более подтверждают мысль о нашей неподготовленности к войне.

Японцы обладают широкой, безопасной базой в своем Внутреннем море, а передовые их пункты вынесены для операций на Желтом и Японском морях — в Корейский пролив. Их флот располагает многочисленными угольными станциями, приблизительно 20 доками, 5 адмиралтействами и 7 частными судостроительными мастерскими. У нас вместо всего этого одно адмиралтейство во Владивостоке с одним доком и с мастерскими, не могущими удовлетворить потребностям эскадры; в силу последнего обстоятельства суда (по общему мнению моряков) никогда не бывают в должной исправности. В деле снабжения углем мы находимся в руках японцев.

Программа ужасающего развития японского флота настолько близка к осуществлению, что не составляет уже секрета — она известна всему миру: на вопрос же, есть ли у нашего морского ведомства ответная программа, могли бы ответить с уверенностью лишь очень немногие лица — настолько мало продвинулось это дело.

Резервом Тихоокеанской эскадры служит Балтийский флот. Предполагая его наибольшее напряжение (т. е. предполагая, что все наши суда в Средиземном море переведены и что в Балтийском море оставлено лишь то, что не способно выжить в океане), летом 1897 года можно было бы сосредоточить на Востоке силы, равные японским. Но уже в 1900 году, ко времени осуществления большей части японской программы (если принять во внимание заведомо строящиеся у нас и у японцев суда), активные части флотов выразились бы — для русских 41, а для японцев 60-ю кораблями.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

В возможно кратких чертах мы охарактеризовали общее государственное значение всего театра войны и указали на роль отдельных его регионов. Мы видели, что Корея при настоящем положении дела совершенно не обеспечена от захвата ее Японией; видели, что Манчжурия находится совершенно вне нашего военного влияния в мирное время и что даже Южно-Уссурийский край недостаточно еще обеспечен в смысле обороны.

Нет, следовательно, сомнений в том, что мы к борьбе не подготовлены.

Из вышеизложенного ясно также, что срок, которым мы можем располагать для улучшения нашей стратегической подготовки, весьма краток, а меры, необходимые для такого улучшения, весьма просты и при значительном расходе осуществимы в течение 2–4 лет.

Следовательно, подготовка еще возможна, и весь вопрос в том, приступим ли мы к ней немедленно или упустим время, пребывая в бездействии. Дальнейшие выводы, которые можно сделать из изложенного, следующие:

1) Необходимо иметь общий план стратегической подготовки, охватывающий собой все районы театра войны и деятельность флота, как органические части одного целого.

Мне, конечно, не может быть известно, существует ли такой план или нет, но если и существует, то он очень далек от своей реализации, иначе он не мог бы оставаться неизвестным для второстепенных деятелей в крае. План кампании, выработанный в 1895 г., не может соответствовать указанной цели, т. к. он был вызван необходимостью подготовиться к войне с Японией чуть ли не накануне разрыва с ней: спешные меры нескольких месяцев не могут заменить систематическую подготовку мирного времени.

2) Необходимо, чтобы выработанный в Петербурге план касался лишь общей, принципиальной стороны дела; детальную же разработку мер, проведение их в жизнь необходимо предоставить местным деятелям, облеченным доверием центральной власти.

Наши азиатские окраины страдают от чрезмерной централизации государственного управления. Всякий, кому дороги интересы отечества, вправе ожидать, что на этот раз — в спешном и важнейшем деле приготовления обороны края — будет сделано отступление от обычной системы. В данном случае важны не детали дела — важен самый факт быстрого и энергичного осуществления той или иной меры.

3) Оборона края — дело такой первостепенной государственной важности, что вопрос о денежных средствах отпадает.

Таковы выводы формального характера; переходя к более практической стороне дела, можем указать на следующие важнейшие меры стратегической обороны.

1. Усиление флота.

2. Ускорение работ по укреплению Владивостока с сухого пути.

3. Перевод в Манчжурию бригады или дивизии из Европейской России или с Кавказа.

4. Обращение Восточной Манчжурии в продовольственную базу.

5. Развитие инструкторского дела в Корее.

В заключение поставим вопрос, не даст ли удачное согласование времени усиления флота и появления отряда в Манчжурии возможность вполне без риска занять порт на берегу Ляодунского полуострова?

Неудачный исход войны с Японией будет началом новой эры в истории России на Дальнем Востоке.

В продолжение двух столетий мы жили в Сибири спокойно, имея соседями слабое государство и добродушные племена; без тяжких жертв, одним фактом превосходства нашей культуры и нашего человеческого отношения к инородцам, мы подвигались вглубь материка, и в руках гениального Муравьева несколько сот русских солдат оказались достаточным орудием, чтобы присоединить к России целые страны. Нетревожимые в настоящем, мы в будущем во всем Северном Китае могли видеть наше естественное наследие.

Неудачный исход предстоящей войны поставит нас лицом к лицу с совершенно иными соседями, ибо он послужит сигналом, по которому все европейские государства ринутся на Север Азиатского материка. Если мы теперь оказались не в силах задержать захват немцами бухты Цзяоджоу, то какими средствами остановим мы, после неудачной войны, территориальное разрастание иноземного влияния в Китае? Чрез 10–15 лет в нашем соседстве вырастет германская шандунская провинция, создадутся британские и японские территории. Тогда исчезнут все исторические выгоды нашего исключительного господства над Севером Азии; сюда будут перенесены все невыгодные для нас данные европейских отношений и в случае европейской войны с любым из наших врагов нам придется вести борьбу на два фронта.

Таково значение предстоящей войны с Японией, а между тем, если сравнить медлительность нашей подготовки к ней с быстротою роста японских вооруженных сил, приходится сознаться, что мы находимся в состоянии летаргического сна. Если он продолжится еще несколько лет, то Владивостоку грозит судьба Севастополя. Быть может, она будет исполнена такого же бесполезного героизма, но вред от неудачного исхода войны будет несравненно тяжелее, чем результат Крымской кампании; ибо если в Европейской России мы могли после поражения встать на ноги через 20 лет, то чтоб вновь окрепнуть в далекой и слабейшей нашей окраине, нам потребуется столетнее напряжение народных сил.

Правильно ли мое мнение — судить не мне, но придя к такому выводу и в то же время веря, что положение дела еще может быть улучшено, я, естественно, счел своим нравственным долгом представить мое откровенное суждение на суд лиц, могущих влиять на ход событий на Дальнем Востоке.

3 декабря 1897 года»
(см. ГА РФ. Ф. 543. Оп. 1. Карт. IX. Д. 173. Л. 1–27)



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II
АЛЕКСАНДРОВИЧ
(НА БОРТУ КРЕЙСЕРА
«АСКОЛЬД»)

Несмотря на такую оценку, в январе 1896 года было принято исключительно ошибочное решение — Соединенная эскадра была расформирована, и на её базе было создано новое объединение. Начальником новой эскадры Тихого океана был определен внебрачный сын Императора Александра II адмирал Е.И. Алексеев (1843–1918). Такое назначение также следует считать очередной ошибкой в серии трагических ошибок в истории нашего военного флота на Дальнем Востоке. В состав эскадры вошли пять крейсеров первого ранга, два крейсера второго ранга, пять канонерских лодок, два мин-

ных крейсера и два миноносца. На тот период времени представленного состава сил флота Тихого океана было недостаточно для обеспечения проведения агрессивной политики в регионе. Однако политическое окружение Императора с данной объективной реальностью не считалось.

По личному Указу Его Величества Императора Николая II решался вопрос определения главной базы флота. К сожалению, решение данного вопроса недопустимо затягивалось. Историки до настоящего времени не могут найти объяснения такого поведения Его Императорского Величества Государя Императора. Скорее всего, его ближайшее окружение не смогло или не желало убедительно доказать необходимость скорейшего строительства мощной военно-морской базы на Дальнем Востоке. Князь Феликс Юсупов (1887–1967) вообще говорит о предательстве трона и России в ближайшем окружении Его Императорского Величества.

В качестве вариантов рассматривались различные порты Кореи и Китая, например, Чифу, Кио-Чао, Чемульпо, Фузан, Мозампо, Гензан. В период своего командования адмирал Е.И. Алексеев так и не решил этот важнейший для русского военного флота на Дальнем Востоке вопрос. Главная причина этого — пассивность командующего и его стремление любым доступным способом не осложнять свои отношения с Правительством России. Эта черта характера известного на флоте и опытного адмирала до конца жизни оставалась его главным недостатком. В то же время Е.И. Алексеев как

профессионал глубоко осознавал необходимость решения для военного флота России на Дальнем Востоке данной проблемы. Более того, он постоянно докладывал, что флот Тихого океана при отсутствии развитой системы базирования обречен. Нарращивание боевого состава флота стало бы возможным только после создания его главной базы, а для этого требовалось принципиальное решение Российского правительства. Однако такого решения Правительства Российской Империи так и не последовало. Вообще на протяжении практически всей истории Российского государства отношение его Правительства к Императорскому флоту было далеко неоднозначным и чаще всего безразличным и даже резко отрицательным. В настоящее время ситуация не изменилась.

Генерал-адъютант, адмирал, Член Государственного Совета, бывший Наместник Его Императорского Величества Алексеев Е.И. родился 11 мая 1843 года. В 1856 году он был определен в Морской Кадетский Корпус. В период с 1863 по 1867 год Е.И. Алексеев совершил свое первое кругосветное мореплавание на корвете «Варяг» (варягами на Руси до XIII века называли скандинавских мореплавателей, купцов и воинов). Затем в течение более 9 лет будущий адмирал совершал плавания в Атлантическом океане. В 1878 году Е.И. Алексеев был командирован в Америку для принятия крейсера «Африка» (назван в честь 32-пушечного фрегата, участвующего в Чесменском сражении 1770 года). Во время этой командировки Е.И. Алексеев проявил себя достаточно принципиальным офицером. По его требованиям в конструкцию создаваемого корабля были внесены отдельные, весьма полезные изменения. Эти изменения касались вооружения корабля и условий размещения его экипажа.

В 1883 году Е.И. Алексеев назначается морским агентом во Францию. В 1886 году, находясь во Франции, он назначается командиром крейсера «Адмирал Корнилов».



АДМИРАЛ Е.И. АЛЕКСЕЕВ
(1843–1918)



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «АФРИКА»

В 1892 году Е.И. Алексеев назначается на должность помощника начальника Главного Морского штаба. Через три года (в 1895 году) адмирал Е.И. Алексеев вступает в должность начальника эскадры Тихого океана. В 1897 году он становится старшим флагманом Черноморского флота. На всех занимаемых должностях адмирал Е.И. Алексеев зарекомендовал себя достаточно подготовленным руководителем, способным принимать и отстаивать самостоятельные решения. Однако, по мнению специалистов, оригинальностью эти решения не отличались и достаточно часто носили конъюнктурный характер. Адмирал Е.И. Алексеев четко следовал бытующим, а в определенном смысле рутинным, установившимся в Российском военном флоте подходам и традициям. Стремление к аналитической деятельности для Е.И. Алексева также было недостаточно характерно. В то же время весьма положительную оценку деятельности адмирала Е.И. Алексева на этом посту давал адъютант Его Императорского Высочества Великого Князя Алексея Александровича, контр-адмирал А.А. Волков (1870–1954).



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«АДМИРАЛ КОРНИЛОВ»



НАМЕСТНИК ЕГО
ИМПЕРАТОРСКОГО
ВЕЛИЧЕСТВА ГЕНЕРАЛ-
АДЪЮТАНТ АДМИРАЛ
Е.И. АЛЕКСЕЕВ

С 1900 по 1908 г. А.А. Волков состоял адъютантом Великого князя, генерал-адмирала Алексея Александровича, был командиром императорской яхты «Нева» (1909–1910) и канонерской лодки «Хивинец» (1910–1911). В 1912–1913 гг. А.А. Волков — флаг-капитан штаба начальника бригады линейных кораблей эскадры Балтийского моря.

В августе 1899 года Е.И. Алексеев Высочайшим решением был назначен главным начальником и командующим войсками Квантунской области и морскими силами в Тихом океане. Эту наиболее высокую должность адмирал Е.И. Алексеев занимал до 1903 года. С 1903 года он становится Наместником Его Величества Императора Николая II на Дальнем Востоке.

О назначении Е.И. Алексева на должность командующего морскими силами на Дальнем Востоке контр-адмирал Б.П. Дудоров в журнале «Морские Записки» (№ 43 1956 года) на стр. 6 писал: «Из трех

возможных кандидатов — Макарова, Дубасова и Алексеева (поведение Скрыдлова его исключало) первые два, из-за своих прямых и беспоконных (а у Дубасова даже очень резкого) характеров, имели немало врагов в высших сферах Морского Министерства. Единственно Алексей, как было сказано раньше, сумел не только ладить с ними, но и показать свои достижения за время командования эскадрой в самой чувствительной области — экономии в расходах...».

С началом войны адмирал Е.И. Алексеев назначается Главнокомандующим всеми российскими вооруженными силами на Дальнем Востоке. Во время всего периода войны адмирал Е.И. Алексеев обоснованно выступал сторонником активных и совместных боевых действий армии и флота. 12(25) октября 1904 года, согласно его личной просьбе, Е.И. Алексеев был официально освобожден от должности Главнокомандующего российскими вооруженными силами на Дальнем Востоке. Телеграмму об отказе от командования на Высочайшее имя Императора адмирал Е.И. Алексеев направлял из Порт-Артура 22 января 1904 года. На эту должность Императором был назначен Военный министр России генерал от инфантерии А.Н. Куропаткин (1848–1925). Анализируя роль Е.И. Алексева в Русско-японской войне, уместно привести следующие слова: «На этом посту Алексева застала в 1904 году Русско-японская война, в которой ему пришлось играть страдательную роль, ибо общественное мнение России, не подготовленное к войне правящими сферами, возложило на него ответственность не только за её возникновение, но и за нашу неподготовленность к ней, в качестве же главнокомандующего он оказался лишенным всей полноты власти в руководстве военными операциями, вследствие назначения ему «самостоятельного помощника» в лице генерала Куропаткина, занимавшего до тех пор пост военного министра». С первых дней совместной службы между



КОНТР-АДМИРАЛ
Н.А. ВОЛКОВ.
ФЛАГ-ОФИЦЕР
ШТАБА НАЧАЛЬНИКА
ЭСКАДРЫ АДМИРАЛА
Ф.В. ДУБАСОВА.
АДЪЮТАНТ
ВЕЛИКОГО КНЯЗЯ
АЛЕКСЕЯ
АЛЕКСАНДРОВИЧА



Н.И. СКРЫДЛОВ
(1844–1918)

генералом А.Н. Куропаткиным и адмиралом Е.И. Алексеевым сложились достаточно сложные отношения, которые отрицательно влияли на принимаемые Главнокомандующим стратегические военно-политические решения. Следует особенно отметить, что именно Е.И. Алексеев 20 января 1904 года телеграфировал в Санкт-Петербург о том, что «непрекращающиеся военные приготовления Японии достигли уже почти крайнего предела, составляя для нас прямую угрозу ... принятие самых решительных мер с нашей стороны для усиления боевой готовности войск на Дальнем Востоке не только необходимо в целях самообороны, но, может быть, послужит последним средством избежать войну, внушая Японии опасения за благоприятный для неё исход столкновения» (см. Военная Энциклопедия. Т-во И.Д. Сытина, Петербург 1911г., с.304–305).

Ещё более сложные отношения Е.И. Алексеева были с вице-адмиралом С.О. Макаровым. Отдельные авторы отмечают, что адмирал Е.И. Алексеев откровенно завидовал его талантам и не прощал ему самостоятельной и независимой позиции. После назначения С.О. Макарова командующим Тихоокеанским флотом, Наместник достаточно откровенно мешал ему действовать самостоятельно. Дело доходило даже до отмены отдельных решений Командующего. Наиболее негативно о назначении Е.И. Алексеева Наместником Его Величества высказывался министр финансов С.Ю. Витте, «считавший Алексеева не только выскочкой, но и одним из главных виновников все более усложняющегося положения в регионе. Что касается боевых заслуг адмирала, то Сергей Юльевич утверждал, что Алексеев даже не слышал в жизни ни одного выстрела...».

Говоря о личности адмирала Е.И. Алексеева, необходимо также отметить, что японцы, зная о «наличии наступательных тенденций в его стратегии», относились к нему крайне враждебно. В то же время генерала А.Н. Куропаткина японцы, по словам английского военного агента Я. Гамильтона, «скорее любили». Генерал Я. Гамильтон был кадровым офицером британской армии и являлся официальным представителем своей страны на театре военных действий. Он имел богатый опыт строевой и штабной службы в колониальных войнах Англии в Африке и Индии, а также в англо-бурской войне 1899–1901 гг., где впервые в истории применялась новейшая боевая техника, например, пулеметы, скорострельные артиллерийские установки и пр.

Можно привести выдержку из воспоминаний генерала Я. Гамильтона (конец 1903 г.): «В лице Японии мы имеем соседа, заслуживаю-

щего полного с нашей стороны внимания... Японская армия уже теперь представляет собой внушительную силу, прекрасно организованную, составленную из отличных солдат, очень хорошо обученных и воспитанных, руководимых офицерами, всецело преданными своему делу, относящимися к службе с завидною любовью и рвением... Я не удивлюсь, если через 10–15 лет японская армия будет отнесена к числу первоклассных. А за этою армией стоит нация честолюбивая, может быть, даже чересчур, готовая на все жертвы для славы Японии. Одержав победу над Китаем, у нее не будет другого стремления, как помериться силами с европейскою державой, а таковою, по самому положению Дальнего Востока, может быть только либо Россия, либо Англия...»



БРИТАНСКИЙ ВОЕННЫЙ
АГЕНТ АРМИИ КУРОКИ
ГЕНЕРАЛ СЭР
Я. ГАМИЛЬТОН

По словам очевидцев, адмирала Е.И. Алексеева на протяжении всего периода его нахождения на Дальнем Востоке оскорбляла пассивная политика Российского правительства по отношению к Японии. Он, скорее всего, был сторонником активных военных действий в решении проблем между Россией и Японией в регионе. Однако такая позиция адмирала не находила своего выражения в его же конкретных боевых решениях и планах.

Результатом деятельности Я. Гамильтона на посту британского военного агента при армии Куроки, общим результатом его наблюдений за ходом всей кампании стал созданный им уникальный двухтомный труд: «Записная книжка штабного офицера во время русско-японской войны». Несмотря на то, что данный труд отличается ярко выраженной тенденциозностью, он имеет большое военно-историческое значение. По мнению историков, лучший вариант перевода этого труда на русский язык выполнили Б. Семенов и Ю.С. Лазаревич (СПб, 1906–1907 гг.).

В начале своих дневниковых записей сэр Я. Гамильтон отмечал: «Удивительно, как Россия не могла разгадать истинного могущества Японии. ... Как легко было привести Россию в состояние сладкого усыпления прессой и общественным мнением Запада! С каким понятным пренебрежением должна была смотреть Япония на все эти уверения и убаюкивания. Я думаю даже, что это входило в её пла-



КОМАНДУЮЩИЙ 1-Й ЯПОНСКОЙ АРМИЕЙ
ГЕНЕРАЛ КУРОКИ



происхождения. Во время войны Босин Т. Куроки сражался на стороне проимператорских сил против сёгуната. Во время восстания Сацума командовал полком. В японо-китайской войне 1894—1895 годов командовал 6-й дивизией и особенно отличился при взятии Вей-хай-вэя. В 1903 году граф Т. Куроки назначен членом императорского военного совета и командующим 1-ой армией.

Полководческий талант Т. Куроки впервые проявился при штурме Вей-хай-вэя. Перед Русско-японской войной способного военачальника назначают командующим 1-й японской армией. С первых



ИЗОБРАЖЕНИЕ
ГЕНЕРАЛА КУРОКИ
НА ЯПОНСКИХ
НАРОДНЫХ
КАРТИНКАХ

боевых эпизодов Русско-японской войны Т. Куроки зарекомендовал себя чрезвычайно энергичным смелым, боевым генералом. Первые победы им были одержаны над русскими войсками на Ялу, под Ляояном и Бенсиху. Британский агент Я. Гамильтон в своих воспоминаниях о Т. Куроки в «Записной книжке штабного офицера во время Русско-японской войны» пишет: «У Куроки нет тенденций бояться расходовать свои резервы. Его метод распоряжаться ими чрезвычайно смело. ... Его истинное достоинство состоит в том, что он не переступает границы ответственности, пока все идет своим порядком. В крайнем же случае он способен принимать рискованнейшие решения, которые могут повлечь за собой самую тяжелую ответственность. ... В работу своего штаба он не любит вмешиваться;

ны». Какая объективная и одновременно оскорбительно образная оценка нашей политики в данном регионе.

Японский генерал, граф, командующий 1-й армией Тамэмото Куроки родился в семье самурая в 1844 году. Истинного происхождения генерала подлинно не установлено. Существует три основных версии его

философски спокойный и как бы безучастный на поле сражения, он предоставляет престиж своего имени и репутации для отдачи распоряжений». О стратегической подготовленности японских армий генерал Я. Гамильтон в своих дневниках писал: «... Прежде всего, поражает ясный, простой и прямой характер японской стратегии, хотя и применяемой в грандиозных размерах. Кажется, Клаузевиц, говорит, что на войне все просто; но ведь простое наиболее трудно. Вероятно, впоследствии Маньчжурская кампания будет цитироваться как образец этого...». Конечно это весьма завышенная оценка действий японских армий.

В отличие от русского генерала А.Н. Куропаткина, после Русско-японской войны Т. Куроки стал подлинным народным героем Японии.

О неудовлетворительной деятельности генерала А.Н. Куропаткина на посту Главнокомандующего свидетельствует также ещё один уникальный материал — дневник участника обороны Порт-Артура подполковника (полковника) С.А. Рашевского (1866–1904) (Рашевский С.А. Дневник (Порт-Артур, 1904). — М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1954).

В дневнике этого благородного, смелого офицера, подлинного народного героя особенно наглядно представлена вся трагическая эпопея Порт-Артура, в том числе и гибель кораблей эскадры на внутреннем рейде этой крепости. В период обороны Порт-Артура вел свой дневник и лейтенант А.В. Колчак. По словам очевидцев, этот дневник содержал много весьма интересных идей и мыслей. Историкам также известна записка полковника Гедена с краткой характеристикой личных качеств и военных способностей генерала А.Н. Куропаткина. Деятельность генерала и его ха-



КОМАНДУЮЩИЙ
1-Й АРМИЕЙ ЯПОНСКИХ
ВООРУЖЕННЫХ СИЛ
ГЕНЕРАЛ БАРОН КУРОКИ



С.А. РАШЕВСКИЙ
(1866–1904)

рактические оцениваются различными экспертами примерно одинаково. Все эксперты признают его несомненное личное мужество, опыт боевой деятельности и профессиональную подготовку. Однако полководцем военные специалисты его не представляют.

В августе 1897 года в командование эскадрой Тихого океана вступил контр-адмирал Ф.В. Дубасов. Назначение адмирала Ф.В. Дубасова командующим эскадрой Тихого океана на флоте было встречено с определенным воодушевлением. Адмирала знали и высоко ценили в Российском военном флоте. С именем адмирала Ф.В. Дубасова офицеры эскадры Тихого океана связывали ближайшие перспективы её усиления и активизации боевой деятельности. Особые надежды офицерского состава были связаны с совершенствованием под его руководством всей системы базирования основных сил эскадры и в первую очередь совершенствование системы судоремонта.



КОМАНДУЮЩИЙ
МАНЧЖУРСКОЙ
АРМИЕЙ ГЕНЕРАЛ-
АДЪЮТАНТ
А.Н. КУРОПАТКИН

Генерал-адъютант, адмирал Ф.В. Дубасов (1845–1912) получил блестящее военноморское образование в Морском корпусе, Морской академии (1870).

По оценке историков, это был смелый, решительный и исключительно волевой человек. Для него самым важным принципом жизни являлось беззаветное служение своей Родине. Ф.В. Дубасов был прирожденным военным моряком. Море и военные суда были его единственной стихией. Адмирала Ф.В. Дубасова отличала особая целеустремленность. Он интуитивно мог определять главные направления своей деятельности и сосредотачивал все усилия своих подчиненных на решении наиболее важных в данный момент времени задач. Учитывая служебный и жизненный опыт и подготовку адмирала Ф.В. Дубасова наиболее целесообразно было бы использовать на посту Морского министра России. Однако в Правительстве России такого мнения не разделяли.



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ,
АДМИРАЛ
Ф.В. ДУБАСОВ
(1845–1912)

Управленческий талант Ф.В. Дубасова проявился и в период пребывания его на должности генерал-губернатора Москвы.

После окончания учебы в Морском корпусе с 1877 года будущий адмирал проходил службу на Дунайской флотилии. Под руководством Ф.В. Дубасова на Дунае впервые в мировой практике были выставлены 3 линии «мин заграждений». В 1878 году на минных катерах, вооруженных шестовыми минами, Ф.В. Дубасов совместно с И.А. Шестаковым, мичманами Персиным и Балем атаковали турецкие суда.



В.Ф. Дубасов в ходе Русско-турецкой войны заслужил славу истинного национального героя. После войны в период 1879–1880 годов, он командовал отрядом миноносков. Далее талантливый и смелый морской офицер последовательно командовал практическим отрядом миноносков, затем самыми современными кораблями: крейсером «Африка», фрегатами «Светлана», «Владимир Мономах» (назван в честь Владимира II, сына Всеволода Ярославовича и Марии Мономах, дочери Византийского императора Константина IX Мономаха), кораблем «Петр Великий» (назван в честь основателя русского флота Петра I Алексеевича), батареей «Не тронь меня» (названа в память 66-пушечного линейного корабля, прославившегося в Русско-турецкой войне 1768–1774 годов). В 1897 году Ф.В. Дубасов назначается младшим флагманом в эскадре Тихого океана. С 1897 по 1899 год адмирал Ф.В. Дубасов являлся командующим эскадрой Тихого океана.



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ
АДМИРАЛ
Ф.В. ДУБАСОВ
(1845–1912)

И.А. Шестаков в 1836 году окончил Морской корпус. С 1843 года он состоял адъютантом при вице-адмирале М.П. Лазареве. В 1847–1850 годах он принимает участие совместно с адмиралом Г.И. Бутаковым в описании Черного моря. В 1854–1855 годах И.А. Шестаков участвует в проектировании и строительстве винтовых



УПРАВЛЯЮЩИЙ
МОРСКИМ
МИНИСТЕРСТВОМ
АДМИРАЛ
И.А. ШЕСТАКОВ
(1820–1888)



БРОНЕНОСЕЦ
«ПЕТР ВЕЛИКИЙ»

с лодок. В 1860–1862 годах он исполняет
кадры Средиземного моря. С 1872 года яв-
Австро-Венгрии и Италии. В 1882 году он
Морским министерством. Генерал-
Шестаков автор ряда статей по теории
облестроения, а также мемуаров под общим
названием «Полвека обыкновенной жизни». В своих воспоминаниях И.А. Шеста-
ков достаточно критично анализирует
свою деятельность, особенно на посту управляющего Морским ве-
домством. Однако своих стратегических ошибок по организации от-
ечественного военного кораблестроения и подготовки Российского
Императорского флота к войне на море И.А. Шестаков так и не при-
знал.

Основоположник тактики парового броненосного флота адмирал
Г.И. Бутаков (1820–1882) окончил Морской корпус в 1836 году. По-
сле окончания Морского корпуса он проходил службу на кораблях
Балтийского и Черноморского флотов. В 1847–1850 годах Г.И. Бута-
ков занимал должность командира тендера. Совместно с И.А. Ше-
стаковым он составил первую систематизированную лоцию Черно-
го моря. В Крымскую войну Г.И. Бутаков командовал фрегатом
«Владимир» и провел первый в истории бой паровых кораблей.
В ходе обороны Севастополя Г.И. Бутаков командовал отрядом па-
роходофрегатом. С 1856 года он являлся командиром Черноморско-



АДМИРАЛ Г.И. БУТАКОВ
(1820–1882)

го флота, военным губернатором Никола-
ева и Севастополя. В 1860 году контр-
адмирал Г.И. Бутаков переводится на Бал-
тийский флот в качестве командира прак-
тической эскадры первых отечественных
винтовых кораблей. В 1867–1877 годах
адмирал Г.И. Бутаков командовал эска-
дрой броненосных кораблей Балтийского
флота. В 1869 году под руководством Г.И.
Бутакова был впервые издан новый Свод
военно-морских сигналов в трех книгах.
В 1878 году он исполнял должность на-
чальника береговой и морской обороны
крепости Свеаборг. В 1881 году адмирал
назначается главным командиром Петер-

бургского порта. В 1882 году адмирал Г.И. Бутаков становится членом Государственного Совета.

С первых дней своего пребывания на дальнем Востоке, глубоко понимая назревшую, но не решенную проблему, Ф.В. Дубасов занялся вопросом определения главной базы флота. В первую очередь адмирал Ф.В. Дубасов предложил использовать в качестве главной базы порт Мозампо. По данному вопросу Ф.В. Дубасов докладывал в Петербург следующее: «...занятие архипелага Каргодо с портом Мозампо, только что мною подробно осмотренным, вполне разрешает вопрос стратегического упрочнения нашего на берегах Восточного океана, давая нам базу, господствующую над сообщением Кореи с Северным Китаем и Японией». Однако Кабинет Министров, Министерство иностранных дел Российской Империи, не поддержали решение опытного и наиболее авторитетного на флоте адмирала Ф.В. Дубасова и местом для базирования флота, к сожалению, был выбран Порт-Артур (Люйшунь) на юге Ляодунского полуострова в Китае. Природные характеристики ограничивали возможности Порт-Артура как главной базы флота. Внутренняя гавань Порт-Артура состояла из достаточно глубоководного Восточного бассейна (глубина до 8 метров) и мелководного Западного бассейна. Гавань имела только один выход в море, к сожалению, доступный для выхода крупных кораблей лишь во время максимального прилива (в утреннее и вечернее время). Военно-морская база Порт-Артур в начальный период имела 2 сухих дока и судоремонтные мастерские. Сухие доки Порт-Артура не обеспечивали проведение доковых операций круп-



БРОНЕНОСЕЦ
БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ
«НЕ ТРОНЬ МЕНЯ»



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«ВЛАДИМИР МОНОМАХ»



ДОК В ПОРТ-АРТУРЕ



ДОК ПОРТ-АРТУРА



ПОРТ-АРТУР. ДОКОВЫЙ
РЕМОНТ КАНОНЕРСКОЙ
ЛОДКИ «ОТВАЖНЫЙ»



ВНУТРЕННИЙ РЕЙД
ПОРТ-АРТУРА. 1900 Г.



РУССКАЯ ЭСКАДРА
НА ВНЕШНЕМ РЕЙДЕ
ПОРТ-АРТУРА. 1901 Г.



РУССКИЕ МИНОНОСЦЫ
В ГАВАНИ ПОРТ-АРТУРА



ПОРТ ДАЛЬНИЙ

ных кораблей класса «броненосец». Отсутствовали в Порт-Артуре и плавучие доки. В то же время ещё в 1882–1888 годах во Владивостоке под руководством К.М. Токаревского (1857–1904) строились достаточно крупные плавучие доки. В августе 1877 года во Владивостоке вступил в строй механический завод Морского ведомства. С этого события ведет свой отсчет судоремонт на Дальнем Востоке.

Таким образом, судоремонтная база Порт-Артурса на тот период времени была представлена двумя сухими доками для ремонта кораблей среднего водоизмещения и судоремонтными мастерскими, способными выполнять только работы ограниченного объема. Следовательно, Порт-Артур, как главная база флота требовал кардинального переоборудования, включая проведение «дноуглубительных» работ. Особенно удивительным было то, что строительство укреплений и морской базы в Порт-Артуре искусственно затягивалось. Кроме этого, по совершенно необъяснимым причинам затягивалось также строительство Сибирской железной дороги, сквозное движение по которой планировалось открыть только в 1906 году. В то же время неподалеку от главной базы флота ускоренными темпами сооружался торговый порт Дальний (в народе этот порт получил название «Лишний»).

Несмотря на это, высокой оценки заслуживает деятельность военного инженера, генерал-лейтенанта К.И. Величко (1858–1928), возглавившего строительство основных укреплений Порт-Артурса.

Генерал-лейтенант К.И. Величко —

автор многих научных трудов по фортификации. В своих работах он выступал против применения бронебашенных установок в крепостях. Своими трудами К.И. Величко много способствовал образованию русской фортификационной школы, отличающейся сочетанием живой силы с прикрывающими мертвыми массами, стремлением достигнуть безопасности артиллерии с помощью маскировки и передвижения орудий, разработкой путей сообщения в крепостях и вообще организацией крепостных сооружений, наиболее соответствующих активной обороне.

С началом русско-японской войны 12-го февраля 1904 года генерал К.И. Величко был назначен генералом для особых поручений при командующем (позже главнокомандующем) силами на Дальнем Востоке А.Н. Куропаткине. Исполнял различные поручения его по инженерной части, как, например, разработку проектов укреплений Ляояна, Кавлитцунской позиции на р. Ляохе, Инкоу, Ташичао, Хайчена, Айсандцянской и Ляндзяньской позиции, а также Мукдена, Телина, а после мукденских боёв и Харбина.

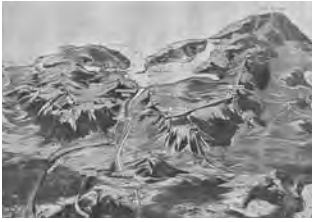
Первый, достаточно обоснованный, план обороны Порт-Артура был разработан и предложен в 1898 году генералом П.В. Кононовичем-Горбацким (1842–1920). На рубеже, включавшем в себя Волчьи горы, пересекающие все дороги, ведущие в Порт-Артур, генерал П.В. Кононович-Горбацкий предложил создать главный оборонительный обвод крепости. Однако проект генерала отклонили, посчитав, что для его реализации потребуется большой объем строительных работ, значительное коли-



ПЕТР ВИКЕНТЬЕВИЧ
КОНОНОВИЧ-ГОРБАЦКИЙ



ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ
К.И. ВЕЛИЧКО. НАЧАЛЬНИК
СТРОИТЕЛЬСТВА
УКРЕПЛЕНИЙ ПОРТ-АРТУРА



УКРЕПЛЕНИЯ
ПОРТ-АРТУРА



РЕМОНТНЫЕ МАСТЕРСКИЕ
В ПОРТ-АРТУРЕ. ЗАМЕНА
ВИНТОВ НА МИНОНОСЦЕ
«ЛЕЙТЕНАНТ БУРАКОВ».
1904 Г.

чество артиллерии (свыше 1000 орудий) и многочисленный, 50-тысячный гарнизон. К сожалению, отклонение проекта оказалось грубейшей ошибкой.

Идею строительства порта Дальний поддерживал и претворял в жизнь Наместник Государя на Дальнем Востоке адмирал Е.И. Алексеев. В основе строительства данного порта лежали исключительно конъюнктурные соображения, направленные на обеспечение «обогащения» отдельных личностей, в том числе и весьма приближенных к Его Величеству Императору. Для целей их обогащения в России была даже создана «липовая» компания по освоению Северной Кореи. Известно, что Наместника связывали дружеские отношения с Великим Князем Алексеем Александровичем,

который во всем ему покровительствовал. Такие отношения между ними сложились ещё в период совместного длительного плавания на одном корабле. Адмирал Е.И. Алексеев всей своей блестящей карьерой обязан Его Высочеству Великому Князю Алексею Александровичу.

Важнейшие вопросы по строительству Порт-Артура решались в особой комиссии по обороне крепостей. В изменении мнения С.О. Макарова, данная комиссия постановила не создавать сильной обороны Порт-Артура с суши, так как флот наш «не допустит высадки десанта вблизи крепости». Армейское руководство, например, Военный министр А.Н. Куропаткин, наоборот, считали, что для обороны Порт-Артура и его защиты военный флот вообще не требуется. Б. Колчин, Е. Разин в книге «Оборона Порт-Артура в Русско-японскую войну», на стр. 18 писали: «Генерал Куропаткин до конца войны не понял всей важности для борьбы с Японией флота и его базы Порт-Артура и думал выиграть войну только действиями своей армии в Маньчжурии». Вице-адмирал С.О. Макаров как член этой особой комиссии в своих аргументах исходил из того, что «Порт-Артур может оказаться осажденным с суши, и поэтому крепость должна быть готова к длительной блокаде». Однако к его мнению комиссия не прислушалась и не приняла во внимание. Вот почему японские войска беспрепятственно высадились в Корею и двинулись

в Маньчжурию, перерезав железную дорогу с Порт-Артуром, а вскоре и начали его планомерную осаду. Мы практически не были готовы к такому варианту боевых действий. При этом японские войска не понесли потерь и вообще практически не встречали сопротивления со стороны русской армии. Такое положение, очевидно, стало следствием бездарности отдельных представителей российского военнополитического руководства — первопричины нашего поражения в Русско-японской войне.

В очередной раз следует подчеркнуть, что Россия предполагала неизбежность военных действий против Японии, но в то же время в Российской Империи не учитывали, что на стороне Японии была «чуть ли не половина тогдашнего мира» во главе с международным банковским капиталом. Именно из этого международного источника финансировались все военные приготовления Японии, финансировались также все расходы мировых «газетных компаний против России как самого злостного центра мрачной реакции и мракобесия». Огромные средства мирового капитала шли и на содержание подпольных революционно-разрушительных сил, действующих внутри самой России. За несколько дней до начала войны в одной из столичных газет была опубликована статья военных теоретиков, офицеров Русского Генерального штаба Е.И. Мартынова (1864–1937) и А.А. Свечина (1879–1938) «В чем сила Японии и слабость России». В этой статье авторы писали: «С кафедры, в литературе и в прессе систематически проводятся взгляды, что национализм есть понятие отжившие, что патриотизм не достоин «современного» интеллигента, который должен в равной степени любить все человечество, что армия — главный тормоз прогресса и т.п. Из университетской среды, из литературных кругов, из кабинетов редакций эти идеи, разрушительные для всякого государственного строя (безразлично, самодержавного или республиканского), распространялись в широких кругах русского общества. ... Логическим выводом из такого мирозерцания яв-



Крейсер 1 ранга «Светлана» (1902) на море

И. Арцихов



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II
АЛЕКСАНДРОВИЧ НА БОРТУ
КРЕЙСЕРА «СВЕТЛАНА»
ПЕРЕД ПОХОДОМ
НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

ляется полное отрицание всяких воинских доблестей и презрение к военной службе, как к глупому и вредному занятию. ... Японская армия вступит в бой, сопровождаемая восторженными симпатиями своего народа — от самых высших его слоев до низших; за спиной же русской армии будет безучастное, если не прямо враждебное отношение всей нашей «передовой интеллигенции» и всего того, что ей подражает. Вот в чем заключается, на наш взгляд, истинная сила Японии и слабость России». Руководителям Российской Империи следовало бы в первую очередь учесть данный факт. Однако готовность Японии, её решимость начать войну, боеспособность её вооруженных сил недооценивались как лично Императором, так и его помощниками. У высшего руководства, офицерского корпуса и в обществе не было осознания, насколько серьезна для России эта война, насколько реальна опасность поражения и насколько катастрофически будут последствия. Сегодня мы переживаем аналогичную ситуацию и в очередной раз забываем, что никому в мире не нужна сильная Россия. История тысячу раз доказывала этот установленный факт и объективную реальность.

В ночь на 1 декабря 1898 г. первый отряд контр-адмирала М.А. Реунова вышел в Порт-Артур, имея предписание адмирала Ф.В. Дубасова «в случае оскорбительных для нашего достоинства и чести действий англичан действовать, защищая эту честь, как повелевает присяга». По этому поводу Его Величеству Императору Николаю II лично докладывал управляющий Морским министерством адмирал П.П. Тыртов. П.П. Тыртов занимал этот пост до своей кончины 4 марта 1903 года.



УПРАВЛЯЮЩИЙ МОРСКИМ
МИНИСТЕРСТВОМ РОССИИ
ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ
АДМИРАЛ П.П. ТЫРТОВ
(1836–1903)

В частности, он писал: «... если в настоящее время невозможно приобрести какой-либо порт в юго-восточной Корее, то он считает, что лучше пока Порт-Артур не занимать, года 2–3 пользоваться базой для эскадры Владивостоком, а в будущем приобрести уже порт на Корейском полуострове» (Русско-японская война 1904–1905 г. Введение ч. 1, 1918. стр. 325–327). Мнение Морского министра осталось без Высочайшего внимания.

Стало очевидным, что с 1895 года в России и Японии начались интенсивные приготовления к войне, при этом конфликтующие государства знали досконально о военных программах друг друга. По проекту генерал-лейтенанта К.И. Величко, строительство крепости Порт-Артур планировалось завершить только в 1909 году. В соответствии с разработанным планом, к крепости (и к порту Дальний) была проведена железная дорога, идущая из Читы через всю Маньчжурию. Укреплялся и порт Владивосток. Кроме этого в кратчайшие сроки были созданы военные склады в Чите, Хабаровске и Никольске-Уссурийском.

Таким образом, события на Дальнем Востоке шли своим чередом, приближаясь к закономерной драматической развязке. Япония откровенно готовилась к войне, а со стороны России все военные мероприятия проводились исключительно «безалаберно и с безоглядной, бездумной самоуверенностью». В самом Морском ведомстве также «царило безмятежное спокойствие», русское военноморское командование, «как загипнотизированное, ничего не видело и не слышало или не хотело верить собственным глазам и ушам». Именно так Российская Империя вступала в 1904 год — в год наиболее тяжелых потрясений и массовой трагедии великого русского народа.

Наиболее пассивную позицию в Императорском флоте по вопросам укрепления эскадры Тихого океана занимали адмирал Ф.К. Авелан и Великий Князь Алексей Александрович. Не удалось изменить данную ситуацию и вице-адмиралу Н.И. Скрыдлову, который был



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «РЮРИК»
С ПОЛНЫМ РАНГОУТОМ.
1896 Г.



ПОРТ-АРТУР. ВОСТОЧНЫЙ
БАССЕЙН



ПОРТ АРТУР. ОБЩИЙ ВИД.
ФОТОГРАФИЯ ИЗ ЖУРНАЛА
«НИВА» 1904 ГОДА.



БРОНЕПАЛУБНЫЙ КРЕЙСЕР
2 РАНГА «БОЯРИН»



КРЕЙСЕР
2 РАНГА «ЗАБИЯКА»
В ДОКЕ ПОРТ-АРТУРА



КОНТР-АДМИРАЛ
Ф.К. АВЕЛАН (1839–1916)

начальником эскадры на Тихом океане в период 1900–1902 гг.

Все попытки С.О. Макарова обратить их внимание на приближающуюся войну вызывали у них откровенное раздражение. Более того, руководители Морского ведомства откровенно возмущались активной позицией командира Кронштадтского порта, допуская при этом даже публичные оскорбления в адрес С.О. Макарова. Например, 22 февраля 1900 г. С.О. Макаров направил управляющему Морским министерством вице-адмиралу П.П. Тыртову конфиденциальную записку о слабости артиллерийской обороны Порт-Артура как

с суши, так и с моря и о необходимости её скорейшего укрепления. В резолюции на этой записке П.П. Тыртов упрекнул С.О. Макарова в паникерстве и недооценке сил Тихоокеанской эскадры. Сегодня можно только представлять, что приходилось переживать и терпеть С.О. Макарову после направления им в высшие инстанции практически каждой служебной записки или служебного документа. На обоснование оперативных решений он вынужден был затрачивать большую часть своего служебного времени. И так было на протяжении всей жизни этого беспокойного человека, стремящегося всеми силами совершенствовать повседневную и боевую организацию Российского Императорского флота. Достаточно вспомнить, сколько сил было напрасно затрачено С.О. Макаровым на обоснование необходимости освоения Крайнего Севера с помощью мощных ледоколов. Через несколько лет после трагедии Цусимы, великий русский ученый, консультант Морского ведомства Д.И. Менделеев с горечью и сожалением скажет: «Если бы хоть десятую долю того, что было потеряно при Цусиме, было затрачено на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море, и Цусиму...». В своё время С.О. Макаров предложил великому ученому «изыскать способ изготовления пушечного бездымного пороха». Эту задачу Д.И. Менделеев решил в кратчайший срок. Именно Д.И. Менделеев стоял у истока основания первого в России Опытного бассейна.

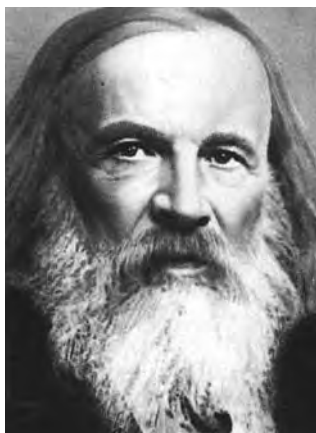
Дела великого ученого, энциклопедиста Д.И. Менделеева, направленные на укрепление обороноспособности Российской Империи,

продолжили его сыновья, офицер Российского Императорского флота Владимир Дмитриевич Менделеев (1865-1898), русский инженер, изобретатель, создатель проекта первого российского танка Василий Дмитриевич Менделеев (1865-1922).

Следует также подчеркнуть, что Владимир Дмитриевич Менделеев практически всю свою непродолжительную жизнь серьезным образом занимался фотографией. В фундаментальной энциклопедии Брокгауза и Ефрона статья о фотографии написана именно Владимиром Дмитриевичем Менделеевым. В 1890 году мичман Вл.Д. Менделеев принимал участие в кругосветным походе фрегата «Память Азова» в составе окружения Его Императорского Высочества Великого Князя Цесаревича Николая Александровича.

На борту фрегата Вл.Д. Менделеев оборудовал походную лабораторию и печатал фотографии. В конце похода мичман Вл.Д. Менделеев преподнес Наследнику альбом с фотографиями. В качестве примера авторы сочли необходимым представить в монографии несколько работ Вл.Д. Менделеева. Например, фотографии порта Суэц, фотографии Наследника Николая Александровича с группой офицеров фрегата «Память Азова» за курением кальяна и с Греческой королевой и сопровождающими лицами, а также фотографию группы офицеров фрегата на которой запечатлён мичман Вл.Д. Менделеев.

Для специалистов особый интерес представляют письма мичмана Вл.Д. Менделеева своему отцу, в которых он подробно описывает и анализирует всё увиденное. В частности, он принимал участие в торже-



ВЕЛИКИЙ РУССКИЙ
УЧЕНЫЙ Д.И. МЕНДЕЛЕЕВ
(1834–1907)



ФРЕГАТ «ПАМЯТЬ АЗОВА»



СУЭЦКИЙ КАНАЛ.
ПОРТ СУЭЦ





ГРЕЧЕСКАЯ КОРОЛЕВА,
НАСЛЕДНИК ЦЕСАРЕВИЧ
НИКОЛАЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ



ВАСИЛИЙ ДМИТРИЕВИЧ
МЕДЕЛЕЕВ (1886-1922)



Порт-Артур, 1904 г.

ствах по случаю пуска дальневосточного участка Транссибирской железной дороги.

Однако служебная карьера Вл.Д. Менделеева на Императорском флоте не сложилась и во многом по причине его сложных отношений с вице-адмиралом Г.П. Чухниным (1848-1906). Лейтенанта Вл.Д. Менделеева связывали многолетние дружеские отношения с командиром эскадренного миноносца «Стерегущий» А.С. Сергеевым. Эту дружбу они пронесли через всю жизнь.

Василий Дмитриевич Менделеев (1886-1922) в 1903–1906 гг. прошел обучение на кораблестроительном отделении Кронштадтского морского инженерного училища. В 1908–1916 гг. работал конструктором на судостроительных заводах, был главным конструктором подводных лодок, минных заградителей. В это же время разработал первый в России проект бронированной гусечной машины. В 1919–1922 годах — инженер на заводе «Кубаноль» в Екатеринодаре. Умер от тифа в 1922 году.

Выдающийся ученый Д.И. Менделеев и его сын, офицер Императорского флота лейтенант Вл.Д. Менделеев похоронены рядом на Волковом кладбище в Санкт-Петербурге.

Пассивная позиция Морского ведомства в обосновании основного пункта базирования привела, в конечном счете, к тому, что, несмотря на пусть и запоздалое, но обоснованное обращение видного флотоводца и Морского министра к Императору, в декабре 1897 года русские корабли были окончательно введены в Порт-Артур и Талиенван. Ф.В. Дубасов был категорически не согласен с политикой Правительства на Дальнем Востоке и эту свою точку зрения он постоянно отстаивал, в том числе и пе-

ред Его Величеством Императором. Например, адмирал Ф.В. Дубасов писал: «Можно подумать, что Правительство наше не допускает мысли о войне с Японией; между тем, эта страна деятельно и настойчиво готовится к ней, и в виду этого мы, по моему убеждению, не можем связывать себе руки в действиях, которые прямо необходимы, чтобы не быть застигнутыми в беспомощном состоянии. Об этом я не могу и не должен умалчивать перед моим начальством прямо по долгу присяги. ... Я не хочу быть пророком, но думаю, что это неизбежно вовлечет нас в большие затруднения; во всяком случае, это может связать наши руки именно в ту минуту, когда явится необходимость предпринять самый решительный шаг в деле решения Корейского вопроса; и это заставляет меня ещё раз опасаться, что мы можем совершенно проиграть это дело. ... Как база для наших морских сил, Порт-Артур совершенно не отвечает требованиям» («Военная энциклопедия». Петербург, 1912 г., т. IX). Наличие такой категоричной точки зрения привело к тому, что вице-адмирал Ф.В. Дубасов в 1901 году был отозван с Дальнего Востока и в период с 1901 по 1905 годы занимал должность Председателя технического комитета Императорского флота. В 1905 году боевой адмирал Ф.В. Дубасов занял пост генерал-губернатора Москвы. В 1906 году он был произведен в адмиралы и в 1907 году назначен постоянным членом Государственного Совета обороны. Таким образом, очередной талантливый флотоводец России практически был отстранен от управления её боевым флотом.



ЗАПАДНЫЙ БАССЕЙН
ВНУТРЕННЕГО РЕЙДА
ПОРТ-АРТУРА. 1902 Г.



ПОРТ-АРТУР. ВОСТОЧНЫЙ
БАССЕЙН



КРЕЙСЕР «ВАРЯГ»,
ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ПОЛТАВА»
В ПОРТ-АРТУРЕ



ПОРТ-АРТУР. ОБЩИЙ ВИД
И ВНУТРЕННИЙ
ВОСТОЧНЫЙ БАССЕЙН



ВНУТРЕННИЙ РЕЙД
ВЛАДИВОСТОКА. 1897 Г.



ВНУТРЕННИЙ РЕЙД
ВЛАДИВОСТОКА. НАЧАЛО ХХ ВЕКА.



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА «КОРЕЕЦ».
ЗИМА, 1895 Г.

Несмотря на наличие нерешенных проблем, достаточно внушительная сила Российского флота произвела соответствующее впечатление на Японию, которой пришлось отказаться от территориальных претензий к Китаю, однако правительство Микадо с этого момента взяло курс на ускоренную подготовку к войне с Россией. Начало войны было практически предрешено. По единому мнению японских военных специалистов и политиков, особое место в предполагаемой войне отводилось Военно-морским силам. Именно военный флот должен был сыграть решающую роль в достижении поставленных политических целей. В соответствии с этим на многих европейских верфях началось ускоренное строительство нового, современного, мощного японского линейного флота. При строительстве своих кораблей японцы учитывали самый передовой мировой

опыт в военном кораблестроении. Учитывали они также и боевой опыт всех столкновений на море, которые произошли за последние 10–20 лет. Более того, наиболее известные зарубежные специалисты в области военного кораблестроения оказывали Японии всяческую помощь. Особое внимание японские специалисты обращали на корабельное артиллерийское вооружение, его точность, скорострельность, дальнобойность и настильность траектории полета снарядов. Увеличение мощи артиллерийских снарядов японцами обеспечивалось использованием впервые в мировой практике нового взрывчатого вещества, разработанного французами, так называемого в Японии «мелинита Шимосе» (тринитрофенол — бризантное взрывчатое вещество, известное под названиями: мелинит в России, Франции, лиддит в Англии, шимоза — в Японии, с/88 в Германии). В Японии порох был назван по имени изобретателя, капитана Шимозе.

Следует отметить, что в конце XIX века окончательный взгляд на корабельную артиллерию, как на главное оружие флота формировался по опыту Японо-китайской (1894–1895) и Испано-американской войн (1898). В этот же период основой ударной мощи военных флотов были признаны эскадренные броненосцы и броненосные крейсера. Официально считалось, что потопление таких кораблей только артиллерийским огнем было маловероятно. Руководствуясь подобными установками, флотские специалисты во всем мире определяли состав артиллерийского вооружения для кораблей разных классов и ставили огневые задачи конкретному калибру орудия. Например, основной задачей главного калибра эскадренных броненосцев (в качестве установок главного калибра устанавливалось от 2 до 6 орудий калибра 240–343 мм) являлось поражение бронбойными снарядами жизненно важных частей кораблей противника, защищённых наиболее мощной броней. Наибольшее распространение на эскадренных броненосцах получили носовые и кормовые двухорудийные установки калибра 305 мм. Артиллерия среднего калибра (8–16 артиллерийских установок калибра 120–203 мм) предназначалась для разрушения недостаточно защищенных частей корабля бронбойными или фугасно-осколочными снарядами. Для отражения атак миноносцев и миноносок корабли снабжались так называемой «противоминной артиллерией» калибра 37–88 мм.

Наиболее подробно анализ корабельной артиллерии в Русско-японскую войну выполнен капитаном 1 ранга С.И. Титушкиным. В частности, С.И. Титушкин отмечал, что «готовясь к решительному артиллерийскому бою на короткой дистанции (15–20 кабельтовых), командование Российского флота делало ставку на бронбойные снаряды, способные пробить наиболее толстую броню и поразить жизненно важные части корабля противника (прежде всего — погреба боезапаса и машинно-котельную установку). Исходя из этого, сложились основные требования к таким снарядам — высокая прочность и большая начальная скорость, выполнение которых привело к малым весам разрывных зарядов. Так, коэффициент фугасности (процентное содержание взрывчатого вещества) в русских снарядах составлял лишь 1,31–1,67%. С целью повышения начальных скоростей и увеличения настильности траекторий в 1892 году перешли на облегченные снаряды для всех основных калибров. Фугасный снаряд, таким образом, не будучи основным типом боезапаса (заказывался заводам «в виде экономии»), не привлек к себе подобающего внимания русских артилле-

рийских специалистов. Именно поэтому вплоть до начала войны в России так и не отработали технологию снаряжения снарядов бризантными взрывчатыми веществами, уже повсеместно внедрявшимися за рубежом. Мелинит не подходил для этой цели, поскольку детонировал уже при ударе снаряда в броню, и его отвергли для всех типов боеприпасов морской артиллерии, довольствуясь влажным пироксилином, который в четыре раза уступал мелиниту по мощности взрыва. Стремление обеспечить подрыв снарядов всех типов по возможности внутри вражеского корабля привело к снабжению их малочувствительными взрывателями, так называемыми «ударными трубками двойного действия» конструкции А.Ф. Бринка.

Совершенно иную картину представлял в этом вопросе японский флот. Убедившись на опыте японо-китайской войны 1894–1895 годов при стрельбе по кораблям в высокой боевой эффективности фугасных снарядов, японцы приложили максимум усилий для их совершенствования. В итоге появились мощные фугасные боеприпасы для всех калибров с боевым снаряжением из так называемого «мелинита Шимосе» (известного в книгах о Русско-японской войне как «шимоза») и очень чувствительными взрывателями — «трубками Инджуина». Кроме того, японские снаряды, будучи тяжелее соответствующих русских, содержали гораздо больше взрывчатого вещества. Бронебойные же снаряды японцев значительно уступали отечественным, хотя благодаря своей массе на больших дистанциях они имели большую скорость. Как свидетельствовал в 1906 году русский военно-морской агент (атташе) в Японии лейтенант А.Н. Воскресенский, японские бронебойные снаряды снаряжались дымным порохом. Не всегда снабжались они и бронебойными наконечниками. Все это свидетельствует о том, что данный тип боеприпасов, в противоположность Российскому флоту, японские специалисты не считали основным.

Изменение масс снарядов русской и японской корабельной артиллерии

Калибры	Массы русских снарядов, кг		Увеличение начальной скорости, %	Массы японских снарядов в 1904 г, кг
	до 1892 г	облегченный		
12"	455.0	331.7	15.8	385.5
8"	133.1	87.8	21.3	113.4
6"	55.7	41.5	14.6	45.4

Содержание взрывчатых веществ в русских и японских снарядах в 1904 г

Калибр	Русские снаряды		Японские снаряды	
	масса ВВ в кг	в % от массы снаряда	масса ВВ в кг	в % от массы снаряда
12" фугасный бронебойный	6.00	1.80	36.60	9.5
	4.30	1.31	19.30	5.0
10" фугасный бронебойный	6.71	2.90	17.00	7.5
	2.90	1.30	11.30	5.0
8" фугасный бронебойный	2.42	2.70	10.19	9.0
	1.47	1.67	5.66	5.0
6" фугасный бронебойный	1.00	2.40	6.01	13.3
	0.53	1.27	2.49	5.5

Главный и средний калибр броненосных крейсеров составляли соответственно 203–254 мм и 152 мм орудия. Предназначение этого класса кораблей по замыслу руководства военных флотов в России и Японии принципиально отличалось. Например, русские броненосные крейсера типа «Рюрик» предназначались, прежде всего, для действия на морских коммуникациях противника и имели казематное расположение 203 мм артиллерии главного калибра. В русском флоте только башенный броненосный крейсер «Баян» был способен действовать в составе эскадры. Орудия главного калибра на отечественных броненосцах устанавливались в бронированных вращающихся башнях или в барбетах за бронированными щитами. Вращающиеся бронированные башни в русском флоте использовались для размещения 12, 10, 8, 6-дюймовых орудий на эскадренных броненосцах



КОРМОВАЯ 305 ММ ДВУХОРУДИЙНАЯ
БАШНЯ БРОНЕНОСЦА
«ПЕТРОПАВЛОВСК»



БАРБЕТНАЯ 305 ММ
ДВУХОРУДИЙНАЯ УСТАНОВКА
БРОНЕНОСЦА «ФУДЗИ»

и броненосцах береговой обороны, броненосных и бронепалубных крейсерах. Часть их имела гидравлический привод, более современные имели электрический привод. Русские орудийные башни в целом отвечали требованиям тех лет, хотя и имели существенные характерные недостатки: вертикальное, а не наклонное бронирование; слишком большие амбразуры; исключительно сложные механизмы подачи снарядов и заряжания орудий. В японском флоте, наоборот, все 8 броненосных крейсеров имели башенное расположение артиллерии главного калибра и могли эффективно использоваться совместно с эскадренными броненосцами в составе эскадры. Следует особенно подчеркнуть, что отечественные броненосные крейсера в отличие от японских крейсеров, не предназначались для участия в эскадренном сражении. Это следует считать наиболее серьёзной ошибкой Морского ведомства России, оказавшей значительное влияние на наше поражение в войне на море. В то же время существенного разрыва между техническими уровнями корабельной артиллерии противоборствующих сторон не было. Однако «Правила артиллерийской службы» Российского Императорского флота, изданные в 1892 году, не отвечали возросшим боевым возможностям корабельной артиллерии. В соответствии с этими правилами, российские артиллеристы отрабатывали варианты практических стрельб на дистанциях, не превышающих 7–15 кабельтовых. Готовясь к решительному бою на коротких дистанциях 15–20 кабельтовых, командование русским флотом ошибочно делало ставку на бронебойные снаряды. Уже после вступления С.О. Макарова в командование Тихоокеанским флотом по его указанию под руководством флагманского артиллериста А.К. Мякишева была разработана «Инструкция для управления огнем в бою». В данном документе впервые в истории военно-морского искусства были разработаны основы эскадренной стрельбы на больших дистанциях, заключающиеся в корректировке данных наведения орудий по наблюдениям мест падения снарядов. В японском флоте основной руководящий документ «Управление судовыми орудиями» был введен в действие в 1903 году. В этом документе впервые в истории излагались требования и правила постановки огневых задач, выбор дистанции стрельбы, способ управления огнем, сосредоточение огня по главной цели и развитие максимальной скорострельности. В ходе практических стрельб в японском

флоте отрабатывалось централизованное управление огнем как одиночных кораблей, так и групп кораблей на дистанциях, превышающих 40–50 кабельтовых. Таких учений в Российском Императорском флоте практически не проводилось. Причина банальна и общеизвестна — в России в очередной раз на боевую учебу не было средств. Скорее всего, у руководства Императорским флотом не было желания найти эти средства.

Практически все японские корабли, начиная с 90-х годов XIX в., вооружались наиболее совершенными артиллерийскими системами Армстронга, которые были изготовлены в Англии на механическом заводе в Эльсвике. Начало сотрудничеству Англии и Японии в области военного кораблестроения положил выдающийся английский инженер, руководитель производства Уильям Джордж Армстронг (1810–1900). У. Армстронг по праву является пионером в создании корабельных нарезных орудий. Свое первое в мире нарезное орудие, заряжаемое с казенной части, английский инженер создал в 1853 году. Это орудие было принято на вооружение адмиралтейством линейного корабля «Кембридж» как 7-дюймовое (178 мм) орудие Армстронга. В 1859 году английский изобретатель У. Армстронг получил из рук самой королевы Англии дворянский титул и был назначен главным инженером по конструкции нарезных орудий, а в ноябре того же года стал директором королевского литейного завода, предназначенного исключительно для производства артиллерийских установок его системы. В период 1859–1860 годов У. Армстронг разрабатывает новую систему орудий, заряжаемых с дула. В 1880 году английский инженер предлагает очередную казнозарядную систему корабельных орудий.

Официальным представителем фирмы «В. Армстронг, Нобль и К» в Токио был английский офицер, капитан 1 ранга Бойль. В период Русско-японской войны на кораблях, построенных в Эльсвике, доверенным лицом фирмы являлся британский специалист по артиллерии Сеппинг Райт.



АНГЛИЙСКИЙ ИНЖЕНЕР-ИЗОБРЕТАТЕЛЬ УИЛЬЯМ ДЖОРДЖ АРМСТРОНГ (1810–1900)



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«ИДЗУМО»



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«ИВАТЕ». 1905 Г.



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«АСАМА»



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«ТОКИВА»



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«ХАЦУСЕ»

Главным и наиболее убежденным сторонником строительства самых больших японских броненосцев за границей и вооружения их армстронговской артиллерией являлся Морской министр Японии того времени, вице-адмирал Ямомото Гомбей (в будущем Ямомото Гомбей становится премьер-министром Японии). В Эльсвике были построены многие крупные надводные корабли японского флота. Например, на английской верфи в этом городе были построены броненосцы «Хатсуце» (1899), «Ясима» (1896), броненосные крейсера «Асама» (1898), «Токива» (1898), «Идзумо» (1899), «Ивате» (1900).

Эти корабли составили половину японского линейного флота (шесть из двенадцати). На стапелях этой же верфи строились бронепалубные крейсера «Навива» (1885), «Иосино» (1892), «Такасаго» (1897) и другие корабли. Броненосец «Микаса» был построен на стапелях английской фирмы Виккерс (1900), броненосец «Сикисима» построен в 1898 году также английской фирмой «Темз Айрнорк».

Таким образом, многие броненосные корабли и крейсера морских сил Японии были построены на английских верфях и отличались однотипностью и новейшим оружием и вооружением. Кроме этого, корабли для японского флота строились во Франции, Германии и Италии. Остается добавить, что все английские корабли изначально создавались для борьбы с русским флотом. В качестве военных консультантов на японском флоте были английские специалисты по артиллерийскому вооружению. Истори-



БРОНЕНОСЕЦ «ЯСИМА»



БРОНЕПАЛУБНЫЙ КРЕЙСЕР
«НАНИВА»

ки отмечают, что на тот период времени правительства Великобритании и США оказывали Японии также всестороннюю политическую и финансовую поддержку. Более того, в 1902 году был заключен англо-японский договор о военном союзе, который Англия неукоснительно соблюдала. Для наращивания своих вооруженных сил, и в первую очередь военного флота, Япония использовала кредиты, предоставленные ей Великобританией и США, а также более 90% контрибуции, полученной с Китая по Симоносекскому мирному договору 1895 года.

Интересна судьба японских броненосцев «Ниссин» и «Касуга», которые в период Русско-японской войны сыграли существенную роль. Эти броненосцы строились в 1902–1903 годах в Италии на верфи «Ансальдо» под названиями «Ривадавия» и «Морено» для аргентинского флота. Незадолго до завершения их строительства Аргентина из-за финансовых проблем отказалась от приобретения этих уникальных кораблей. Броненосцы, начиная с ноября 1902 года, неоднократно предлагались для закупки Российскому Правительству и Морскому ведомству России. Однако Правительство России и её Морское ведомство отказались от такой сделки и крейсера в январе 1904 года, буквально накануне войны, были



ФЛАГМАН ЯПОНСКОГО
ФЛОТА – ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «МИКАСА»



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«ЯКУМО». ПОСТРОЕН
В ГЕРМАНИИ.



ЯПОНСКИЙ МОРСКОЙ
МИНИСТР ЯМОМОТО



ЯПОНСКИЙ БРОНЕНОСЕЦ «НИССИН»



ЯПОНСКИЙ БРОНЕНОСНЫЙ
КРЕЙСЕР 1-ГО КЛАССА «КАСУГА».
1905 Г.

приобретены Японией, став исключительно ценным пополнением их военного флота. Данное решение русского Правительства специалисты и сегодня затрудняются однозначно объяснить, тем более что средств на эту сделку в российской казне было достаточно. Такое поведение со стороны Российского Правительства весьма сложно прокомментировать простой недалёковидностью или недостаточной компетентностью. Скорее всего, в политике Правительства России того времени действительно присутствовал элемент предательства национальных интересов и национальной безопасности. По некоторым данным, дело о закупке этих броненосцев лично вел начальник

Главного морского штаба, контр-адмирал З.П. Рожественский. По имеющимся у него сведениям он знал, что данные корабли уже были секретно проданы японцам, и предлагаемое нами повышение цены положительной роли уже не играло. По другой версии, именно З.П. Рожественский содействовал срыву данного контракта.

Вопросу совершенствования артиллерийского вооружения уделяли соответствующее внимание и в российских Вооружённых силах. К сожалению, прогрессивные реформы коснулись в первую очередь армейской, в том числе и полевой артиллерии. В сухопутных войсках, благодаря усилиям выдающегося политического деятеля, сына Императора Николая I Павловича Его Императорского Высочества Великого Князя Михаила Николаевича ещё в 1880–1890-годах в рамках разработанной им долгосрочной программы модернизации артиллерии были внедрены новые скорострельные, дальнобойные артиллерийские установки. Также под его руководством были пересмотрены вопросы комплектования артиллерийских установок новыми снарядами. На вооружение был принят бездымный порох. Артиллерийские войска получили новую боевую организа-

цию в соответствии с требованиями современной войны. Реформированию подверглась и вся система подготовки артиллерийских офицеров. В частности, были пересмотрены учебные программы Михайловской артиллерийской академии и всех артиллерийских училищ.

Все орудия русских кораблей, принимавших участие в Русско-японской войне, принадлежали к трем основным системам:

- «дальнобойные»: 12-дюймовые (305 мм) орудия с длиной ствола 40, 35 калибров; 10-дюймовые (254 мм) орудия со стволами в 45 калибров; 9-дюймовые (229 мм); 8-дюймовые (203 мм) и 6-дюймовые (152 мм) орудия с длиной ствола 35 калибров;
- «скорострельные орудия Канэ» (орудия конструкции главного инженера французской фирмы «Шнейдер») калибров 203 мм, 152 мм, 120 мм (у всех длина стволов составляла 45 калибров), 75 мм (длина ствола 50 калибров);
- «скорострельные орудия Гочкиса» (конструкции ведущего французского инженера Гочкиса) одноствольные и пятиствольные орудия калибра 37 и 47 мм.

На тот период времени Морской технический комитет Российского Императорского флота практически не занимался проблемой дальнейшего совершенствования корабельной артиллерии. И это несмотря на то, что в данной области наметилось принципиальное отставание от мирового уровня.

На начало 1904 года баллистическим требованиям, предъявляемым к корабельной артиллерии, отвечали: из первой группы артиллерийских установок только 12-дюймовые орудия с дальностью стрельбы 80 кабельтовых, 10-дюймовые орудия с дальностью стрельбы 97–112 кабельтовых. Все орудия конструкции Канэ поступили на вооружение Императорского флота в 1892–1898 годах и практически полностью отвечали баллистическим требованиям. Эти орудия изготовлялись на Обуховском сталелитейном, Пермском и Тульском оружейных заводах. Однако наиболее существенным не-



ГЕНЕРАЛ-ФЕЛЬДМАРШАЛ,
ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО ВЕЛИКИЙ
КНЯЗЬ МИХАИЛ
НИКОЛАЕВИЧ

достатком отечественных 12, 10, 8-дюймовых орудий было несовершенство их поршневых затворов системы Розенберга, требующих на выполнение операции по заряданию («открыть-зарядить-закрыть») около 30 секунд, орудия фирмы «Армстронг» кораблей японского флота требовали на проведение аналогичной операции всего 5–7 секунд. Кроме этого (данный момент особенно важен), все прицелы русских орудий были только механическими, и их шкала дистанций градуировалась только до 30–40 кабельтовых. Отечественными специалистами в то время однозначно принималось, что установки дистанций на прицелы больших расстояний и не требуется, ибо артиллерийская дуэль, по их мнению, будет происходить на дистанциях в пределах 7–20 кабельтовых и только в исключительных случаях дистанция залпа может быть увеличена до 30 кабельтовых. Естественно, это было нашей роковой ошибкой. Кроме этого, применяемые на отечественных корабельных артиллерийских установках дальномерные трубы Барра и Струда, купленные в Англии, были не достаточно точны и требовали постоянной проверки параллельности их зеркал. Имели недостатки и прицельные приборы А.Н. Крылова. В этом отношении русский флот не использовал новейших достижений и отставал от своего противника.

На кораблях японского флота широко применялись оптические прицелы и внутрибазовые дальномеры, обеспечивающие ведение прицельного огня на дистанциях, превышающих 40–50 кабельтовых. Следовательно, в вопросах развития систем управления корабельной артиллерии перед Русско-японской войной наш флот отставал от японского, что, по мнению специалистов, и явилось одной из существенных причин его поражения. Русско-японская война вообще во многом опровергла взгляды наших ведущих специалистов на способы ведения боевых действий на море. Первый же бой 27 января 1904 года у Порт-Артура начался с дистанций 50 кабельтовых, и только к концу сражения дистанция артиллерийских дуэлей сократилась до 22 кабельтовых. Следует отметить, что на коротких дистанциях русские артиллеристы стреляли более метко, чем японские. Японцы из данной ситуации сделали соответствующие выводы. Поэтому совершенно обоснованным является факт того, что уже в бою в Желтом море 28 июня 1904 года броненосный крейсер «Ниссин» первым открыл огонь с дистанции 80 кабельтовых. И в очередной раз, когда противники сблизилась на дистанцию 23 кабельтова, японские корабли получили наиболее значи-

тельные повреждения. В конечном счете, четкое огневое взаимодействие кораблей японской эскадры стало возможным благодаря наличию у них более совершенной аппаратуры радиосвязи и артиллерийской оптики, а также за счет хорошо отработанных навыков совместного огня кораблей различных классов по одним и тем же целям.

По мнению специалистов, недостаточная эффективность русской корабельной артиллерии была следствием двух основных причин. Первая — отсутствие системы управления огнем одновременно всей эскадры, несовершенство приборов управления огнем практически на всех кораблях и низкая скорострельность корабельных орудий. Вторая — слабое поражающее действие русских снарядов на боевых дистанциях, избранных противником. В то же время, эффективность японской корабельной артиллерии при её массированном применении превзошла даже самые смелые довоенные оценки. Например, японский флот в период Русско-японской войны при стрельбе главным калибром достиг 10 % попаданий (однако большая часть специалистов склонна считать процент попадания не превышающим 3,3 %). Более того, представлявшаяся русским флотом ранее проблематичной возможность потопления эскадренного броненосца посредством одной только корабельной артиллерии получила исключительно убедительное подтверждение. Русские броненосцы за время Цусимского сражения выпустили около 1000 снарядов главного калибра. Артиллеристы этих кораблей достигли процента попадания, равного 4,5 %, но при этом не потопили артиллерией ни одного японского корабля (в публикациях чаще всего встречается процент попадания, равный 2,2 %). Для сравнения, процент попадания главным калибром английских и немецких дредноутов в Ютландском бою (в период Первой мировой войны) не превышал 3–4 %. Всего только 14 мая 1905 года японские корабли выпустили 11159 снарядов крупного и среднего калибра, русские — 8200. На японской эскадре находился английский наблюдатель, командор Пэкинхэм, который в отличие от многих аналитиков исключительно высоко оценивал стрельбу русских артиллеристов. Например, английский наблюдатель утверждал, что русские корабли вели достаточно эффективный беглый огонь, и по скорострельности русская артиллерия не уступала японской.

Учитывая, что одной из основных причин поражения русской эскадры при Цусиме является недостаточная эффективность и на-



К.Ф. ШЁНБЕЙН (1799–1868)

дежность русских артиллерийских снарядов (например, по мнению некоторых специалистов, более 60% снарядов при попадании в японские корабли не взрывались), следует несколько слов посвятить истории создания взрывчатых веществ. Первые положительные опыты получения образцов нитроклетчатки как основы взрывчатых веществ провел в 1832 году известный химик Бракконо. Бракконо воздействовал азотной кислотой на крахмал и клетчатку. В результате опытов им был получен порошок, который очень хо-

рошо горел. Опытами Бракконо заинтересовался парижский химик, учитель Нобеля Т.Ж. Пелуз (1807–1867). Однако первым в мире ученым, сообщившим в марте 1846 года о нитроклетчатке, стал немецкий химик Кристиан Фридрих Шенбейн. Полученный вариант нитроклетчатки К.Ф. Шенбейн назвал пироксилином.

Пироксилиновую эстафету от К.Ф. Шенбейна принял австрийский артиллерист Ленк. В 1862 году исследования Ленка продолжил англичанин Фридрих А. Абель (1827–1902). В 1868 году англичанину впервые в мире удалось получить прессованный пироксилин. Из пироксилина Ф. Абель формировал листы, бруски и шашки. Эти изделия стали применяться как бризантная взрывчатка. Конкуренцию пироксилину составил нобелевский динамит, который был гораздо мощнее пироксилина и дешевле его. Однако военные специалисты отдали предпочтение пироксилину. Следует отметить, что основную проблему обеспечения безопасности при изготовлении пироксилина решил выдающийся русский ученый Д.И. Менделеев. Великий русский химик предложил обезвоживать пироксилин спиртом, что и сделало процесс высушивания данного взрывчатого вещества безопасным. Первый завод в России по производству пироксилина по технологии Д.И. Менделеева был построен по проекту М. Чельцова в 1880 году. За достаточно короткое время в России были накоплены огромные запасы пироксилина, что и предопределило его массовое использование вплоть до Первой мировой войны. Пироксилин был стойкий при хранении и из него не выделялся нитроглицерин. В последней четверти XIX века пироксилином стали снаряжать артиллерийские снаряды, морские мины и торпеды. Однако с появлением

тротила и мелинита пироксилин стал вытесняться. Во Франции мелинит стал производиться в 1886 году, в Англии под названием лиддит в 1888 году. При всех положительных качествах пироксилина он уступал мелиниту и тротилу в мощности, безопасности, удобстве использования и сохранности. Прежде всего, оказалось, что пироксилин весьма чувствителен в отношении влажности. Например, при влажности 50 % и более пироксилин полностью теряет свои взрывные свойства. С другой стороны, при содержании влаги менее 5 % пироксилин начинает разлагаться. Зависимость взрывных свойств пироксилина от влажности и привело к роковым последствиям русскую эскадру в 1905 году при Цусиме. Еще перед походом на Дальний Восток, чтобы предотвратить возможное разложение пироксилина, его дополнительно увлажняли до 15–17 %, надеясь на то, что за период перехода часть этой влаги испарится. Русские специалисты полагали, что в снарядах пироксилин будет достаточно защищен от сырости. Однако при хранении снарядов на кораблях русской эскадры без взрывателей (это делалось в целях обеспечения безопасности), влага проникала к пироксилину через гнезда взрывателей и пироксилин дополнительно увлажнялся в течение всего продолжительного перехода. Особо высокая степень увлажнения приходилась на район установки взрывателя. К моменту Цусимского сражения более 60 % снарядов оказались снаряженными отсыревшим пироксилином и при попадании в японские корабли такие снаряды не взрывались.

Многие специалисты, занимающиеся изучением истории создания мощных взрывчатых веществ, не всегда учитывают, что автором-изобретателем нитроглицерина, динамита, а затем и нитроглицериновых бездымных порохов является знаменитый химик Альфред Нобель (1833–1896). Его отец Э. Нобель (1801–1872) в 1842 году основал в Петербурге первую фабрику по производству морских мин. Следует подчеркнуть, что Э. Нобель также является автором конструкций достаточно распространенных морских мин с химическими и пиротехническими взрывателями. Изучением взрывчатых веществ А. Нобель (1833–1896) занялся с 1859 года. Выдающегося ученого и предпринимателя А. Нобеля связывали с Россией особые отношения. Сам А. Нобель вообще считал Россию своей второй Родиной. Поэтому не случайно, что его основная производственная деятельность осуществлялась именно в России. Здесь А. Нобель осуществил практически все свои основные идеи



НОБЕЛЬ АЛЬФРЕД
ЭММАНУИЛОВИЧ
(1833–1892)



НОБЕЛЬ ЛЮДВИГ
ЭММАНУИЛОВИЧ (1831–1888).
КОНСТРУКТОР СТАНКОВ
(основатель завода «Людвиг Н»,
впоследствии
машиностроительный завод
«Русский дизель»)



НОБЕЛЬ РОБЕРТ
ЭММАНУИЛОВИЧ
(1829–1896)
(основатель
нефтепро-
мышленных
предприятий в Баку)



НОБЕЛЬ
ЭММАНУЭЛЬ
ЛЮДВИГОВИЧ
(1859–1932)
(В 1888–1917 гг.
возглавлял
предприятия
Нобелей в России)

и планы. Первая в мире фабрика по производству нитроглицерина была построена А. Нобелем в 1862 году. Затем усилиями этого выдающегося ученого, руководителя и бизнесмена была создана целая сеть аналогичных производств, например, во Франции и России. Именно А. Нобель является учредителем знаменитых Нобелевских премий. Мы должны помнить, что с нашим Отечеством связана жизнь и деятельность целой династии шведских изобретателей и промышленников: отца, сыновей и внука.

Нарастающая японская угроза вынудила российского Императора Николая II в 1897–1898 годах утвердить план создания третьего флота России — Тихоокеанского. С этого времени начался небывалый, но, к сожалению, запоздалый подъем отечественного кораблестроения «для нужд Дальнего Востока». Для ускорения создания нового флота России часть кораблей была заказана за границей. Только в Петербурге строились 3 броненосца типа «Пересвет» и 5 броненосцев типа «Бородино» (название «Бородино» было традиционным для линейных кораблей в XIX веке). Всего предполагалось построить 12 броненосцев, 20 крейсеров, 59 эскадренных миноносцев и 10 транспор-

тов. Эскадренный броненосец «Бородино» являлся головным кораблем самой большой в истории Российского флота серии эскадренных броненосцев. Специалисты отмечают поспешность в его приеме от промышленности. Корабль был принят в казну флота с суммарной перегрузкой 1700 тонн. Учитывая поспешность в приеме корабля и незавершенность ходовых испытаний, руководство Морского технического комитета выслало циркулярное предупреждение на корабль и командующему 2-й Тихоокеанской эскадры о соблюдении особой осторожности в океанских плаваниях и недопустимости приема новых грузов в помещения выше ватерлинии.

В 1898 году была разработана и утверждена кораблестроительная программа, получившая название «Программа для нужд Дальнего Востока». Программа предполагала постройку в числе прочих кораблей и пяти эскадренных броненосцев. Первым кораблем, заложенным в рамках программы, стал эскадренный броненосец «Император Александр III» (назван царствующим Императором Николаем II в честь своего отца). В апреле 1900 года Балтийский завод заложил ещё два эскадренных броненосца: «Князь Суворов» (назван в честь А.В. Суворова, в связи со столетием со дня его кончины и в «вечное сохранение и напоминание доблестного имени» великого полководца) и «Слава» (название происходит от русского слова «слава», в данном случае означающее признание доблести и символизирующее воинскую честь, стойкость, мужество и героизм). Это были принципиально новые для отечественного военного кораблестроения корабли.

Эскадренные броненосцы типа «Пересвет» строились по образцу английского «колониального» броненосца «Ринуан». Броненосец «Пересвет» назван в честь героя Куликовской битвы Александра Пересвета, монаха Троице-Сергиева монастыря. Согласно преданию, он был послан Сергием Радонежским в войско Дмитрия Донского и героически пал перед началом битвы в поединке с татарским богатырем Темир-



ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ
«КНЯЗЬ СУВОРОВ»



ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ
«ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ПЕРЕСВЕТ».
1901 Г.



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ПЕРЕСВЕТ»
ПЕРЕД ПОХОДОМ НА
ДАЛЬНИЙ ВОСТОК. 1903 Г.

мурзой. Специалисты считают, что со строительством «Пересвета» началось создание второй серии русских броненосцев. Всего было построено 3 корабля второй серии. При строительстве данного корабля было принято решение увеличить автономность по запасу топлива, «пожертвовав при этом вооружением и бронированием». Изначально броненосец «Пересвет» проектировался и строился в качестве флагманского корабля, имея две боевые рубки и две мачты с боевыми марсами. Корабль с такими надстройками был единственным кораблем в русском броненосном флоте. Постройка «броненосца-крейсера» «Пересвет»

рассматривалась как одна из составных частей концепции крейсерской войны с Англией.

В рамках программы по усилению флота Тихого океана управляющий Морским министерством П.П. Тыртов принимает дополнительное и достаточно продуманное решение о строительстве миноносцев типа «Сокол». Эти корабли должны были служить на Дальнем Востоке, поэтому перед флотом встала проблема их доставки на Тихий океан. Решение было найдено путем создания «разборных миноносцев», которые можно было в разобранном виде на пароходах или по железной дороге доставлять в данный регион. Первый миноносец был погружен на пароход «Нормания» и в 1899 году отправлен на Дальний Восток. Необходимо отметить, что решение о сборке миноносцев во Владивостоке и Порт-Артуре было встречено руководством этих Военно-морских баз достаточно негативно. Например, 30 января 1900 года главный командир Владивостокского порта, вице-адмирал Г.П. Чухнин в своем докладе отмечал, что в его распоряжении «эллингов, мастерских, сараев нет, кредитов на их постройку тоже». Это было похоже на саботирование продуманного решения Морского министра. Главный начальник и командующий войсками Квантунской области и Морских сил Тихого океана вице-адмирал Е.И. Алексеев также считал, что «несовершенство благоустройства Порт-Артурского Адмиралтейства» не дает возможности проводить сборку миноносцев его силами. В конечном счете, Морской министр

П.П. Тыртов распорядился проводить работы по сборке миноносцев в Порт-Артуре силами Невского завода, для чего потребовалось «устроить на Тигровом Хвосте» временный эллинг для сборки трех миноносцев под общей крышей». В течение 1900 года в Порт-Артур на пароходах «Владимир Савин», «Эдуард Барии», «Малаяя», «Анном» и «Дагмар» были доставлены три миноносца Невского завода. В середине апреля 1901 года была завершена сборка первого миноносца «Баклан». Среди собранных миноносцев был ставший знаменитым миноносец «Кулик» («Стерегающий»). Работы по сборке миноносца «Стерегающий» завершились в конце мая 1902 года. До 1903 года постройкой миноносцев и эскадренных миноносцев на Невском судостроительном и машиностроительном заводе руководил Л.Л. Коромальди (1870–1919). В 1904 году Л.Л. Коромальди предложил проект карликовой подводной лодки, названной «минной шлюпкой». В 1905 году, используя первый опыт Русско-японской войны, он разработал новый проект системы бронирования отечественных кораблей. Миноносцы, построенные на Невском заводе, доставлялись в Порт-Артур и по железной дороге. Данный способ доставки впоследствии был признан недостаточно надежным. При транспортировке боевые и технические средства кораблей получали множество повреждений и требовали проведения ремонтов по восстановлению.

Однако для обоснованного усиления Императорского флота особенно на Дальнем Востоке всех принятых в Морском Ведомстве мер было, крайне недостаточно. Темпы строительства отечественных кораблей, хотя и были небывалыми, однако они не соответствовали поставленным Его Величеством Императором Николаем II задачам по усилению флота Тихого океана в кратчайшие сроки. Мы хро-



ЭЛЛИНГ МАСТЕРСКОЙ
НЕВСКОГО ЗАВОДА В ПОРТ-
АРТУРЕ. 1901 Г.
(Сборка миноносцев Невского
завода на Тигровом Хвосте
в Порт-Артуре)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«ПЕТРОПАВЛОВСК»
В ПОРТ-АРТУРЕ



БРОНЕНОСЦЫ «ПЕРЕСВЕТ»,
«ПОБЕДА», КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«ДИАНА». ВНЕШНИЙ РЕЙД
ПОРТ-АРТУРА.

нически опаздывали в подготовке к прогнозируемым морским сражениям и делали вид, что не замечаем этого факта. История и сегодня так и не научила нас избавиться от этого порока. Проблема строительства кораблей для Российского Императорского флота за границей в тот период времени требует особого анализа. Существует мнение, что проекты отдельных заказанных кораблей для отечественного флота не отвечали требованиям современной войны на море. Более того, этот факт был далеко не случайным и регулировался как внутри страны, так и за её пределами. Особенно негативную роль в данном процессе играло руководство Морского ведомства. В тоже время благодаря заказам за границей Российский Императорский



ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ
«БОРОДИНО» 1901

флот пополнился современными кораблями, каких не было в японском военном флоте. Например, «Цесаревич», «Ретвизан», «Баян», «Аскольд», «Богатырь», «Новик», «Варяг».

В результате выполнения судостроительной программы 1898–1904 годов Россия вышла на третье место среди крупнейших морских держав в мире. В то же время, несмотря на успешное выполнение кораблестроительной программы 1898–1904 годов, России не удалось создать на Дальнем Востоке значительного превосходства русского флота над японским флотом. К началу войны 1-я Тихоокеанская эскадра состояла из 7 броненосцев, 9 крейсеров 1 ранга, 4 крейсеров 2 ранга, 2 минных

крейсеров, 7 канонерских лодок, 3 клиперов, 35 миноносцев, 2 минных заградителей, 4 транспортов и 2 вспомогательных крейсеров. Это была достаточно внушительная сила, способная решать многие стратегические задачи на Дальнем Востоке, однако противостоять японскому флоту она так и не могла.

До 1891 года строгой классификации отечественных кораблей не существовало. Вместе с тем, в состав Российского Императорского

флота входили, например, «пароходо-фрегаты» («пароходофрегаты»), «броненосные фрегаты», «корветы», «броненосные батареи», «броненосные лодки», «мониторы», «вспомогательные крейсера», «миноноски», «учебные суда». Первая официальная классификация отечественных кораблей была введена в действие приказом по Морскому ведомству от 1 февраля 1892 года. Она устанавливала следующие классы кораблей Императорского флота:

1. Эскадренные броненосцы.
2. Броненосцы береговой обороны.
3. Крейсера 1 ранга.
4. Крейсера 2 ранга.
5. Минные крейсера.
6. Мореходные канонерские лодки.
7. Канонерские лодки береговой обороны.
8. Пароходы.
9. Яхты.
10. Транспорт.
11. Миноносцы и миноноски.
12. Учебные и портовые суда.

Данная классификация неофициально была дополнена «минными транспортом», «эскадренными миноносцами», «госпитальными судами». В повседневной деятельности Морского ведомства официальная классификация кораблей не соблюдалась даже в руководящих документах. Например, крейсера 1 ранга, как правило, дополнительно подразделялись на «броненосные» и «бронепалубные». Большие миноносцы назывались «контрминоносцами» или «истребителями». Крейсера 2 ранга, переоборудованные из коммерческих судов, назывались вспомогательными крейсерами. Крейсера 2 ранга, переоборудованные из устаревших парусно-паровых судов, назывались «клиперами». Имели место в Императорском флоте и фрегаты.

Опыт Русско-японской войны обосновал необходимость создания новых классов кораблей, например, принятая в 1907 году новая классификация уже включала: «линейные корабли», «броненосные крейсера», «крейсера», «эскадренные миноносцы», «миноносцы и миноноски», «заградители», «подводные лодки», «канонерские лодки», «речные канонерские лодки», «транспорт», «почтовые суда», «яхты», «учебные суда», «портовые суда», «блокшивы».

Кораблестроительная программа России 1895–1904 годов и её выполнение

Класс кораблей	Количество кораблей по программам		Семилетняя программа 1898–1904 гг.		Фактически построено до 1905 г.
	1895 г.	1898 г.	количество кораблей	суммарное водоизмещение, т.	
Эскадренные броненосцы	6	5	12	156000	11
Броненосцы береговой обороны	4	—	1	4000	—
Крейсеры 1-го ранга	9	5	14	91000	13
Крейсеры 2-го ранга	—	4	6	18500	5
Минные крейсера	5	—	1	562	1
Мореходные канонерские лодки	5	—	1	1000	1
Минные заградители	2	2	3	7800	3
Миноносцы (эскадренные)	—	20	56	15120	58
Миноносцы (малые)	—	10	10	1500	10
Транспорты	4	1	7	25120	5
Всего	35	47	109	320602	107

Очередная классификация кораблей отечественного флота была введена в действие 16 июля 1915 года. В этой классификации были заменены «броненосные крейсера» на «линейные крейсера», исключены «миноносцы» и введены «тральщики» в качестве самостоятельного класса кораблей. В июле 1916 года данная классифика-

ция дополнилась «морскими» и «портовыми ледоколами», «сетевыми заградителями». В 1917 году в классификацию включили «сторожевые суда», «сторожевые катера», «катера-тральщики».

На рубеже конца XIX и начала XX веков Российский Императорский флот по своему составу, боевой мощи уверенно занимал третье место в мире, уступая только флотам Англии и Франции. Военный флот Японии был во всех отношениях слабее флотов Англии, Франции, России, Германии, США, Италии, однако он переживал этап своего небывалого динамичного развития. В Российской Империи этого факта не замечали и не учитывали.

Корабельный состав Военно-морских флотов на 1 января 1904 года

Класс кораблей	СТРАНЫ							
	Англия	Франция	Россия	Германия	США	Италия	Япония	Австро-Венгрия
Эскадренные броненосцы	55	22	25	18	12	10	6	4
Броненосцы береговой охраны	2	9	3	9*	11	—	1	5
Крейсеры 1-го ранга (бронированные)	33	20	8	5	7	6	8	5
Крейсеры 1-го ранга (бронепалубные)	47	6	10	6	8		4	
Крейсеры 2-го ранга	76	28	6	17	15	14	13	6
Минные крейсеры	32	21	9	2	—	15	4	—
Мореходные канонерские лодки	33	4	15	17	20	—	9	—

Эскадренные миноносцы	131	31	60	47	16	15	19	7
Миноносцы и миноноски	159	282	156	90	34	143	84	69
Подводные лодки	9	34	1	—	8	2	—	—



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЕЛИЧЕСТВО ГОСУДАРЬ
ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II
АЛЕКСАНДРОВИЧ
(в парадном мундире Лейб-
гвардии Преображенского
полка)

В 1898 году часть Квантуна вместе с крепостью Порт-Артур была арендована Россией у Китая сроком на 25 лет. Несмотря на отрицательную позицию многих адмиралов Российского военного флота, Порт-Артур стал главной базой эскадры Тихого океана. Настоящим решением трагедия русского Императорского флота была практически predetermined. Подписание уполномоченными представителями России и Китая особого соглашения, в «силу которого часть Ляодунского полуострова с Порт-Артуром и Талеенваном (Талиенваном) и с прилегающими островами уступалась России в арендное пользование», состоялось в Пекине 15 марта 1898 года.

В этом же году сменился командующий эскадры Тихого океана. Командующим эскадрой стал опытный морской офицер — вице-адмирал Я.А. Гильтебрандт (1842–1915). Я.А. Гильтебрандт в 1860 году окончил Морской корпус. В 1860–1865 и 1871–1875 годах он уча-



РЕЙД ПОРТ-АРТУРА (1900 Г.)

ствовал в кругосветных плаваниях на корветах «Калевала» и «Богатырь». Имя «Богатырь» носил также первый русский пароходофрегат, спущенный в 1836 году. Не меньшей известностью в истории отечественного флота занимают пароходофрегаты «Храбрый» и «Смелый».

Далее он последовательно командовал клипером «Разбойник», крейсером «Владимир Мономах» и броненосцем «Император Николай I» (назван в честь представителя царствующей династии Романовых, российского Государя Императора Николая I, третьего сына императора Павла I).

В период 1892–1894 годов Я.А. Гильтебрандт был начальником штаба Черноморского флота и портов. В 1895–1896 годах он командовал учебно-артиллерийским отрядом Балтийского флота. В период 1896–1898 годы контр-адмирал Я.А. Гильтебрандт являлся помощником начальника Главного морского штаба. В 1899–1900 годах в чине вице-адмирала Я.А. Гильтебрандт командовал эскадрой Тихого океана. В последующем он занимал должности командующего практической эскадрой Черноморского флота, старшего флагмана Балтийского флота, начальника Главного гидрографического управления. В 1905 году Я.А. Гильтебрандт возглавлял комиссию по расследованию обстоятельств Цусимского сражения. С 1907 года он становится членом Адмиралтейств-совета. Более обстоятельного анализа деятельности вице-адмирала Я.А. Гильтебрандта авторам выполнить не удалось. В то же время он, по оценкам многих специалистов, яв-



ПОРТ-АРТУР. ВОСТОЧНЫЙ И ЗАПАДНЫЙ БАССЕЙНЫ



ПОРТ-АРТУР. ВОСТОЧНЫЙ БАССЕЙН



КОНТР-АДМИРАЛ
Я.А. ГИЛЬТЕБРАНДТ
(1842–1915)



ВИНТОВОЙ КОРВЕТ
«КАЛЕВАЛА»



ПАРУСНО-ВИНТОВОЙ
КОРВЕТ «РЫНДА»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ I»



КРЕЙСЕР 2 РАНГА
«РАЗБОЙНИК»



КЛИПЕР «РАЗБОЙНИК»
С ПОЛНЫМ ПАРУСНЫМ
ВООРУЖЕНИЕМ

лялся одним из прогрессивных деятелей Императорского флота того времени.

На период вступления Я.А. Гильдебрандта в должность командующего эскадрой в состав эскадры входили два эскадренных броненосца, шесть крейсеров, два минных крейсера, пять мореходных канонерских лодок и парусно-паровой клипер. Решением Морского министерства были расширены и задачи, стоящие перед эскадрой, «... которая призвана ныне оградить от всяких случайностей наши новые приобретения на берегах Желтого моря». Однако главная цель Императорского флота по-прежнему заключалась в поддержке политического влияния и охраны российских национальных интересов на Востоке, где внешняя политика России вошла в противоречие с позицией Японии, военное могущество которой быстро возрастало. Япония к этому моменту времени уже создала мощный и сбалансированный Военно-морской флот и ускоренно занималась боевой подготовкой: отработкой слаженности кораблей, соединений и объединений.

В случае начала боевых действий эскадре Тихого океана ставились конкретные боевые задачи, направленные на недопущение высадки неприятельского десанта на наши берега или на берега Кореи, а также нарушение или даже срыв морских перевозок Англии. Ориентирование

флота на решение только этих задач было очередной ошибкой Морского Главного штаба. В планах Японии отсутствовала отработка организации высадки стратегических морских десантов во взаимодействии с английским флотом. Командующий эскадрой Тихого океана не разделял точки зрения Главного Морского штаба, однако своего варианта планируемой морской операции он не предлагал. В сентя-

бре 1899 года командующий эскадрой Тихого океана Я.А. Гильтебрандт направил свои соображения о необходимости создания ещё одной военно-морской базы на южном побережье Кореи. Без дополнительной базы, по мнению командующего эскадрой, её боевой состав для эффективного решения поставленных задач, по меньшей мере, должен быть удвоен. В частности, в докладе вице-адмирала Я.А. Гильтебрандта отмечалось: «... Без этого промежуточного порта наша эскадра должна быть увеличена настолько, чтобы каждая половина её представляла собою особую сильную эскадру для самостоятельного действия, так как при таких условиях соединиться им будет невозможно. Осуществление такого или иного соглашения или даже союза Японии с Англией вполне возможно, по общему убеждению Англия сама его имеет для нанесения возможно полного вреда России. Как главной причиной Крымской войны были английские интересы в целях уничтожения Черноморского флота, так той же целью преисполнена она и теперь относительно истребления нашего флота на современной мировой арене человеческой деятельности в Тихом океане, и уничтожением всякого политического и экономического значения нашего на здешних берегах. Конечно, наша эскадра сослужит свою службу, недешево достанется уничтожение её возможно. Но это ли только нужно Родине, чтобы флот русский погиб не иначе как со славой? Не славная гибель его нужна, а славная жизнь, оберегающая интересы государственные...» (Русско-японская война 1904–1905 гг. Введение, ч.1, 1918 г. с. 340–341). Отдельные авторы считают, что данное обращение адмирала стало основной причиной его перевода на Черноморский флот.

Международная обстановка в регионе осложнилась ещё и тем, что Китай резко выступал против политики принуждения, насаждаемой ему иностранными государствами. Агрессивный дух политики западных держав в отношении проявившего свою слабость в войне с Япони-



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «ДЖИГИТ»



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«ГРОМОБОЙ» НА ДАЛЬНЕМ
ВОСТОКЕ



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «БОЯРИН»
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«ГИЛЯК» У ТРАНСПОРТА
«АНГАРА»



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«КОРЕЕЦ» ПОСЛЕ БОЯ
У ТАКУ



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«БОБР»



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«БОБР» В ТАКУ. 1895 Г.

отличились в тяжелейшем бою с китайскими фортами на рейде Таку.

Мореходная канонерская лодка «Гиляк» в бою при взятии форта Таху была повреждена тремя снарядами противника. На борту корабля произошел взрыв боезапаса и возник пожар. Несмотря на это корабль не уклонился от боя, продолжал вести боевые действия и выполнил поставленные задачи. Это был первый в мире опыт ре-

ей Китая привел к возрождению в нем резко националистического духа. Мощные националистические настроения в Китае были использованы вдовствующей Императрицей Тэу-Хси в борьбе против предпринятых молодым Императором Кванг-су реформ. Это привело к тому, что через два года возникло массовое движение китайцев против иностранцев. Союз «Большого Кулака» (его членов по непонятным причинам в широкой литературе прозвали боксерами) практически организовал и возглавил борьбу китайцев против засилья иностранцев и грабежа своей страны. В 1900 году в стране разразилось так называемое «боксерское восстание». Фактически же тайное общество (которое, как ни странно это звучит, покровительствовалось Англией) именовалось «Ипхе-Туань» — «Кулак Справедливой Гармонии» (в неудачном русском переводе — «Больших Кулаков», и в совершенно произвольном и лишённом смысла имени — «Боксеров» — английский перевод, под которым тайное общество и сохранилось в истории). Основным лозунгом восстания стал лозунг: «уничтожай иностранцев, спасай династию».

В 1900–1901 годах Россия в союзе с Англией, Германией, Францией и Японией принимает активное участие в войне с Китаем. В июне 1900 года канонерские лодки «Кореец», «Бобр» и «Гиляк»

шения боевых задач по нанесению ударов по береговым целям кораблями данного класса.

Морские десанты с кораблей эскадры Тихого океана участвовали в кровопролитных боях под Тяньцзинем и Пекином. «Боксерское восстание» завершилось подписанием международного протокола в сентябре 1901 года. После этого в том же 1901 году Япония предложила России разграничить сферы их влияния в Азии: Россия могла владеть Маньчжурией, но взамен должна была предоставить Японии свободу действий в Корее. Однако после победоносного завершения боевых действий российские войска остались в Маньчжурии, а безответственные политические лидеры из ближайшего окружения Его Императорского Величества Николая II начали проводить непродуманную политику, насаждаемую Европой по проникновению и расширению наших интересов в Северную Корею. В то же время и Англия стремилась любым способом окончательно закрепиться на Тихом океане. Такая внешняя политика России в очередной раз резко обострила её отношения с Японией, которая, заручившись союзом с Англией и своевременно завершив подготовку своих вооруженных сил, окончательно решила на войну с Россией. Учитывая отведенную ему основную роль, передовой японский Соединенный флот в условиях строжайшей секретности интенсивно готовился к переходу в Желтое море и к внезапному нападению на Российский Императорский флот. Под руководством командующего Соединенным японским флотом адмиралом Х. Того создается секретная база и район маневренного базирования флота (знакомые всему миру под названием «известное убежище»), снабженные в первую очередь самыми современными средствами радио и телеграфной связи. Внедренная система телеграфной связи впервые в мировой практике военных флотов обеспечивала передачу и прием любой информации с Токио кораблями флота менее чем за 10 минут. Все корабли в этой маневренной базе находились в постоянной боевой готовности. Таким образом, подготовка органов управления японского флота к ведению боевых действий на море и проведению морских операций была завершена.



КОМАНДИР КАНОНЕРСКОЙ
ЛОДКИ «КОРЕЕЦ», КАПИТАН
2 РАНГА Г.П. БЕЛЯЕВ



НАЧАЛЬНИК ШТАБА
МАНЬЧЖУРСКОЙ АРМИИ
ГЕНЕРАЛ БАРОН
ГЕНТАРУ КОДАМО

Следует отметить, что план войны Японии с Россией 1904–1905 годов был разработан талантливым японским военачальником — начальником главного штаба японских армий генералом Кодамо (Кодама?). Имея четкий стратегический план, японские вооруженные силы успешно использовали благоприятные для них условия. Главным содержанием стратегического плана японских армий было вытеснение нашего флота с открытого моря в гавани, беспрепятственная переброска сухопутных войск в Корею, а затем в Маньчжурию и блокирование Порт-Артура с суши. Данный стратегический план стал быстро и четко реализовываться.

Также следует отметить, что роль генерала Г. Кодамо в Русско-японской войне и в японской мемуарной и исторической литературе представлена не достаточно ярко. В то же время многими победами японская армия обязана таланту этого виднейшего военачальника.

Генерал Г. Кодамо родился в 1854 году. В 1890 году он был командирован в Западную Европу для «изучения и постановки военных действий». В ходе заграничной командировки проявился «штабной талант и оперативные способности перспективного офицера».

В период войны с Китаем Кодамо занимал пост товарища Военного министра Японии. На этом посту Кодамо часто принимал самостоятельные решения, не достаточно характерные для офицеров на этой должности. Затем выдающийся военно-политический деятель последовательно занимал ключевые должности в правительстве Японии. Например, он был губернатором острова Формоза, Военным министром и Министром внутренних дел. В период Русско-японской войны Кодамо являлся начальником главного штаба японских армий. Разработанные Кодамо планы отличались продуманностью и согласованностью всех их элементов. Фактические боевые действия вносили в планы Кодамо только незначительные коррективы. В соответствии с разработанными планами Россия вынуждена была воевать не только с «маленькой» Японией — ей фактически противостояла добрая половина тогдашнего мира. Японские вооруженные силы хорошо использовали сложившиеся на тот период времени международ-

ные отношения и имели четкий стратегический план войны. Коротко этот план включал в себя вытеснение нашего флота с открытого моря в гавани, беспрепятственную переброску сухопутных войск в Корею, затем в Маньчжурию и блокирование Порт-Артура с моря.

В Русско-японскую войну Главнокомандующим сухопутными силами в Маньчжурии являлся генерал Гэнро (князь) Ояма Ивао (1842–1916).

О. Ивао окончил военное училище во Франции и проходил подготовку в различных европейских военных академиях. Первый боевой опыт офицер японской артиллерии Гэнро Ояма Ивао приобрел в конце 60-х годов девятнадцатого века в ходе гражданской войны. Уже тогда проявились неординарные способности молодого офицера, его смелость и нестигаемая уверенность в своих силах. О. Ивао сделал блестящую военную карьеру. Он становится одним из наиболее молодых и авторитетных генералов Японии. На него обратили внимание при дворе Императора. Генерал вошел в число весьма почитаемых японских военачальников. В годы японо-китайской войны 1894–1895 годов прославленный генерал командовал 2-й армией.

Официальные правительственные круги, русские военные аналитики и политики упустили момент резкого роста военной мощи Японии. В связи с возрастающей мощью Японии и усиливающимся влиянием России в Китае и Корее резко осложнились отношения между нашим государством и Англией. Районом противостояния окончательно становится Тихий океан. Англо-японское соглашение 1902 года, признавшее за Японией особые интересы в Корее и обеспечивавшее ей под прикрытием Англии строгий нейтралитет остальных держав в случае столкновения её с Россией, было прямым



ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ
ВОЙСКАМИ ЯПОНИИ
ФЕЛЬДМАРШАЛ ИВАО ОЯМА
(с июня 1904)



вызовом Российской Империи. По Англо-японскому соглашению 1902 года было принято, что если Япония начнет войну на Дальнем Востоке против России, то при вступлении в войну против Японии третьей силы, на стороне Японии выступит Англия.

В отношении России достаточно агрессивной была и политика Германии с ее союзницей Австро-Венгрией. Соединенные штаты хоть и не были тогда великой державой, но также всеми возможными способами противостояли укреплению позиции России на Дальнем Востоке, имея в данном регионе свои корыстные колониальные интересы. Особая роль в развязывании Русско-японской войны принадлежит банкирам Англии и США. Например, историки отмечают, что банкиры Ротшильд, Шифф, Варбург, Мильнер предоставили Японии огромные кредиты. Только от США японское правительство получило кредитную линию в 400 млн. долл. В конечном счете, враждебность ведущих мировых держав в отношении к России, даже если не считать возможными военные угрозы, привела к срыву всех военных поставок, а отечественная промышленность была не способна обеспечить армию и флот всем необходимым военным имуществом, особенно в ходе ведения масштабных боевых действий. Русское правительство в очередной раз не уделило сложившейся политической ситуации должного внимания. Таким образом, европейские планы политических интриг в отношении России были полностью подготовлены и проведены в жизнь, а Российский Императорский флот в этих планах становился простым заложником, и его трагический финал в принципе был предопределен. Выбор во-



АДМИРАЛ Н.И. СКРЫДЛОВ
(1844–1918)

енного флота в качестве «заложника» также был не случайным. Именно гибель Российского Императорского флота в максимальной степени могла способствовать падению международного авторитета и престижа Империи. Более того, без Военно-морского флота обеспечить безопасность Российской Империи на Дальнем Востоке вообще не представляется возможным. Таким образом, Европа в своих далеко идущих политических целях предполагала вторично использовать трагический для нас опыт Крымской войны.

В самом начале «боксерских событий» на посту командующего эскадрой Тихого океана вице-адмирала Я.А. Гильдебрандта сменил адмирал Н.И. Скрыдлов. Назначение адмирала Н.И. Скрыдлова командующим эскадрой было прогнозируемо. Для флота Тихого океана нужен был командующий с достаточно жестким характером. Адмирал Н.И. Скрыдлов таким характером и отличался.

По мнению некоторых аналитиков и историков, например, Б.П. Дудорова (см. «Морские записки, № 4\43, 1956 г., Нью-Йорк, стр. 3–10), адмирал Н.И. Скрыдлов «обладал как умением оценивать обстановку, так и достаточно сильным характером, способным на быстрые решения и настойчивое проведение их в жизнь. ... Все это, конечно, не могло бы помешать ему оказаться хорошим командующим во время войны. Напротив — известная лихость всегда импонирует подчиненным. И, по-видимому, среди команд эскадры он такой репутацией и пользовался». Однако отношение Российского Правительства к военному флоту на Дальнем Востоке не позволило полностью раскрыться флотоводческим талантам адмирала Н.И. Скрыдлова. Адмиралу так и не удалось создать мощной главной базы флота и отработать систему приведения сил флота в высшие степени боевой готовности.

Н.И. Скрыдлов в 1864 году окончил Морской корпус. После окончания Морского корпуса проходил службу на кораблях Балтийского флота. В 1877–1878 годах он принимал участие в русско-турецкой войне. В 1882 году Н.И. Скрыдлов являлся начальником практического отряда миноносцев Балтийского флота. Затем он последовательно занимал должности командира клипера «Стрелок», фрегата «Дмитрий Донской» (назван в честь Великого князя Московского и Владимирского, сына Великого князя Ивана II), броненосца «Гангут», а затем и должность младшего флагмана Балтийского флота. В 1894–1898 годах Н.И. Скрыдлов занимал должность главного инспектора минного дела и начальника минного отдела Морского технического комитета. На всех должностях Н.И. Скрыдлов зарекомендовал себя высокоподготовленным флотским офицером и военачальником, требовательным к себе и к своим подчиненным.



КЛИПЕР «ОПРИЧНИК»
(КЛИПЕРЫ «СТРЕЛОК»,
«ПЛАСТУН»)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ГАНГУТ»



КОНТР-АДМИРАЛ
Н.И. СКРЫДЛОВ



ГОСУДАРЬ
ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II
АЛЕКСАНДРОВИЧ

Броненосец «Гангут» — русский корабль с трагической судьбой. В 1896 году при переходе из Транзунда в Кронштадт броненосец налетел на камни банки Ялкаматала. Спасательными работами руководил контр-адмирал С.О. Макаров. Однако это была только прелюдия подлинной трагедии корабля. Новейший эскадренный броненосец «Гангут» 12 июня 1897 года наскочил на подводную скалу, получил пробоины в носовой части корпуса и затонул. Гибель новейшего корабля в районе учебных плаваний флота, в тихую погоду, в окружении кораблей эскадры, в нескольких милях от берега была событием неординарным. Для проведения расследования причин и обстоятельств гибели броненосца была создана специальная комиссия под руководством Ф.Ф. Дикера.

В 1886 году Н.И. Скрьдлов назначается старшим флаг-капитаном командующего эскадрой Балтийского флота, а в 1893 году он получает назначение на должность младшего флагмана Балтийского флота.

С 1898 года контр-адмирал Н.И. Скрьдлов командовал эскадрой Средиземного моря. В период 1900–1902 годов адмирал занимал должность командующего эскадрой Тихого океана. С 1903 по 1904 год он являлся командиром Черноморского флота и портов. После гибели С.О. Макарова, адмирал Н.И. Скрьдлов был назначен командующим Тихоокеанским флотом. Однако его роль как командующего флотом Тихого океана историками не достаточно изучена и крайне ограниченно и односторонне представлена в соответствующей литературе. Например, в настоящее время крайне сложно определить позитивный вклад адмирала Н.И. Скрьдлова в развитие военного флота Тихого океана. Также остается не достаточно исследованной причина его скорого назначения в 1903 году на Черноморский флот. Скорее всего, основной причиной

перемен мест службы этого способного адмирала являлся его сложный характер и пресловутый порядок прохождения службы в Императорском флоте, который приводил к частой смене командиров и командующих.

Ввиду наличия явного кризиса в политике, проводимой Российским правительством на Дальнем Востоке, и отдаленности потенциального театра войны от столицы Империи, вполне естественным и обоснованным желанием Государя Императора стало определение в данном регионе своего доверенного должностного лица — Наместника Его Величества. В руках Наместника предполагалось сосредоточить всю власть, как гражданскую, так и военную.

По мнению Государя, на посту Наместника Его Величества должен был быть человек, являющийся специалистом в области внешней политики государства и способный в случае объявления войны взять на себя руководство масштабными военными действиями, в том числе и на море. В предполагаемой войне с Японией морской театр объективно считался решающим и, естественно, возникало и обсуждалось предложение о назначении на эту должность одного из опытных адмиралов, ранее командовавших Тихоокеанской эскадрой. Из четырех возможных кандидатов на эту высочайшую должность, к сожалению, был выбран адмирал Е.И. Алексеев. Одним из главных инициаторов назначения Е.И. Алексеева на эту высочайшую должность являлся Великий Князь Алексей Александрович. В качестве одного из кандидатов на эту должность рассматривался и адмирал Н.М. Чихачев. К величайшему сожалению, кандидатура вице-адмирала С.О. Макарова на эту должность не рассматривалась. Назначение адмирала Н.М. Чихачева командующим флотом Тихого океана, по мнению отдельных специалистов, было бы наиболее продуманным и своевременным решением. Однако этого назначения не последовало. Вместе с тем можно привести и негативную оценку деятельности адмирала Н.М. Чихачева. Например, достаточно критично к деятельности Н.М. Чихачева относились Его Императорское Высочеч-



УПРАВЛЯЮЩИЙ МОРСКИМ
МИНИСТЕРСТВОМ
АДМИРАЛ Н.М. ЧИХАЧЕВ
(1830–1917)

ство Великий Князь Константин Николаевич и его двоюродный брат Великий Князь Александр Михайлович.

Адмирал Н.М. Чихачев (1830–1917) окончил Морской кадетский корпус. В 1850–1851 годах принял участие в историческом переходе корвета «Оливуца» из Кронштадта вокруг мыса Горн в устье Амура. В 1851–1852 годах он участвовал в Амурской экспедиции Г.И. Невельского. В 1853 году Н.М. Чихачев проходил службу в эскадре Е.В. Путятина в должности старшего офицера на корвете «Оливуца». В 1854–1855 годах он принимал участие в военных действиях против англо-французской эскадры на Дальнем Востоке. С 1856 по 1858 год Н.М. Чихачев занимал должность начальника штаба Сибирской флотилии. В 1860 году он был назначен командиром фрегата «Светлана». В 1862–1876 годах Н.М. Чихачев занимал должность директора Русского общества пароходства и торговли. В 1877–1878 годах Н.М. Чихачев являлся начальником морской обороны г. Одессы. В период 1884–1888 годов адмирал Н.М. Чихачев являлся начальником Главного морского штаба и одновременно командиром практической эскадры Балтийского моря. В 1888–1896 годах адмирал Н.М. Чихачёв занимал пост управляющего Морским министерством. С 1896 года он был членом Государственного совета. В 1900–1909 годах адмирал Н.М. Чихачев возглавлял Департамент промышленности, наук и торговли Государственного совета. При его непосредственном участии в России получило дальнейшее развитие броненосное военное судостроение.



АДМИРАЛ
Г.И. НЕВЕЛЬСКОЙ
(1813–1876)



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
О.В. СТАРК
(1846–1928)

В своей известной статье «Вице-адмирал А.И. Непенин» (см. ж. «Морские записки», издаваемые Обществом офицеров Российского Императорского флота в Америке, № 43 1958 г.) о назначении на этот высочайший пост адмирала Е.И. Алексеева Б.П. Дудоров пишет: «При чрезмерной властности его характера, не терпящего никакой инициативы со стороны подчиненных, само по себе весьма важное знание свойств главного оружия предстоящей борьбы — флота — становится для последнего край-

не вредным. Е.И. Алексеев, по привычке бывшего командующего эскадрой продолжает и теперь входить лично во все мелочи её жизни. Управляя ею с берега, он быстро разрушает всякую способность к принятию каких-либо самостоятельных решений в рядах её командования.



ШТАБ ВИЦЕ-АДМИРАЛА
О.В. СТАРКА

Сменивший Н.И. Скрыдлова адмирал О.В. Старк, лично человек высоких нравственных качеств, и обладавший достаточно морским опытом, оказался послушным орудием в руках Е.И. Алексеева, тяжело расплатившись за это перед лицом истории России».

Специалисты отмечают, что назначение адмирала О.В. Старка нельзя считать ошибочным. Однако он, по отзывам сослуживцев, имел достаточно мягкий характер и был способен теряться в сложных условиях и в присутствии вышестоящих начальников. Ещё больший недостаток адмирала О.В. Старка был связан с тем, что он никогда не брал на себя ответственность за принятые и реализованные решения.

После назначения нового командующего флотом обстановка на кораблях практически не изменилась. Флот продолжал жить достаточно рутинной жизнью, при которой боевая подготовка подменялась показными упражнениями и поддержанием внешнего «лоска». «Численному росту сил флота противопоставляется снова экономия в самых существенных областях его подготовки. Внешний порядок корабельной службы поддерживался согласно Морскому Уставу на высоте, но за всем этим внешним порядком невольно отступало не только серьезное понимание, но даже простое ощущение личным составом текущих политических событий.

По мере затягивания кризиса все более ослабевало то напряженное ожидание войны, которое ещё так недавно влекло в Тихий океан не только безрассудную горячую юность, но и всех лучших офицеров флота». Со стороны руководства эскадрой практически не проводилось никаких теоретических занятий по «военно-морскому делу», вообще не осуществлялось даже «простое техническое образование молодых офицеров». Масштабные флотские учения не планировались и не проводились. Практически отсутствовали даже одиночные плавания боевых кораблей. Можно ли удивляться, что в такой обста-

новке не только угасал «энтузиазм военных настроений, но даже и простой интерес к военной службе в широких кругах офицерства уступал место легкомысленному убиванию свободного времени...». Офицерский состав эскадры постепенно «профессионально деградировал». Все это в определенной степени напоминает и современное состояние российского ВМФ. Военно-морской флот любой страны представляет собой реальную силу только в том случае, если он отлажен и имеет опыт плаваний. Боевые корабли, находящиеся в портах, постепенно гибнут, их экипажи действительно деградируют.



ВИЦЕ-АДМИРАЛ О.В. СТАРК



БРОНЕНОСЕЦ БЕРЕГОВОЙ
ОБОРОНЫ «ПЕРВЕНЕЦ»



ПОРТ-АРТУР. ВОСТОЧНЫЙ
И ЗАПАДНЫЙ БАССЕЙНЫ

Вместе с тем, отдельные историки отмечают определенную активность в боевой подготовке сил эскадры Тихого океана того времени. Однако практически все мероприятия боевой подготовки не отличались системностью и продуманностью и имели, скорее всего, показной единичный характер. В этих условиях говорить об отработке слаженности экипажей или, тем более, о совершенствовании процесса управления силами не приходится.

О.В. Старк окончил Морское училище в 1866 году. После окончания училища он последовательно командовал шхуной «Восток», канонерскими лодками «Горноста́й», «Сивуч», крейсером «Владимир Мономах», броненосцем «Первенец».

С 1898 года О.В. Старк занимал должность младшего флагмана эскадры Тихого океана, командира Порт-Артура, а с 1902 года должность командующего эскадрой флота Тихого океана. Адмирал О.В. Старк был прекрасно подготовленным морским офицером, однако его командирские качества, сила воли и отсутствие целеустремленности не отвечали требованиям, предъявляемым к командующему флотом. Особенно это проявилось после первой успешной атаки японского флота. По

словам очевидцев, адмирал О.В. Старк «впал в прострацию, а потом воследовала неизбежная в подобных случаях отставка».

В середине сентября 1903 года Наместник Его Величества адмирал Е.И. Алексеев впервые спланировал проведение широкомасштабных учений сил флота. Был отработан и типовой сценарий предполагаемых маневров: прорыв в Желтое море «нападающей эскадры»; бомбардировка и блокирование Порт-Артура; высадка десанта. Однако в связи с очередным обострением отношений с Японией маневры русского флота были отменены.

В середине октября 1903 года под руководством Наместника вместо учений проводится смотр кораблей эскадры Тихого океана в Талиенванской бухте. Проводивший смотр генерал-адъютант адмирал Е.И. Алексеев «нашел эскадры в хорошем состоянии и боевой готовности». В ходе смотра кораблей Наместник и его окружение обращали внимание в основном на внешний вид кораблей эскадры. Элементы боевой подготовки, организация службы на кораблях эскадры практически не проверялись. В то же время даже общее настроение экипажей боевых кораблей эскадры Тихого океана должны были вызвать у её руководства подлинную тревогу. Многие офицеры кораблей эскадры глубоко понимали кризисное состояние флота.

Вот как об этом вспоминает контр-адмирал Б.П. Дудоров: «Каково же было разочарование, когда, после чисто формальных смотров кораблей Начальником эскадры, а затем и Главнокомандующим, по нашем приходе весной 1903 года в Порт-Артур мы были поставлены на бочки внутреннего рейда, вымпела кораблей спущены и мы вступили в резерв, тянувшийся почти полгода. Время проходило в учебных тревогах для проверки давным-давно хорошо налаженных судовых расписаний, практике наводчиков стрельбой пулями из орудий и, больше всего, в палубных занятиях и несении якорных вахт. ... Со стороны высшего начальства не принималось также никаких мер, чтобы, пользуясь большим досугом, поднимать теоретические познания в военно-морском деле или, хотя бы, про-



ЭСКАДРА ТИХОГО ОКЕАНА.
СЕНТЯБРЬ 1903 Г.



ЧЕМУЛЬПО. ВИД ГАВАНИ.
1903 Г.

сто техническое образование молодых офицеров. ... Насколько помню, такая мера была предпринята только один раз в 1903 году, когда мы, младшие штурманские офицеры больших кораблей, были командированы на отряд эскадренных миноносцев, посланный в Корейские шхеры для изучения фарватеров и плавания по ним с помощью атласа лейтенанта Лепко от Фузана до Чемульпо.

Это двухнедельное плавание было не только для нас, но и почти для всех командиров миноносцев, недавно пришедших из Балтики, единственным случаем заглянуть в предполагаемый район их активных действий на случай войны. ... Во имя сохранения механизмов вводится вооруженный резерв, лишаящий флагманов и командиров, постепенно, по мере выполнения ценза сменяющихся, практики эскадренного маневрирования. Чтобы не изнашивались каналы орудий, стрельбы боевыми снарядами на дистанциях боя сводились до крайнего минимума. Оборудование и вооружение главной базы флота — Порт-Артура — растягивается на долгие годы. ... В такой обстановке все ещё сохранявшееся на эскадре наследие Макарова, Дубасова и даже Скрыдлова — ея живой дух — начинает быстро от неё отлетать, заменяясь мертвящей внешней формой».

В.Н. Лепко родился 31 января 1867 года в Петербурге. В 1888 году он окончил Морское училище. После окончания училища В.И. Лепко проходил службу на Балтийском море и на Каспийской флотилии. В 1894 году он направляется на Дальний Восток. Находясь на Дальнем Востоке, штурман В.И. Лепко постоянно делал зарисовки



ЛЕЙТЕНАНТ В.И. ЛЕПКО
(1867–1950)

по бережиям Кореи, Японии, Желтого моря, берегов материка от Владивостока до Сахалина. Из рисунков В.И. Лепко был сформирован и в 1898 году издан прекрасный альбом. К величайшему сожалению, многие рисунки В.И. Лепко в период Русско-японской войны были утрачены. В Порт-Артуре В.И. Лепко командовал миноносцами «Расторопный» и «Бдительный». После Русско-японской войны служба В.И. Лепко была связана с Балтийским флотом. Например, он являлся флагманским штурманом 1-ой минной дивизии. С 1922 года по 1926 год

В.И. Лепко преподавал в Военно-морской академии техническое черчение.

В 1926 году В.И. Лепко принимал участие в Северной гидрографической экспедиции, во время которой сделал более 900 рисунков. Умер В.И. Лепко в Ленинграде в 1950 году.

Наиболее подробно о состоянии флота в Порт-Артуре Б.П. Дудоров написал в очерке «На минном катере» — «Порт-Артур», изданном за рубежом в издательстве имени Чехова. В Морском сборнике 1906 года № 6 на стр. 56 отмечалось: « Наряду с невежеством, ленью и распущенностью — порождениями ценза, окончательному упадку нашего морского дела властно содействовал этот новый в нашем исследовании фактор — ЭКОНОМИЯ... не проводись этот догмат так настойчиво министерством, несколько сот миллионов народных денег не лежали бы теперь в разных местах мирового океана». Требования экономии средств на содержание привело к тому, что корабли Тихоокеанской эскадры в 1903 году семь месяцев находились в кампании, пять в вооруженном резерве. В октябре 1903 года состоялись учения эскадры совместно с гарнизоном Порт-Артура. После этого большинство кораблей эскадры «вступили» в длительный вооруженный резерв. На эскадре произвели перемещение и замену части офицеров, командиров кораблей. В запас было уволено более 1500 человек нижних чинов, выслуживших установленные сроки службы. Таким образом, все, что было сделано за год в интересах боевой подготовки, сколачивания экипажей, боевых расчетов было уничтожено. До войны оставались считанные дни и недели, а эскадра замерла, так как пресловутые кредиты на плавание были израсходованы. В это время угроза войны была столь очевидной, что Наместник Его Императорского Величества запросил разрешение на объявление мобилизации в областях Дальнего Востока и Сибирских губерниях, а также о введении военного положения в Маньчжурии, Порт-Артуре и Владивостоке. Однако вместо позитивного решения на это обращение 15 января 1904 года адмирал Е.И. Алексеев получил извещение Главного Морского штаба о том, что «Государственный Совет решил сократить на значительную сумму ассигнования по смете Морского министерства, вследствие чего представлялось необходимым уменьшить и расходы на плавание на 1,5 миллиона рублей. Поэтому Начальник Главного Морского штаба контр-адмирал З.П. Рожественский и предлагал принять меры к сокращению плавания против уже показанного



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «НОВИК»
В ДОКЕ ПОРТ-АРТУРА



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «БАЯН»



ГОСПИТАЛЬНОЕ СУДНО
«МОНГОЛИЯ»



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «ВАРЯГ»

в программе на 1904 год. Контр-адмирал Витгефт составил план сокращения плавания для экономии 1,5 миллиона рублей: плавание сокращалось на 2 месяца и 1 неделю, то есть вместо 7 месяцев плавания и 5 резерва следовало плавать 4 месяца 3 недели и стоять в резерве 7 месяцев 1 неделю. Планы эти не сбылись только из-за войны» (см. Русско-японская война 1904–1905 гг. Кн. 1, СПб, 1912, с.51).

Анализируя состояние флота Тихого океана и деятельность его руководства, следует отметить, что к отдельным кораблям эскадры, с точки зрения их тактико-технических характеристик, адмирал Е.И. Алексеев, будучи технически высоко подготовленным специалистом, относился критически. Например, по поводу крейсера «Новик» (так во времена Петра I называли молодых дворян, посылаемых в Европу для изучения морских и других наук) он говорил: «По своему наружному виду — скорее больше размером миноносец, чем крейсер. Постройка с обычными для завода «Шихау» недостатками, так как ради достижения большего хода, как по корпусу, так и котлам и машинам, из экономии веса, даны размеры, близкие с границей предела крепости».

Резко негативным было мнение Наместника адмирала Е.И. Алексеева о бронепалубных крейсерах типа «Диана» (Диана — в римской мифологии богиня Луны, отождествлявшаяся с 5 века до н.э с Артемидой, греческой богиней Луны и растений): «...Крейсера 1-го ранга «Диана» и «Паллада», выстроенные на казенной верфи в С-Петербурге, значительно отстали от своих иностранных сотоварищей по всем частям, как в отношении хода и ар-

тиллерии, так и законченности и обдуманности проекта, а также в выполнении работ. Так, например, ещё в Кронштадте комиссия указала, что контрактное число сил достигается без четырех котлов, таким образом, они являются лишним грузом. Между тем, для полного комплекта артиллерийского снаряжения места не нашлось, и патронные погреба расположены частью рядом с котлами. Морские качества тоже не высоки, так как крейсера зарываются носом, ход же полный не достигает».

Самое главное, что отмечал Е.И. Алексеев, анализируя тактико-технические характеристики отечественных кораблей того времени, что все они были «типичными детищами переходного периода в морском военном судостроении». Специалисты отмечают, что Е.И. Алексеев был сторонником английской корабельной артиллерии, однако обоснованных высказываний по вопросу о целесообразности совершенствования оружия отечественных кораблей авторам найти не удалось. В то же время именно вопрос о формировании концепции корабельной артиллерии являлся в тот период времени наиболее важным вопросом.

Старейшему судостроительному предприятию России — Адмиралтейским верфям — в ноябре 2004 года исполнилось 300 лет. Основанные в 1704 году Петром Великим, Адмиралтейские верфи всегда являлись первопроходцами в использовании новых технологий и материалов, новых проектных и конструкторских решений, новых направлений в мировом военном судостроении.



КРЕЙСЕР «ПАЛЛАДА»,
БРОНЕНОСЕЦ «ПОБЕДА»
НА ВНУТРЕННЕМ РЕЙДЕ
ПОРТ-АРТУРА



КРЕЙСЕР «АВРОРА». 1912 Г.



КРЕЙСЕР «ПАЛЛАДА»
В ЭЛЛИНГЕ ГАЛЕРНОГО
ОСТРОВА



АДМИРАЛ Ф.К. АВЕЛАН
(1839–1916)

На существенные недостатки отдельных русских боевых кораблей указывал и вице-адмирал С.О. Макаров. Например, после подробного изучения самого современного на тот период времени отечественного крейсера «Громобой» адмирал С.О. Макаров докладывал Морскому министру адмиралу Ф.К. Авелану: «При осмотре мной крейсера «Громобой» я был поражен отсутствием всяких удобств для жизни матросов на наших новых судах. Офицеры помещены роскошно, низшие же чины живут в различных коридорах, казематах и других помещениях, случайно оставшихся не занятыми под машины и пушки. В этих местах для удобства низшего чина не сделано ничего...». Далее С.О. Макаров в своем докладе подробно анализирует недостатки оружия крейсера и производит оценку его мореходности. Участвуя в приемке броненосца «Наварин», С.О. Макаров писал, что данный корабль «... имеет множество несовершенств по части непотопляемости». Более того, он составил список работ по обеспечению непотопляемости данного корабля, который так и остался нереализованным.

Забота о рядовых матросах была неотъемлемой чертой характера С.О. Макарова. С.О. Макаров на протяжении всей своей службы высоко ценил высокие качества русского матроса и солдата, а также все национальные традиции русского воинства. Адмирал постоянно призывал беречь наши традиции на флоте и в армии и не перенимать бездумно чужих правил, инструкций и наставлений. В значительной степени это касалось введения в практику боевой деятельности воинских частей денежных вознаграждений за выполненные задачи, боевые упражнения и т.д. В европейских военных флотах издавна практиковались денежные вознаграждения матросов и солдат за успехи в боевых действиях. Морское министерство России в то время поставило вопрос о целесообразности введения аналогичных вознаграждений и в русском Императорском флоте. С.О. Макарову было предложено выступить по данному вопросу и высказать свои соображения. Адмирал в характерной для него резкой форме категорически возразил против чуждых ему новшеств и сказал прекрасные слова в адрес рядового русского воина: «... Русский воин идет на службу не из-за денег, он смотрит на войну, как на исполнение своего священного долга, к которому он призван судьбой, и не ждет денежных наград за свою службу. Отучать его от этих правил — значит подкапывать тот принцип, на котором зиждется вся доблесть русского солдата». Мы сегодня забываем эти слова С.О. Макарова

и стремимся создать так называемую «профессиональную армию», которая будет «за вознаграждения» исполнять конституционный долг и отдавать свою жизнь за Родину. При этом, конечно, не следует вести речь о решении проблем борьбы с терроризмом внутри страны, за это действительно необходимо платить, но не воинам армии России. Вооруженные силы вообще не должны быть задействованы в подобных мероприятиях, если речь не идет о внешней угрозе национальной безопасности государства. Не случайно за всю историю России наемные войска никогда не имели у нас практически никакого значения.

Особенно возмутило Е.И. Алексеева то, что на новых кораблях эскадры, особенно иностранной постройки, были установлены радиопередатчики с дальностью действия, не превышающей 10–15 миль, тогда как старые отечественные аппараты обеспечивали устойчивую связь до 60 миль. Сегодня нам не следует забывать, что именно вице-адмирал С.О. Макаров стоял у истоков создания на флоте средств радиосвязи. Вице-адмирал С.О. Макаров был единственным начальником в руководстве Морского ведомства, кто не на словах, а на деле поддерживал исследования талантливого русского физика и электротехника Александра Степановича Попова (1859–1906). Не случайно многие специалисты связывают внедрение новых средств связи в первую очередь с именем С.О. Макарова.

2 июля 1902 года «Новости» и «Биржевая газета» сообщала: «Главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор вице-адмирал С.О. Макаров имел сегодня продолжительный разговор с итальянским изобретателем беспроволочного телеграфа Г. Маркони. Между



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «НОВИК»



КРЕЙСЕР «БОГАТЫРЬ». 1910 Г.



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР «ГРОМОВОЙ» (ПОСЛЕ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ)



БРОНЕНОСЕЦ «ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛ АПРАКСИН»



ИЗОБРЕТАТЕЛЬ РАДИО
А.С. ПОПОВ
(1859–1906)

прочим С.О. Макаров довел до сведения Маркони, что беспроволочный телеграф впервые был изобретен русским электротехником г. Поповым и применялся при снятии с камней броненосца «Генерал-адмирал Апраксин».

А.С. Попов в 1895 году впервые в мире создал «прибор для обнаружения и регистрирования электрических колебаний» и также впервые продемонстрировал миру систему связи без проводов (радиосвязь). В 1896 году в эфир пошла его первая радиограмма. Через год были проведены сеансы радиосвязи между яхтой «Рыбка» и Кронштадтом на расстоянии 700 метров. В 1899 году А.С. Попов создает приёмник для слухового приёма радиосигналов.

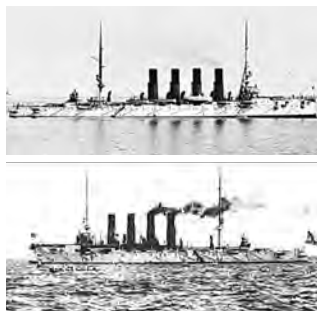
В этом же году приборы А.С. Попова были применены при ликвидации аварии броненосца «Генерал-адмирал Апраксин». В 1901 году в реальных корабельных условиях была обеспечена максимальная дальность связи, которая составила на тот момент времени 150 км. А.С. Попову принадлежат прекрасные слова: «Все же я горд тем, что родился русским, — и если не современники, то, может быть, потомки наши поймут, как счастлив я, что не за рубежом, а в России открыто новое средство связи». Всякая попытка «передать» первенство в создании радио маркизу, итальянскому радиотехнику и предпринимателю Гульельмо Маркони (1874–1937) должна быть оскорбительна для русского человека.

В деятельности Наместника и командующего эскадрой Е.И. Алексеева имели место и явно выраженные тактические и, что самое главное, стратегические ошибки. Например, практически не выдерживало критики разделение эскадры на две группы: Порт-артурское ядро и Владивостокский крейсерский отряд. Помимо этого разделения главных сил ещё и отдельные корабли были разбросаны по иностранным портам. Например, направление крейсера «Варяг» (варягами на Руси до начала 13 века называли скандинавских мореплавателей, купцов и воинов) в Чемульпо лишало эскадру наиболее «ценного корабля-разведчика». Такое решение удивляло даже руководство японского флота.

Особенно удивительным является факт, что Наместник и в целом руководство Морского ведомства практически не обращали внима-

ния на деятельность японского флота, на ускоренную подготовку страны к войне под руководством правительства этого государства. В то же время донесения морского агента из Токио капитана 2 ранга А.И. Русина о лихорадочных приготовлениях Японии к войне, фактически достигших размеров мобилизации её морских и сухопутных сил, вместе с открыто проводившейся эвакуацией японского населения из русских областей, ясно говорили, что японцы со своей стороны не только не пытались скрывать своих враждебных намерений, а скорее наоборот: они их афишировали. По мнению многих авторов, роль личности адмирала А.И. Русина в истории Российского Императорского флота требует в современных условиях особого анализа. С этим именем связаны одни из самых ярких страниц в деятельности отечественного военного флота, его развитие и укрепление боевой готовности.

На тот период времени военно-морским агентом являлся прикомандированный к посольству в иностранном государстве морской офицер, назначаемый для «доставления, как морскому ведомству, так и посольству, сведений о вооруженных морских силах и средствах иностранных государств». Морские агенты подчинялись непосредственно начальнику Главного морского штаба. Россия имела своих морских агентов в Англии, Германии, Италии, США, Франции, Швеции и Японии. Роль русских морских агентов в сборе и обработке информации по вопросам перспективного зарубежного военного кораблестроения, а также планов развития иностранных военно-морских сил была исключительно высокой. И одним из наиболее ярких представителей российских морских агентов являлся А.И. Русин. Адмирал А.И. Русин по праву считается последователем многих идей С.О. Макарова. В период Русско-японской войны А.И. Русин «заведовал базой миноносцев в Николаевске-на Амуре», исполнял дела начальника морской походной канцелярии Главнокомандующего сухопутными и морскими силами.



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «ВАРЯГ»



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
А.И. РУСИН
(1861–1956)

Следует подчеркнуть, что войне армий и флотов традиционно предшествовала дипломатическая война противоборствующих государств. Япония потребовала от России очистить Маньчжурию от своих войск. Ультимативный тон японских дипломатов свидетельствовал о том, что Страна восходящего Солнца заручилась поддержкой западных стран и уже была практически готова нанести России решающий удар. В японском Императорском дворце учреждалась главная квартира по общему руководству военными действиями. Более того, было исполнено «традиционное богослужение с возвещением об объявлении войны». Окончательно был утвержден и стратегический план действия японского военного флота. Например, стратегический план действий японского флота предусматривал завоевание господства на море, что обеспечивало бы спокойную высадку армий на материк для их продвижения через Ялу в пределы Маньчжурии, а также захвата Квантуна с его главными базами — Порт-Артуром и Дальним. С точки зрения состояния боевой готовности сил Российского Императорского флота, для японцев момент нападения также был наиболее подходящий. Тихоокеанский флот был разбит на три части: основной состав русского военного флота находился в Порт-Артуре, отдельный крейсерский отряд — во Владивостоке, крейсер «Варяг» с канонерской лодкой «Кореец» находились в Чемульпо. Ещё один отряд из крейсеров и миноносцев, идущий из Балтийского моря на Дальний Восток под командованием контр-адмирала А.А. Вирениуса (1850–1919), по невыясненным до настоящего времени причинам был задержан в Красном море в порту Джибути. В состав отряда входили броненосец «Ослябя», крейсера «Дмитрий Донской», «Аврора» и «Алмаз», эскадренные миноносцы «Бедовый», «Безупречный», «Блестящий», «Бодрый», «Бравый», «Буйный» и «Быстрый», миноносцы «212», «213», «221» и «222», транспортные суда «Саратов», «Орел» и «Смоленск». 15 февраля 1904 г. контр-адмирал А.А. Вирениус получил приказ вернуться в Россию, и через три дня, так как Франция провозгласила нейтралитет, покинул Джибути. Ему было приказано оставить миноносцы в Пирее и Бизерте (после разоружения), куда он и направился, разделив свой отряд на две группы. Первую группу составляли крейсер «Дмитрий Донской», эскадренные миноносцы «Бодрый», «Быстрый», «Бедовый» и миноносец «213», вторую — остальные корабли. Обе группы осуществляли в пути досмотр судов нейтральных стран в поисках военной контрабанды, из-за чего многие корабли были задержаны, что вызвало протесты Великобритании и Франции, в результате суда были

освобождены. Вторая группа кораблей отряда контр-адмирал А.А. Вирениуса после выхода в первых днях марта из Порт-Саида рассредоточилась из-за сильного шторма, во время которого затонул миноносец «221» (9 марта) и получил повреждения эскадренный миноносец «Буйный». Другие корабли добрались до вод Крита и собрались через два дня в заливе Ханья. Здесь были оставлены три миноносца, а отряд, разбившись на небольшие группы, двинулся дальше и обогнул 3 апреля Шербур. Поврежденный «Буйный» для ремонта разбитой носовой части был оставлен в доке Алжира. В Либаву российские корабли пришли 18–23 апреля, там отряд А.А. Вирениуса был расформирован, а корабли направлены в Кронштадт. Таким образом, поспешность, с какой были введены в строй девять эскадренных миноносцев типа «Буйного», повлекла за собой многочисленные аварии (не говоря уже об ошибочных конструктивных решениях) и не позволила усилить Тихоокеанскую эскадру до начала войны с Японией. Следует отметить, что отряд А.А. Вирениуса был возвращен в Россию, несмотря на резкое обращение С.О. Макарова к Ф.К. Авелану с требованием направить корабли отряда в Порт-Артур.

Успешному нападению Японии способствовали и сложившиеся международные условия, и, прежде всего, явная поддержка Англии, США, Франции, Германии. Например, военный министр США Филипп Тафт заявлял: «Я был бы в высшей степени рад японской победе, ибо Япония играет нашу игру». В «Очерках дипломатической истории Русско-японской войны» Б. Романов отмечает: «... столкновение между Россией и Японией рассматривалось президентом США Т. Рузвельтом «как полезное взаимостреление двух наций, после которого надлежит сохранить между ними те самые «пограничные трения», которые будут держать Россию и Японию в состоянии постоянного антагонизма и обоюдного равновесия, призванного обеспечить господство США на Тихом океане, в частности, на Дальнем Востоке». Аналогично высказывались и в ведущих политических кругах Франции, Германии и Англии.

К сожалению, руководство Российской Империи оставило такое положение и ультимативный тон японской дипломатии без внимания. Более того, высшее руководство страны и флота разрешило по-



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ОСЛЯБЯ»

высить боевую готовность главных сил в Порт-Артуре всего за 10 дней до начала войны. И это несмотря на то, что организация приведения сил эскадры Тихого океана в высшие степени боевой готовности в должной мере не была отработана. В России ждали традиционного объявления войны, но его так фактически и не последовало. Однако историки отмечают, что 24 января (6 февраля) 1904 года посол Микадо в Санкт-Петербурге вручил две ноты министру иностранных дел России графу В.Н. Ламздорфу о прекращении переговоров и о разрыве дипломатических отношений между странами. В Японии император называется Микадо, это не просто правитель государства, «это Живой Бог, Символ объединения нации».



ИМПЕРАТОР ЯПОНИИ
МУТСУХИТО



ЯПОНСКИЙ
ОБЪЕДИНЕННЫЙ ФЛОТ
В 1898 Г., НА ПЕРВОМ ПЛАНЕ
КРЕЙСЕР "ИЦУКУСИМА"



БРОНЕНОСЕЦ "ФУДЗИ"
В СПИТХЕДЕ, 1897 Г.

Однако историки отмечают, что 24 января (6 февраля) 1904 года посол Микадо в Санкт-Петербурге вручил две ноты министру иностранных дел России графу В.Н. Ламздорфу о прекращении переговоров и о разрыве дипломатических отношений между странами. В Японии император называется Микадо, это не просто правитель государства, «это Живой Бог, Символ объединения нации».

По некоторым данным, разрыв дипломатических отношений России с Японией произошел 24 января (4 февраля) 1904 года. Об этом, например, свидетельствует совет, который с офицерами провел на борту флагманского корабля «Микаса» вице-адмирал Х. Того. На Совете Х. Того зачитал Императорский эдикт: «Милостью неба, Мы, Император Японии, потомок династии, занимающей трон с незапамятных времен, объявляем войну России, посему повелеваем нашей армии и флоту начать военные действия против этого государства...». По другим данным, решение о начале войны с Россией было принято 4 февраля 1904 года в Токио на совещании высших сановников Японии под председательством самого Священного Микадо. В тот же день вице-адмирал Х. Того получил приказ атаковать Порт-Артур.

Уже 5 февраля все корабли Соединенного флота, кроме тех, кто нес дозорную службу в море, сосредоточились в глав-

ной морской базе Японии Сасебо. В Сасебо была создана база 3-го военно-морского округа. Ее официальное открытие состоялось 1 июля 1898 года. Через год здесь возвели судостроительный док, превратившийся позднее в крупную военно-морскую верфь. Проблема кадров решалась за счет корабелов из Нагасаки и других городов. Кстати, трудились в Сасебо и мастера, некогда постигавшие искусство кораблестроения у русских моряков в рыбацком поселке Хэда (известная история гибели русского фрегата «Диана» во время шторма в заливе Суруга в 1854 году и строительства нового корабля «Хэда»).

Следует подчеркнуть, что японский флот базировался в более благоприятных условиях, чем русская Тихоокеанская эскадра. К оборудованию своих военно-морских баз японцы приступили в 1895 г., т. е. к началу войны они закончили не только реализацию судостроительной программы, но и строительство системы базирования флота. Основные базы японского флота — Сасебо и Куре — были хорошо оборудованы и защищены. Опираясь на них, японский флот мог действовать как в Желтом, так и Японском морях, а также контролировать в Корейском проливе сообщение между русскими базами Порт-Артур и Владивосток. Кроме того, японцы имели оборудованные военные порты и стоянки флота в Нагасаки, Такесики, Симонесеки, Майдзуру, Йокосука и Хакодате. Они создавали для японского флота выгодные условия как для ведения боевых действий на любом из направлений, так и для обеспечения своих перевозок на материк по кратчайшему расстоянию.

Адмирал Х. Того, узнав о факте разрыва дипломатических отношений, был возмущен. Действительно официально объявленный разрыв дипломатических отношений мог разрушить разработанные планы адмирала в отношении внезапного нападения на основные силы Императорского флота на Дальнем Востоке. Для разработки этих планов его штабу потребовались долгие месяцы наблюдения за русскими кораблями и военно-морскими базами.

Поразительно, но свершившийся факт разрыва дипломатических отношений не повлек за собой повышения боевой готовности сил флота на Тихом океане. Руководители Морского ведомства России были по-прежнему «преступно спокойны и самоуверенны», и только ночная атака японцев на основные силы русской эскадры первоначально сменила самоуверенность её руководства на откровенную панику. В этих условиях вице-адмирал Хейхатиро Того отдает истори-



ЯПОНСКИЙ ФЛОТ. ГАВАНЬ
НАГАСАКИ.



ПОРТ-АРТУР НЕЗАДОЛГО ДО
НАЧАЛА ВОЙНЫ.



КОНТР-АДМИРАЛ С. УРИУ
(1854–1937)

ческий приказ: «Я предлагаю теперь же со всем флотом направиться в Желтое море и атаковать корабли противника, стоящие в Порт-Артуре. Контр-адмиралу С. Уриу предписываю идти в Чемульпо и уничтожить русский крейсер «Варяг». Отряд миноносцев ночью атакует неприятеля. Эскадра же предполагает атаковать рейд Порт-Артур на другой день с утра...».

Следует отметить, что эскадра крейсеров под командованием контр-адмирала С. Уриу (1854–1937) на протяжении всей кампании представляла собой наиболее активную и боеспособную часть японского флота. В то же время отношение Х. Того к контр-адмиралу Уриу было отрицательным. Контр-адмирал Уриу принимал участие в затоплении первого и последнего русского корабля в Русско-японскую войну. Наиболее уважительные отношения командующего Соединенным флотом сложились с контр-адмиралом Дева. Оперативный план японского адмирала был проработан ещё до войны капитанами Симамурой и Аримой и предусматривал блокаду главных сил русского флота в Порт-Артуре, с целью установления господства на море для высадки японской армии на материк.

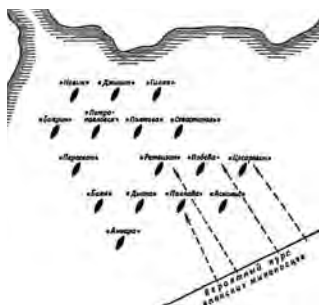
Таким образом, при соответствующей организации и заинтересованной, продуманной внешней политике государства, грамотном управлении военно-морскими силами времени для подготовки Российского Императорского флота

к войне было более чем достаточно. Да и боевой состав флота в целом мог обеспечить успешное проведение морских операций. Однако последующие трагические события перечеркнули любые надежды на благоприятный исход в решении Дальневосточного кризиса.

2.РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА 1904–1905 ГОДОВ. ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ И ИХ ТРАГИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Местом сосредоточения сил Соединенного флота Японии перед атакой Порт-Артура был выбран остров Роунд, расположенный на входе из Печилийского залива в Ляотешанский. По плану вице-адмирала Х. Того десять миноносцев, разделенных на три отряда, должны были атаковать Порт-Артур, другая группа миноносцев из восьми кораблей направлялась в Талиенванский залив, к порту Дальний. Ставя задачу своим подчиненным, японский адмирал учитывал, что «русские пребывают в ожидании официального объявления войны». Внезапная атака миноносцев позволит им нанести удар по русским кораблям с дистанции не более трех кабельтовых, поэтому в успехе нападения Х. Того не сомневался. По докладам разведчиков ни один русский броненосец не обезопасил себя противоминными сетями, не были выставлены боновые заграждения, отсутствовала даже элементарная световая маскировка.

В ночь на 27 января 1904 года десять (по некоторым данным, девять) японских миноносцев, используя отработанный ранее тактический прием, напали на русские корабли. В результате ночной атаки были выведены из строя корабли, которые составляли основу боевой мощи эскадры — эскадренные броненосцы «Ретвизан» (в переводе со шведского «Ретвизан» — «боевой клич», шведский корабль, захваченный в ходе Выборгского морского сражения), «Цесаревич» (назван в честь титула наследника царского престола в России) и крейсер 1 ранга «Паллада» (Паллада — один из эпитетов богини Афины), расположенные на внешнем рейде Порт-Артура.



РАСПОЛОЖЕНИЕ КОРАБЛЕЙ ЭСКАДРЫ НА ВНЕШНЕМ РЕЙДЕ ПОРТ-АРТУРА В НОЧЬ НА 9 ФЕВРАЛЯ 1904 Г.



ЯПОНСКИЙ МИНОНОСЕЦ ТИПА «АКАЦУКИ»



ЯПОНСКИЕ МИНОНОСЦЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В СОСЕБО

В нарушение всех установленных правил, корабли эскадры были полностью освещены и располагались в три линии. Более того, на всех русских кораблях, стоявших на якорях, горели штаговые огни, а подходы к рейду были освещены дежурными крейсерами. На кораблях и в штабах отмечали почитаемый на Руси день Святой Марии (Марией звали и супругу командующего эскадрой вице-адмирала О.В. Старка). По христианскому календарю день святой Марии приходится на 26 января. Ближайшими к берегу стояли броненосцы, крейсера находились мористее. Броненосцы «Ретвизан» и «Цесаревич» занимали фланговые места. Ведущий японский миноносец нёс позывные русского миноносца «Стерегущий», и многие аналитики считают, что именно по этой причине патрулировавшие миноносцы «Расторопный» и «Бесстрашный» пропустили японцев на внешний рейд. Первый взрыв японской мины произошел в 23 часа 35 минут. Вице-адмирал Х. Того рассчитывал, что в этой ночной атаке будет практически уничтожена вся русская эскадра. Все планы были разработаны для достижения данной важнейшей цели всей планируемой кампании. Исходя из этого, планировались и все последующие операции японского флота. По докладам командиров японских миноносцев, принявших участие в этой ночной атаке, получилось, что едва ли не все крупные корабли противника были «подбиты». Первым, вернувшимся после атаки, стал японский миноносец «Акацуки» под командованием капитан-лейтенанта Нирутаки.

По мнению специалистов, этот миноносец успешно атаковал «Палладу» и «Ретвизан». В атаке «Ретвизана» также принимали участие миноносцы «Инашумо» и «Ассива». По докладам японцев, броненосец «Полтава» был также поврежден японским миноносцем «Сазанами» под командованием капитан-лейтенанта Кондо Цунемацу. Однако в действительности броненосец не был атакован.

Утром 27 января 1904 года японская эскадра в составе 16 броненосцев и крейсеров в течение часа бомбардировала Порт-Артур. В данном бою с нашей стороны приняли участие 6 броненосцев, 5 крейсеров и 15 миноносцев. Когда из гавани по тревоге вышли 5 русских броненосцев, крейсера разных классов, миноносцы, для вице-адмирала Х. Того это было полной неожиданностью. Что касается оценки повреждений японских кораблей во время ночной атаки, то существует несколько точек зрения. В соответствии с одной из них, ночная атака досталась японцам высокой ценой: один эсминец погиб, два новейших крейсера получили повреждения.

По некоторым данным, бой главных сил эскадр продолжался всего лишь полчаса. При сближении эскадр вице-адмирал Х. Того был удовлетворен тем, что русские корабли не использовали возможность упреждающей торпедной атаки. Попытку атаковать торпедой предпринял только легкий крейсер «Новик». Следует особенно отметить, что экипаж крейсера «Новик» на протяжении всей Русско-японской войны демонстрировал слаженность и высочайшую морскую выучку. Русские корабли вынуждены были применять свою артиллерию против солнца. Среди первых пострадавших японских кораблей был крейсер «Ивате», который получил четыре пробоины. Затем повреждения получили броненосец «Хатусе» и крейсер «Касаги». Не избежал попадания снарядов и флагманский корабль японского флота, броненосец «Микаса». На броненосце был разрушен кормовой мостик перед адмиральской каютой. Только случай спас вице-адмирала Х. Того от гибели. Японский командующий вместе со штабом находился на носу корабля. Кроме этого, русские артиллеристы метким выстрелом срезали готмачту и кормовой флаг флагманского корабля. Всего оказались поврежденными 6 японских кораблей. Через полчаса боя вице-адмирал Х. Того отдал приказ выходить из района сражения.

Следует особенно отметить, что в ночной атаке 27 января 1904 года, по данным отдельных участников Русско-японской войны, японцы впервые в мировой практике войн на море совершили акт вандализма, применив отравляющие вещества, начинив ими торпеды. Наибольшее число



А.А. БУНГЕ (1851–1930)



РУССКИЕ БРОНЕНОСЦЫ
НА ВНЕШНЕМ РЕЙДЕ
ПОРТ-АРТУРА



«НАПАДЕНИЕ НА ПОРТ-
АРТУРСКУЮ ЭСКАДРУ
ЯПОНЦЕВ 27 ЯНВАРЯ
1904 ГОДА (литография
товарищества издательства
И.Д. Сытина. М.,1904.)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «РЕТВИЗАН»



ПОТОПЛЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «РЕТВИЗАН»



ПОДРЫВ ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА «ЦЕСАРЕВИЧ»
(К.А. Вещилов)

пострадавших от этого оружия, по данным флагманского врача А.А. Бунге, произошло на крейсер «Паллада».

Из кораблей эскадры Тихого океана оказались поврежденными броненосец «Полтава», крейсера «Аскольд», «Диана» и «Новик». Таким образом, получалось, что тщательно спланированная масштабная ночная минная атака решающих успехов японцам не принесла. Вице-адмирал Х. Того в сложившейся ситуации принимает единственно правильное решение: отойти и приступить к разработке новых планов будущих морских сражений. Поход отряда японских миноносцев к порту Дальний вообще не принес никаких результатов. Русских боевых кораблей в порту не оказалось.

Трудно удержаться, чтобы в очередной раз не обратиться к таланту вице-адмирала С.О. Макарова. Как-то близкий друг С.О. Макарова (Ф.Ф. Врангель — от авторов) спросил его о личных планах в случае нападения японцев на Порт-Артур. Адмирал ответил, что он чувствует свое призвание «... стать во главе наших морских сил на Востоке, дабы подготовить их к тому боевому испытанию, неизбежность которого он ясно сознавал. ... Меня пошлют туда, когда дела наши станут совсем плохи, а наше положение там незавидное...». Свою первую официальную записку с конкретными предложениями об организации обороны Порт-Артура С.О. Макаров подал в Главный морской штаб вскоре после убытия с Дальнего Востока, а именно 22 февраля 1900 года. В записке он отмечал, что в крепости намечено построить явно не-

достаточное количество «сухопутных укреплений и эти укрепления оснащены малым числом орудий, что орудия эти слабы, и не в силах сопротивляться тяжелой артиллерии противника». Как показало время, С.О. Макаров был прав. Порт-Артур на вооружении имел всего 116 орудий, из которых на морском направлении 108, на сухопутном 8, вместо 542 по проекту обороны базы.

В своих донесениях талантливый адмирал предсказывал возможные варианты действий противника: «Заняв Корею, японцы могут двинуть к Квантунскому полуострову и сосредоточить там более сил, чем у нас. Это будет война из-за обладания Порт-Артуром, к которому они подступят с потребной для него силой, и мы должны быть готовы к должному отпору с сухого пути». Далее С.О. Макаров развивал свою мысль и предрекал: «Падение Порт-Артура будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке». Управляющий Морским

министерством адмирал П.П. Тыртов на служебной записке С.О. Макарова отметил: «...не обратить внимание адмирала Макарова на его несколько пессимистический взгляд на оборону Порт-Артура», тем самым практически обвинил вице-адмирала С.О. Макарова в «недооценке сил нашей Тихоокеанской эскадры». 22 января 1904 года вице-адмирал С.О. Макаров уже в резкой и категорической форме предупреждал руководителей Морского ведомства: «... Война с Японией неизбежна, и разрыв, вероятно, последует на этих днях». За сутки до нападения японских сил на наши корабли, 26 января 1904 года, он пишет Управляющему Морским министерством адмиралу Ф.К. Авелану: «В. срочно. Его Высокопревосходительству адмиралу Авелану. ... Милостивый Государь, Федор Карлович! Из разговоров с людьми, вернувшимися недавно с Дальнего Востока, я понял, что флот предполагают держать не во внутреннем бассейне Порт-Артура, а на наружном рейде. ... Пребывание судов на откры-



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«СЕВАСТОПОЛЬ»
(А.В. ГАНЗЕН)



ЯПОНСКИЕ МИНОНОСЦЫ
ПОСЛЕ НАПАДЕНИЯ НА
ПОРТ-АРТУРСКУЮ ЭСКАДРУ
С 26 НА 27 ЯНВАРЯ 1904 ГОДА



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ,
АДМИРАЛ Ф.К. АВЕЛАН
(1839–1916)



КАПИТАН 1 РАНГА
Э.Н. ЩЕНСНОВИЧ

том рейде даст неприятелю возможность производить ночные атаки. Никакая бдительность не может воспрепятствовать энергичному неприятелю и в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел, ибо сетевое заграждение не прикрывает всего борта, и, кроме того, у многих наших судов совсем нет сетей. ... Японцы не пропустят такого бесподобного случая нанести нам вред. Я даже думаю, что надежда ослабить наш флот ночными атаками была одной из причин объявления войны. Будь у нас в Порт-Артуре большой внутренний рейд, из которого эскадра могла выходить всякую минуту, японцы не так легко решились бы на объявление войны. ... Как бы ни было тесно в Порт-Артуре, все же корабли можно швартовать и затем, путем практических упражнений, приучиться к скорому выходу. ... Вполне понимаю, что пребывание флота на внутреннем рейде Порт-Артура есть зло, но ещё большее зло — стоянка на большом рейде, с огромным расходом

угля, с крайней утомленностью команд и возможностью больших потерь от минных атак неприятеля. ... Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы принуждены будем это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку». Мы в очередной раз убеждаемся в «военном таланте» вице-адмирала С.О. Макарова. Его предвидение хода боевых действий и прогноз решений командования противника были исключительно верными. В способности предвидеть поведение противоборствующей стороны и проявляется истинный талант флотоводца. И таким редким талантом С.О. Макаров обладал в полной мере. По мнению авторов, только Н.Г. Кузнецов, предвидя нападение Германии на СССР в июне 1945 года, своевременно объявил на флотах соответ-

ствующую боевую готовность и тем самым сохранил основные силы ВМФ от поражения.

О ночном нападении японцев хотелось бы привести и ещё один факт. Примерно за час до злополучного нападения японцев состоялся военный совет флота. На этом совете командир броненосца «Ретвизан», капитан 1 ранга Э.Н. Щенснович (1852–1910) в резкой форме обосновывал необходимость принятия немедленного решения на перевод эскадры с внешнего рейда на внутренний рейд. Кроме этого, он ставил вопрос об отмене диспозиции эскадры мирного времени. Противником обоснованных предложений Э.Н. Щенсновича от имени Наместника выступил контр-адмирал В.К. Витгефт. Более того, В.К. Витгефт стал инициатором отмены проведения спланированной в ночь с 26-го на 27-е января учебной минной атаки. Действительно — «удивительное рядом».

6 февраля 1904 года временно до прибытия вице-адмирала С.О. Макарова, в командование флота Тихого океана вступил вице-адмирал О.В. Старк. 10 февраля 1904 года Штаб и главная квартира Наместника переводятся из Порт-Артура в Мукден. 12 февраля 1904 года была предпринята первая попытка японского флота по заграждению входа в Порт-Артур. Попытка оказалась неудачной, к такому шагу японцев русский флот был готов.

Следует отметить, что командующий эскадрой вице-адмирал О.В. Старк, обеспокоенный беззащитностью своих кораблей на внешнем рейде, запросил Наместника «соизволения» установить вокруг кораблей эскадры противоминные сети, а также организовать разведку быстроходными крейсерами на опасных направлениях и отозвать из корейских портов корабли-стационары (крейсер «Варяг», канонерские лодки «Кореец», «Сивуч», «Манджур»). На данном рапорте Наместник наложил резолюцию: «Ждать Высочайших распоряжений». И все на флоте их ждали. Бездарно ждали, оправдывая свою бездеятельность «указаниями сверху», несмотря на очевидные действия японского флота.



МОРЕХОДНАЯ
КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«КОРЕЕЦ»



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«МАНДЖУР» ПЕРЕД
ПОХОДОМ НА ТИХИЙ
ОКЕАН

Ссылка на пресловутые «указания свыше» — наиболее распространенное оправдание бездельников и в нашем современном Военно-морском флоте. У специалистов вызывает удивление, почему адмирал О.В. Старк не принял самостоятельного решения по организации обороны сил флота?

Ф.К. Авелан воспитывался в морской роте Александровского кадетского корпуса. В 1857 году он был произведен в мичманы. Ф.К. Авелан является участником так называемой Цимбрийской экспедиции в Северную Америку. В 1878 году назначается командиром крейсера «Азия» (корабль назван в память 74-пушечного линейного корабля, успешно действующего на Адриатике в составе эскадры Д.Н.



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«МАНДЖУР»



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «АЗИЯ»



КРЕЙСЕР 2 РАНГА
«ВЕСТНИК»



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «РЫНДА»

Сенявина). Под командованием Ф.К. Авелана крейсер «Азия» становится одним из лучших кораблей Императорского флота. На командира крейсера обратили внимание в Морском ведомстве. Учитывая опыт Ф.К. Авелана, было принято решение о его назначении на корабли, снаряженные в длительные, кругосветные походы. Ф.К. Авелан с честью выполнил все поставленные ему задачи.

Будущий Управляющий Морским министерством совершил кругосветные плавания в должности командира клипера «Вестник», фрегата «Светлана» и корвета (крейсера) «Рында» (так на Руси в XV–XVI веках называли воинов придворной охраны великих князей и царей).

В 1891 году опытный морской офицер Ф.К. Авелан производится за отличие в контр-адмиралы. В период 1893–1894 гг. контр-адмирал Ф.К. Авелан командовал эскадрой Средиземного моря. В 1895 году он был назначен помощником начальника Главного морского штаба. В 1896 году становится начальником Главного морского штаба. В 1903 году генерал-адъютант, адмирал Ф.К. Авелан назначается Управляющим Морским ми-

нистерством. В 1905 году он был уволен с оставлением в чине генерал-адъютанта.

Уже после окончания Русско-японской войны специальная комиссия Морского Генерального штаба расследовала значение пророческого письма С.О. Макарова Управляющему Морским министерством. Комиссия в своем заключении по его содержанию, в частности, отметила, что настоящее письмо «навсегда останется свидетельством ума и проницательности светлой личности Макарова, ярким примером для грядущего поколения понимания адмиралом долга службы не за страх, а за совесть». На письме С.О. Макарова делопроизводитель Морского министерства сделал историческую пометку: «Хранить весьма секретно, копий не снимать». Несмотря на такую позицию и жесткое требование руководства Морского министерства сохранить в тайне позицию опытного адмирала, предупреждение С.О. Макарова о грозящей войне практически мгновенно стало достоянием всей России. И общественное мнение нашей страны было единодушно — вопреки желанию чиновников, по воле общенародного мнения С.О. Макаров был назначен командующим флотом.

Назначение С.О. Макарова командующим флотом Тихого океана состоялось 1 февраля 1904 года. 24 февраля С.О. Макаров прибыл в Порт-Артур и после доклада коменданта крепости и других адмиралов штаба разместился на легком крейсере «Аскольд». С Дальним Востоком была связана практически вся жизнь и флотская служба адмирала. В этих водах С.О. Макаров начинал путь моряка, сначала в качестве учащегося Николаевского-на-Амуре штурманского училища, позже — гардемарина; и в лейтенанты он был произведен во время плавания по Тихому океану. Книга «Витязь и Тихий океан», написанная Макаровым, уже капитаном 1 ранга, принесла автору мировую известность. Вновь в дальневосточные воды С.О. Макаров явился, будучи в чине контр-адмирала, привел из Средиземного моря боевую эскадру. Теперь он прибыл в качестве командующего флотом, и это назначение на Тихий океан было чрезмерно запоздалым, но закономерным.

В адрес Наместника Его Величество Император Николай II 7 февраля 1904 года направил телеграмму: «Ввиду важности предстоящей борьбы, долженствующей окончательно обеспечить преобладающее положение России на берегах Тихого океана, и предвидя, что вам, как Моему наместнику, необходимо будет пе-

ренести свою резиденцию в более центральную местность, как, например, в Харбин или другое место по вашему выбору, Я признал полезным назначить вам в помощь генерал-адъютанта Куропаткина для начальствования сухопутными силами с правами командующего армией, и вице-адмирала Макарова с правами командующего флотом. Уверен, что назначение этих самостоятельных и ответственных главных начальников обеспечит вам, как Моему заместителю, выполнение выпавшей на вашу долю исторической задачи...». Вскоре после этой телеграммы состоялся отъезд Наместника из Порт-Артура.

Перед прибытием новых командующих в Порт-Артуре сложилась тревожно-выжидательная обстановка. Командование эскадры никаких решительных шагов не предпринимало. Руководство флота находилось в полном неведении планов высшего начальства и, что не менее важно, планов и намерений противника. Японский флот после неудачной атаки брандеров также временно отказался от активных боевых действий. По плану X. Того, пять старых коммерческих пароходов-брандеров после их затопления должны были лечь искусственными рифами в единственном проходе, соединяющем внешний рейд Порт-Артура с внутренним и тем самым «закупорить» в нем русскую эскадру. Каждый пароход был заполнен взрывчаткой, камнями, цементом и железным ломом. Отдельные емкости заполнялись керосином и другими горючими веществами. Экипажи брандеров состояли только из добровольцев. Семьдесят японцев подписали своей кровью прошения на Высочайшее имя Императора Японии о назначении на эти корабли. Командиром передового судна-брандера «Хоу-Коку-мару» был назначен бывший военно-морской атташе в Петербурге Такоэ Хиросэ. План X. Того был, в конеч-



КРЕЙСЕР «АСКОЛЬД»
В БОЕВОЙ ОКРАСКЕ В ПОРТ-
АРТУРЕ. 1904 Г.



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«АСКОЛЬД» НА СМОТРЕ



ЗАТОПЛЕННЫЙ
ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «РЕТВИЗАН»
(ВНУТРЕННИЙ РЕЙД
ПОРТ-АРТУРА. 1905 Г.)

ном счете, разрушен бдительностью и высокой выучкой артиллеристов израненного броненосца «Ретвизан».

Очевидцы тех событий считали, что размещение командующего флотом на боевом корабле, специально предназначенном для активных наступательных действий, было глубоко символично. Символичным было и то, что командующий размещался на крейсере, носившем имя «Аскольд».



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «АСКОЛЬД»
НА ПОЛНОМ ХОДУ
(на испытаниях)

Крейсер являлся преемником корвета «Аскольд», на котором юный С.О. Макаров, после выпуска из Николаевского-на-Амуре морского штурманского училища, отправился в своё первое дальнее плавание из Приморья в Кронштадт, чтобы сдать экзамены на первый флотский чин — гардемарина. Появление вице-адмирала С.О. Макарова в Порт-Артуре вызвало необычайно высокий духовный подъем как на флоте, так и среди всех защитников крепости. «Все были рады, что наконец-то исполнилось желание всего флота: командовать будет Макаров, который успел приобрести как бы ореол военного гения, на него надеялись, ждали если не чудес, то по крайней мере осмысленных шагов, удачных комбинаций, а главное, энергии, в которой замечался большой недостаток», — так писал рядовой участник Русско-японской войны, мичман с крейсера «Аскольд».

Всей своей предыдущей службой и самой жизнью С.О. Макаров был подготовлен к руководству флотом Тихого океана. Ему было понятно практически все. Все планы подготовки флота к ведению боевых действий им были продуманы до мелочей. На тот период времени был только один проблемный вопрос, который ни при каких обстоятельствах не мог решить талантливый флотоводец вице-адмирал С.О. Макаров — это был вопрос упущенного времени. В.П. Шмидт в статье «Адмирал Макаров в Порт-Артуре» (см. «Морские Записки» т. II кн. 1, 1944 г.) отмечает: «По прибытии в Порт-Артур, адмирал Макаров издал много организационных приказов и тактических инструкций. Это был результат его личного опыта и двухнедельного пути из Петербурга, когда в вагоне с чинами своего штаба он вырабатывал этот руководящий материал. Однако, убедившись, что немедленная коренная ломка всех порядков, существующих на эскадре, может принести большой вред и сильно ослабить

боеспособность флота, адмирал отказался от радикального проведения в жизнь своего плана». В первую очередь вице-адмирал С.О. Макаров потребовал разработки мероприятий по защите узкого и мелкого входа в порт от попыток японцев его блокировать, по организации «перекидной стрельбы с судов стоящих на внутреннем рейде, по японским судам в море». С.О. Макаров не упустил из своего поля зрения и проблему отработки ускоренного выхода судов эскадры в море и «обратного входа их во внутренние бассейны». Ранее корабли эскадры выходили в море в течение суток в два приема в «периоды полной воды». Вечером, в первый день прибытия, на совещании командующий поставил задачу: «Предлагаю командирам всех линейных кораблей и служб Адмиралтейства к четырем часам утра 27 февраля быть готовыми к выходу в море. Займемся отработкой совместного плавания и маневрирования. Предупреждаю, что выходить будем в одну полную воду. ... Мы должны выйти на внешний рейд всей эскадрой в течение двух с половиной — трех часов, никак не более, то есть как раз за период полной утренней воды. Втягиваться в гавань будем таким же порядком, с семнадцати до девятнадцати, в течение полной вечерней. ... Что касается правил мирного времени, они отменены войной. ... И ещё одно. Предлагаю забыть о любых формальных отписках, вроде только что услышанной — «раньше так не делали». ... Всякая попытка уклониться от личной ответственности, спрятаться за бумажки будет преследоваться. Так что прошу «не гонять зайца». ... Иначе, господа, нельзя, учитывая сложившееся положение. Нас долго съедала ржавчина зазнайства, мы с самого начала недооценили противника. Тяжелые потери — плата за эту ржавчину. Будем учиться выходить в море и по ночам, с боевыми огнями и вовсе без них. Впрочем, не все наши командиры и днем-то могут сориентироваться по берегам Квантуна, Кореи. ... До сих пор мы пассивно отражали удары противника. Это тактика поражения. Да и где он, противник? ... Эскадра, как я понял, не только не осуществляла глубокой разведки в море, но и не имела и усиленной дозорной службы. Теперь вынуждены сделать горький вывод: Желтое море оставлено в руках японцев. Так что хватит подвергаться «неожиданным», как нам нравится говорить, коварным ударам. Коварные они из-за нашей нерасторопности в разведке. Вот и начнем с неё, рассчитывая в первую очередь на миноносцы...». Особое внимание командующий обращал на командиров кораблей, на их способность прини-

мать самостоятельные, смелые и обоснованные решения. Например, на совещании командиров он говорил: «Разумеется, начальник отдает приказ. Но при этом внутри вас должен прозвучать ещё и собственный — думать и отвечать, не рассчитывая на спину старшего. Старайтесь сделать все, что можете, не бойтесь ошибок и увлечений...». По приказу С.О. Макарова на незащищенном берегу полуострова у Ляотешанских высот немедленно началось создание новой береговой батареи. С помощью офицеров-артиллеристов С.О. Макаров подготовил тяжелые орудия двух поврежденных броненосцев к стрельбе по невидимой для них цели — кораблям японской эскадры. Организованная командующим флотом так называемая «перекидная стрельба» была новым словом в мировой практике артиллерийского боя. Первое повреждение от огня береговой артиллерии получил японский броненосец «Фудзи».



Инициаторами «перекидной стрельбы» выступили старший артиллерист броненосца «Ретвизан» лейтенант К.Ф. Кетлинский (1875–1918) и командир броненосца капитан 1 ранга Э.Н. Щенснович (1852–1910).

Новый командующий по прибытию не произносил зажигательных речей, не проводил продолжительных совещаний. Он был предельно требователен и строг к себе и подчиненным. В первую очередь вице-адмирал С.О. Макаров осмотрел поврежденные корабли и отметил чрезвычайно медленные темпы ремонтных и восстановительных работ. Заслушав планы их восстановления, С.О. Макаров отметил: «... Таким планом можно воодушевить только Японию. Давайте исходить из жестких требований войны, из сложившейся обстановки. «Паллада», «Цесаревич» и «Ретвизан» должны быть в строю до конца марта, а первого апреля выйти в море в составе эскадры...». Вместе с новым командующим в Порт-Артур прибыло в общей сложности свыше 1600 квалифицированных рабочих с различных производств Петербурга. Это ускорило темпы восстановления поврежденных кораблей. Обнаружив множество недостатков в организации обороны крепости, С.О. Макаров отстранил от должности командира порта и назначил на эту должность капитана 1 ранга И.К. Григоро-



ГЕНЕРАЛ К.Н. СМИРНОВ



ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ
А.М. СТЕССЕЛЬ

вича. Не устраивало командующего флотом и руководство сухопутной обороной Порт-Артура в лице генерал-лейтенанта А.М. Стесселя (1848–1915). Например, из 542 орудий береговой обороны к ведению огня на тот период времени были подготовлены только 108. Более того, большую часть орудий вообще нельзя было восстановить в полном объеме. Очевидцы свидетельствуют, что после назначения новый комендант Порт-Артура генерал К.Н. Смирнов (1854–1930) был возмущен тем, что в крепости не существовало ни плана мобилизации, ни подробного плана обороны.

На такую принципиальную позицию генерала К.Н. Смирнова, генерал-лейтенант А.М. Стессель образно возразил: «Это вам, ученым, все бы заранее в кабинетах нарисовать, а дело строевиков, наше дело, — держать позицию, и чтобы ни шагу назад!». Своё отношение к деятельности генерал-лейтенанта А.М. Стесселя генерал-лейтенант К.Н. Смирнов изложил следующими словами: «... генерал Стессель, вследствие

отсутствия познаний по части артиллерийской и инженерной, руководить обороной крепости по этим отделам не может; что же касается войсковой части, для чего собственно, как я подозреваю, он был оставлен на Квантуне, то, ввиду проявленной им неоднократно трусости, он руководить и этой частью не в состоянии, и будет деморализовать войско...». В целом, генерал К.Н. Смирнов считает, что сдача крепости Порт-Артур — предательство, и «катастрофа под Мукденом есть прямой результат этого предательства».

Вице-адмирал С.О. Макаров лично проверял боевую готовность каждого корабля. Он также организовал интенсивную подготовку эскадры к активным боевым действиям, заботясь не только о техническом состоянии кораблей, но и о согласованности действий их экипажей.

В целом войска, да и флот не были подготовлены к длительной обороне Порт-Артура. К сожалению, времени для коренного улучшения положения с обороной главной базы флота у Главнокомандующего не было. Более того, далеко не все офицеры его штаба правильно понимали масштабы предстоящей работы. Не всегда правильно оценивали они и главные направления предстоящей работы.

После прибытия и вступления в должность командующего флотом С.О. Макаров стал обдумывать уже «дальние перспективы войны». В первую очередь адмирал стремился наладить и закрепить наступательные действия флота. С этой целью под его руководством приступили к разработке плана постановки минных заграждений около корейских портов, которые использовались японцами для высадки десантов. Кроме того, адмирал отдал приказ о минировании ближайших подступов к Порт-Артуру. Предвидя возможность блокады Порт-Артура, вице-адмирал С.О. Макаров 29 февраля отдает приказ об экономии продовольствия. Он потребовал от своих подчиненных объявить этот приказ на всех судах эскадры и дополнительно объявить, что в случае «бережливого отношения к продуктам матросы будут получать денежное вознаграждение». Все тяготы войны командующий разделял со своими подчиненными. В качестве примера такой позиции адмирала приведём содержание одного из его приказов: «29 февраля 1904 года. Рейд Порт-Артура. Ввиду необходимости часто переносить флаг с одного судна на другое или на миноносец, предлагаю впредь во всех случаях, когда я внезапно приеду в море для того, чтобы остаться на продолжительное время, записывать меня и прибывших со мной чинов штаба на довольствие,



ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ
А.М. СТЕССЕЛЬ
В ПОРТ-АРТУРЕ



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
И.К. ГРИГОРОВИЧ

а в случае недостатка провизии — на матросскую порцию. И тотчас же делать распоряжение, чтобы ко времени раздачи пищи была готова таковая для меня и для чинов штаба без всяких улучшений против остальных членов экипажа».

Основная причина отстранения коменданта порта была связана с тем, что в Порт-Артуре, находящемся на осадном положении, в полном объеме не были разработаны и отсутствовали следующие руководящие документы:

1. Общий план крепости;
2. Подробный план наиболее опасного и угрожаемого направления;
3. Подробная карта окрестностей крепости, внутреннего и внешнего рейдов;
4. Журнал хода обороны Порт-Артура по дням;
5. Общий журнал военных действий на суше и на море.

Волновал нового командующего и вопрос борьбы с вражеским шпионажем. На флоте и в армии царила удивительная беспечность и полное отсутствие бдительности. Уже 29 февраля командующий флотом отдает приказ, в котором, в частности, отмечалось: «Воспрещается описывать порядок движения судов. Воспрещается писать о каких-нибудь недостатках наших судов. Воспрещается писать о полученных повреждениях. Воспрещается писать о каких бы то ни было военных предложениях...». Последующие драматические события полностью подтвердили необходимость проведения такой работы. Японская агентура действовала практически во всех структурах государственной власти России. Ещё больший вред наносили откровенные предатели внутри самой Империи. Воровство и предательство под различными лозунгами политической борьбы за освобождение русского народа «разъедали» страну изнутри. Об этом С.О. Макарову ещё в Петербурге говорил великий сын русского народа Д.И. Менделеев: «Действуют силы разложения: западный империализм, ненавидящий Россию, международное масонство, враг христианства, особенно Православия, и сионизм...». Вот одни из главных причин нашего поражения в войне 1904–1905 годов.

Главной и совершенно неотложной задачей, над решением которой в первую очередь стал работать новый командующий, являлась сложнейшая задача активизации боевых действий флота. Более того, с психологической точки зрения, первые боевые действия кораблей эскадры должны быть успешными и бескровными. С.О. Ма-

каров требовал от подчиненных: «...Как можно ближе к противнику, ... как можно больше активных действий!». О первых положительных результатах стрельбы береговой артиллерии С.О. Макаров доложил в Морское министерство. В очередной раз проявилась вопиющая несправедливость. Начальник Главного морского штаба З.П. Рожественский наложил на доклад командующего флотом Тихого океана следующую поразительную резолюцию: «Полагал бы дать одно очень ценное указание — не стрелять с расстояний, с которых нельзя попасть...». Более того, Управляющий Морским министерством Ф.К. Авелан направил С.О. Макарову распоряжение, по которому вообще запрещались «стрельбы на дистанции свыше 10 верст». Сегодня трудно сказать, было ли это простой ошибкой руководства Морского ведомства или его «откровенным предательством». В этих исключительно сложных условиях осуществлялось противоборство вице-адмиралов С.О. Макарова и Х. Того. С. Семанов в представленной выше монографии привел удачное образное сравнение сложившейся ситуации: «Противоборство Того и Макарова было противоборством разных, принципиально отличных методов ведения боевых действий. С одной стороны — творческое дерзание, удалой прорыв, смелость и размах, а с другой — строгая и уравновешенная академическая пунктуальность. И если здесь уместны сравнения, то вот: Макаров и Того — это спор одаренного ученика с круглым отличником, это шахматный матч Алехина и Капабланки».

Сложность размещения основных сил эскадры на внутреннем рейде Порт-Артура, а также целесообразность отработки их маневров по выходу из базы в кратчайшее время можно видеть с учетом представленного ниже общего вида главной базы эскадры Тихого океана.

Первая же попытка японского флота «закупорить» русскую эскадру в Порт-Артуре, произведенная 24 февраля 1904 года, показала достаточную надежность разработанной вице-адмиралом



ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ
СОЕДИНЕННЫМ ФЛОТОМ
ЯПОНИИ, ВИЦЕ-АДМИРАЛ
ТОГО ХЭЙХАТИРО



ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА
ПОРТ-АРТУР



ОБЩИЙ ВИД ПОРТ-АРТУРА

С.О. Макаровым защиты входа в него силами только береговой и корабельной артиллерии. При этом основную роль по пресечению блокады порта выполнила артиллерия поврежденного миной броненосца «Ретвизан». Броненосец «Ретвизан» принимал участие и в организации «перекидной стрельбы» русского флота. Идею «перекидной стрельбы» использовал и Х. Того. Принцип организации такого вида артиллерийской стрельбы был разработан ещё флотом Соединенных Штатов Америки в период Испано-

американской войны. Впервые используя «перекидную артиллерийскую стрельбу», военный флот США разбомбил крепость Сантьяго на Кубе. Командующий Соединенным флотом Японии глубоко изучил опыт Испано-американской войны на море и успешно его использовал в период всей кампании 1904–1905 годов. Более того, практически все японские военачальники старательно осваивали науку современной войны. Например, ярый сторонник Мольтке и его доктрины — охватывающих операций и фланговых ударов — маршал Ойяма успешно применял их в Японо-китайскую войну, а затем и в Русско-японскую.

Очевидно, что требования по поддержанию постоянной боевой готовности, предъявляемые к силам эскадры, могли быть обеспечены только постоянными тренировками и учениями с фактическим выходом кораблей на внешний рейд и отработкой наиболее целесообразных вариантов их рассредоточения. При этом, учитывая японский опыт начального периода ведения боевых действий на море, проблеме противоминной защиты кораблей на внешнем рейде необходимо было бы отводить особое место.

Следует отметить, что достаточно объективную оценку Порт-Артура как главной базы флота давал командир порта контр-адмирал Н.Р. Греве (1853–1913). В частности, командир порта докладывал: «Порт этот был бы довольно ценным и полезным для нашей эскадры убежищем, если бы при оборудовании его за основание была принята мысль о необходимости обеспечения судам эскадры свободного выхода и входа во всякое время и хорошо закрытой стоянки, что вполне достигалось устройством наружных молвов или

искусственных рифов; а после создания таковых уже следовало оборудовать мастерские и прочие портовые сооружения и углублять внутренние бассейны. Одновременно с возведением молов следовало приступить также и к постройке дополнительных доков».



БРОНЕНОСЕЦ «РЕТВИЗАН»
У ПОЛУОСТРОВА ТИГРОВЫЙ

К сожалению, план развития главной базы флота Тихого океана предполагал, что все основные работы по обеспечению установленного базирования кораблей должны быть выполнены в 1906–1907 годах. Для ускорения этого процесса были нужны дополнительные средства. Однако Правительство России в категорической форме отказывалось рассматривать данный вопрос.

В этих условиях крупные корабли флота по-прежнему могли покинуть порт только во время прилива.

У специалистов вызывает удивление: почему, несмотря на очевидность мнения командира порта, флагманов и командования эскадры, работы в Порт-Артуре производились в обратном порядке? В первую очередь были выполнены работы по углублению бассейнов, расширению и созданию новых судоремонтных мастерских. Вместе с тем особенно сложная обстановка сложилась с возможностью проведения в Порт-Артуре доковых операций. Ширина имеющихся в наличии доков не обеспечивала вход в них даже старых броненосцев типа «Петропавловск». Ещё более плачевное состояние было связано с наличием запасов оружия и боеприпасов. Вместе с тем, на начало января 1904 года в Порт-Артуре находились все главные силы эскадры Тихого океана: броненосцы «Цесаре-



ШТУРМАНСКИЙ ОФИЦЕР
БРОНЕНОСЦА «РЕТВИЗАН»
А.Я. ПАВЛИНОВ (1879–1908)



КОМАНДИР БРОНЕНОСЦА
«РЕТВИЗАН» КАПИТАН
1 РАНГА Э.Н. ЩЕНСНОВИЧ



ГЛАВНАЯ БАЗА
ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА.
ПОРТ-АРТУР. 1904 Г.



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «БАЯН»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ЦЕСАРЕВИЧ».
1903 Г.



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «НОВИК»
В ПОРТ-АРТУРЕ. 1904 Г.



ЭСКАДРЕННЫЕ
БРОНЕНОСЦЫ «ПОЛТАВА»
И «СЕВАСТОПОЛЬ»
В ПОРТ-АРТУРЕ

вич», «Петропавловск», «Пересвет», «Победа» (назван в честь исторической победы русского войска в Куликовской битве), «Севастополь», «Полтава», «Ретвизан»; крейсеры 1 ранга «Баян» (Баян — легендарный древнерусский певец-сказитель), «Аскольд», «Паллада», «Диана»; крейсеры 2 ранга «Боярин», «Новик»; минные крейсера «Всадник», «Гайдамак» (назван в память клипера Тихоокеанской эскадры контр-адмирала А.А. Попова); канонерские лодки «Кореец», «Бобр», «Гиляк», «Отважный», «Гремящий», 25 миноносцев, два минных заградителя «Амур» и «Енисей», а также транспорт «Ангара». К сожалению, большая часть кораблей эскадры по непонятным причинам одновременно числилась «в вооруженном резерве». На кораблях проводились профилактические осмотры и ремонты достаточно большого объема. Планы ускоренного ввода в строй кораблей эскадры не отрабатывались. Более того, даже боеприпасы не были поданы на корабли в требуемом количестве.

В то же время очевидцы свидетельствовали, что «Сасебо, главная морская база Соединенного флота, дышал войною — город был переполнен войсками, бухта — кораблями. Помимо боевых судов — 6 броненосцев, 14 крейсеров и 36 миноносцев, тут же стояли наготове с разведенными парами ещё 60 пароходов, которые могли перевести разом до четырех дивизий пехоты. Топливные склады ломались от каменного угля, обычного и в брикетах, им были забиты под завязку и корабельные ямы, возле

причалов разгружались ещё три английских угольщика. ... Интендантские склады ломались от продовольствия, обмундирования и фуража, минные и пороховые хранилища беспрерывно принимали боеприпасы. Гремело, лязгало, гроыхало железо в многочисленных доках и мастерских. ... Сасебо демонстрировал полное напряжение сил, готовность к решительным действиям».



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОННОСЕЦ «ПЕРЕСВЕТ»



МИННЫЙ КРЕЙСЕР
«ПОСАДНИК»



МИННЫЙ КРЕЙСЕР
«ГАЙДАМАК»



МИННЫЙ КРЕЙСЕР
«ЛЕЙТЕНАНТ ИЛЬИН»



КРЕЙСЕР «ЗАБИЯКА» НА
ВНУТРЕННЕМ РЕЙДЕ
ПОРТ-АРТУРА



МИННЫЙ КРЕЙСЕР
«ВСАДНИК». 1890 Г.



МИНОНОСЕЦ «ГРОЗОВОЙ»
В ПОРТ-АРТУРЕ



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «БОЯРИН»



МИНОНОСЕЦ «БОЙКИЙ»
В ПОРТ-АРТУРЕ



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«ГРЕМЯЩИЙ»



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«ОТВАЖНЫЙ» В ПОРТ-
АРТУРЕ. 1904 Г.



МИННЫЙ ТРАНСПОРТ
«ЕНИСЕЙ»



МИНОНОСЕЦ
«БЕСШУМНЫЙ» В ДОКЕ
ПОРТ-АРТУРА. 1903 Г.



МИНОНОСЕЦ
«ВЛАСТНЫЙ» В ДОКЕ

Следует отметить, что активные боевые действия на море в период Русско-японской войны были ускорены действиями Российского Императорского флота. Выход кораблей эскадры Тихого океана в море 21 января 1904 года был истолкован японской стороной как прямая угроза своей безопасности и уже на следующий день военный флот Японии получил приказ о начале военных действий. Утром 27 января 1904 года у Порт-Артура появились и главные силы японского Соединенного флота под командованием вице-адмирала Того Хейхатиро.

Подняв стеньговые флаги, русские корабли эскадры — 5 броненосцев и 5 крейсеров во главе с флагманским кораблем вице-адмирала О.В. Старка «Петропавловск» впервые организованно вступили в морское сражение с 15 японскими броненосцами и крейсерами. Командующий японским флотом адмирал Х. Того не ожидал от русской эскадры столь решительных действий и отступил. Более того, адмирал Х. Того и в планах не допускал генерального морского сражения с русским флотом. Это его продуманное решение красной нитью проходило через всю начавшуюся кампанию. Исходя из этого, адмирал и построил планы всех сражений данной кампании. Даже огонь по противнику велся кораблями японского флота с максимально возможных дистанций. За весь период военных действий на море Х. Того вообще не спланировал проведение «резких боевых наступательных операций». Такая тактика Х. Того оказалась единственно правильной и принесла ему успех на море. Практически до конца осады Порт-Артура японский флот потерял всего три крупных корабля: «Хатсусе», «Ясима» и «Иосино».

Ещё накануне этого первого боя у Порт-Артура японцы заблокировали в корейском порту Чемульпо крейсер 1 ранга «Варяг», мореходную канонерскую лодку «Кореец» и пароход «Сунгари». Командир «Варяга» послал с донесением об обстановке в Порт-Артур канонерскую лодку «Кореец». Вечером 26 января 1904 года «Кореец», забрав дипломатическую почту, направился в Порт-Артур. Однако на выходе из гавани по лодке были выпущены первые торпеды, и она вынуждена была вернуться в базу. Официальным известием о начале военных действий между Россией и Японией явился ультиматум командующего японской эскадрой контр-адмирала Уриу, предложившего кораблям покинуть нейтральный порт.

Командующий эскадрой Императорского флота Японии контр-адмирал С. Уриу направил письмо командиру русского соединения: «Его Величества императорского флота корабль «Нанива», 8 февраля 1904.



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
ТОГО ХЕЙХАТИРО
(1847–1934)



ФЛАГМАНЫ ЯПОНСКОГО
ФЛОТА, ВИЦЕ-АДМИРАЛЫ
С. КАТАОКА, Х. ТОГО,
Х. КАМИМУРА



Сэр, между правительством Японии и правительством России в настоящее время существует состояние войны. Я почти-точно требую от Вас оставить порт Чемульпо с силами, которые Вам преданы, до полудня 9 февраля 1904 г. В противном случае я буду вынужден вступить с Вами

в бой в самом порту. Имею честь, Сэр, быть Вашим покорнейшим слугой. С. Уриу, контр-адмирал, командующий эскадрой Императорского Японского Военного Флота».

В ответ на ультиматум противника, имевшего в своем составе 6 крейсеров и 8 миноносцев, командир легендарного крейсера, капитан 1 ранга В.Ф. Руднев (1855–1936) вывел боевые корабли из порта и смело вступил с противником в неравный бой. Мир ещё не знал такого примера массового проявления мужества на море. В первые же минуты боя «Варяг» потопил японский миноносец и нанес повреждения крейсерам «Нанива», «Такачихо», «Асама».

Несмотря на героизм и высокую выучку экипажа, недостаточно бронированный крейсер «Варяг» вскоре получил множественные пробоины и потерял треть экипажа. На корабле осталось действовать только одно орудие. Не имея возможности продолжать сопротивление противнику, В.Ф. Руднев приказал затопить крейсер. Своему экипажу



БОВЕНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ
«ВАРЯГА» И ВЗРЫВ
«КОРЕЙЦА»



КРЕЙСЕР «ВАРЯГ»
(П.Т. МАЛЬЦЕВ)

В.Ф. Руднев перед выходом объявил: «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 ни корабли, ни самих себя и будем сражаться до последней возможности и до последней капли крови. Исполняйте каждый обязанности точно, спокойно, не торопясь, особенно комендоры, помня, что каждый снаряд должен нанести вред неприятелю». Вскоре были взорваны пароход «Сунгари» и «Кореец». Экипажи кораблей были спасены. Следует отметить, что вице-адмирал Х. Того, получив сообщение С. Уриу, сказал: «Русские корабли ушли непобежденными. Можно даже сказать, совершили своеобразное харакири». Вице-

адмирал Х. Того признал действия вице-адмирала С. Уриу бездарными.

В России моряков-героев ожидала небывалая встреча. Тогда ещё никто не знал и даже никто не предвидел, что подвиги этих героических кораблей — лишь определенный, но в то же время объективный пролог к другим подвигам российских моряков в этой страшной, кровопролитной и одновременно позорной для отечественного флота войне. В честь подвига героических кораблей на слова немецкого поэта была написана песня-гимн.

Для награждения моряков бронепалубного крейсера 1-го ранга 1-й Тихоокеанской эскадры Российского флота «Варяг» и канонерской лодки «Кореец», участвовавших в бою у Чемульпо, была разработана специальная медаль. Проект этой медали был одобрен 10 апреля 1904 года. Учреждена медаль была 5 июня 1904 года по указу императора Николая II.

Так началась Русско-японская война. Мы в очередной раз в нашей истории не были к ней достаточно подготовлены и рассчитывали на мужество и героизм русских моряков. К сожалению, в последнее время появились «писатели», стремящиеся исказить истинный подвиг экипажей «Варяга» и «Корейца», ссылаясь на якобы ошибочные действия капитана 1 ранга В.Ф. Руднева о затоплении боеготового корабля. Бог им судья. Мы твердо уверены, что ни один истинно русский человек не способен на такой недостойный шаг. В истории уже был период,

ВАРЯГЪ.	Der WARJAG.
<p><i>(Перевод от автора.)</i> На побѣду, вѣны, спешите скорѣй! На побѣдищу жизния паровъ! «Варягъ» не сдастся на волнѣхъ морѣ! И жизни не предастъ въ торжѣхъ! На мачтѣ поставимъ скорѣй мачету И мачѣ ея намъ завѣщаемъ! Словушаго мира примаемъ арсеналъ Оружьемъ сарайскѣхъ оруженъ! Назъ лавки заведемъ скорѣй на арсеналъ, Уарюмъ за Россію родимую! Тала жалитъ мерца сарайскіи мачетъ И жизни намъ сарайскѣхъ рѣшительную. Привлекъ и сарайскіи, и мачетъ и сарайскіи Морскія палубы-сарайскіи; «Варягъ» отражаетъ, не боится рѣшитель Отъ мачетъ сарайскіи, и мачетъ. Другому суду сарайскіи на торжѣхъ Жизни.</p> <p>Все спешитъ, кричитъ, уварюмъ; «Варягъ» нѣтъ жизния мачетъ И мачѣ.</p> <p>Очень ужъ поспѣху мачетъ, Привлеките, и, вѣны, привлеките, ура! Скорѣе въ сарайскіи мачетъ! Кто думалъ мачетъ, что сарайскіи мачетъ Особенно жизния мачетъ.</p> <p>На мачтѣ мачетъ, кресты и мачетъ И мачѣ мачетъ, и мачѣ сарайскіи. «Тихъ мачѣ мачетъ и мачѣ, мачетъ, «Варягъ» и мачѣ не мачетъ. Х. Х. Мельниковъ (переводъ)</p>	<p>Auf Deck, Kameraden, all auf Deck! Nurmas zur letzten Parade! Wir bringen keine Gnade! Wir brauchen keine Gnade! An den Masten die hundert Wimpel empore, Die hundertwunden gelbfacht! In stürmische Eil' zum Gefechtsplatz Die Masten raschiter geichicht! An den Masten haben wir uns die See, Für's Vaterland zu sterben. Dort lassen die gelben Tüffel auf uns Und sperren Tod und Untertod! Es dröhnd und kreucht und donnert und sischt!</p> <p>Das trifft es uns zur Stelle, Es ward der «Warjag», das reise Schiff, Zu einer kühnenen Hölle! Rings zuckende Leiber und grauser Tod, Ein dröhnen, Röcheln und Stöhnen— Die Flammen flattern um unser Schiff Wie feuriger Russen Mähnen!</p> <p>Ich will, Kameraden, ich will, ihr alle! Hind in die verzehrende Tiefe! Wir hätte es gestern noch gedacht, Dass er heut schon da drüben schlägt! Kein Zeichen, kein Kreuz ward, von der ruß'n</p> <p>Fern von der Heimat, werden— Doch das Meer das rumschiel' auf ewig um uns.</p> <p>Vom «Warjag» und seinen Helden! Rudolf Grune</p>

* Оказавшиеся в плену при Чемульпо посланцы от Н. в заключение передали «Варяг»



ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ АЛЕКСЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ПРИВЕТСТВУЕТ ЭКИПАЖИ «ВАРЯГА» И «КОРЕЙЦА»



когда был отправлен в отставку В.Ф. Руднев (это произошло за полтора месяца до Севастопольского восстания), а в газете «Дальний Восток» даже появилась статья, в которой высказывалось сомнение в правильности действий командира «Варяга» в Чемульпо и обоснованности причисления его к героям Русско-японской войны. Более того, над В.Ф. Рудневым был устроен суд чести, и ему предложили покинуть Петербург. Действительно, любого человека можно отстранить от любимого дела, но память человеческую отстранить нельзя. В 1911 году во Владивостоке, на морском кладбище, где был захоронен прах варяжцев, умерших от ран в Японии, и в честь подвига «Варяга» была установлена колонна из серого гранита.

Вот как о состоянии «Варяга» докладывал своему командованию командир французского крейсера «Паскаль», побывавший на данном корабле: «Палуба залита кровью, всюду трупы и части тел, борта обожжены, восемь из двенадцати орудий сбиты, палуба пробита во многих местах» (Перевод выписки из донесения командира крейсера «Talbot» РГА ВМФ Фонд 763 опись 1 Дело 79. Донесения командиров: французского крейсера «Паскаль» и английского «Тальбот» о бое «Варяга» и «Корейца» на рейде Чемульпо). Аналогичную оценку состояния «Варяга» после боя представляли и другие иностранные офицеры. И это «современные псевдоисторики» называют исправным состоянием корабля.

Решение о затоплении корабля командир «Варяга» принимал совместно с экипажем. В архиве имеется «Акт свидетельства офицеров крейсера «Варяг» о принятом ими 27 января 1904 года на общем собрании решении затопить вернувшийся на рейд после боя корабль, чтобы избежать его захвата врагом».

Впервые в истории Российской Империи для встречи пребывающих в Петербург 16 апреля 1904 года офицеров и команд крейсера «Варяг» и мореходной канонерской лодки «Кореец» по поручению Его Величества Императора Николая II была разработана специальная программа. В честь героев-матросов крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» в Николаевском зале Зимнего дворца Императором был дан обед, а офицеры кораблей были дополнительно приглашены на завтрак в Концертный зал. К матросам и офицерам Император Николай II выступил с Обращениями.

За морской бой «Варяга» и «Корейца» с японскими кораблями в России была учреждена специальная медаль. Медаль выполнялась из серебра и носилась на белой специальной ленте с наложенным ко-

сым Андреевским флагом. Все участники боя были награждены: офицеры и корабельный священник орденами «Святого Георгия IV степени», матросы — Георгиевскими крестами. Офицеры «Корейца» были награждены дважды.

Подвигу «Варяга» в нашей стране посвящены различные памятники. Например, в Туле у входа в центральный городской парк установлен памятник командиру корабля, капитану 1 ранга В.Ф. Рудневу (скульптор И.Г. Онищенко, архитектор А.Я. Кольцов). Постамент памятника выполнен в виде форштевня корабля, разрезающего морские волны. Сам командир корабля изображен с биноклем. В 1992 году на могиле В.Ф. Руднева под руководством скульптора А. Чернопятава было установлено величественное надгробье из гранита и бронзы.

В городе Владивостоке установлен памятник погибшим на крейсере «Варяг».

К символам героизма русских моряков постоянно приходят люди и отдают дань уважения великому подвигу морских офицеров и рядовых матросов, которые вместе разделили свою трагическую судьбу. Удивительна судьба героических кораблей. Например, памятники «Варягу» и «Стерегущему» были установлены в один год, а исключение этих кораблей из списков боевого состава Императорского флота вообще состоялось в один день, 15 марта 1904 года.

Японцы считали для себя одной из первейших задач подъем «Варяга» — этого славного боевого корабля, ставшего на века легендарным символом героизма русских моряков. Начальные работы по подъёму «Варяга» велись непрерывно с апреля по сентябрь 1904 года. Первые попытки подъёма окончились неудачей. Крейсер «Варяг» был поднят 28 июля 1905 года в результате выполнения значительных и исключительно сложных работ. Эти работы включали



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «ВАРЯГ»



МЕДАЛЬ «ЗА БОЙ «ВАРЯГА» И «КОРЕЙЦА» 27 ЯНВАРЯ 1904 ГОДА»



ТОРЖЕСТВЕННЫЙ УЖИН В НАРОДНОМ ДОМЕ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II



ПАМЯТНИК ПОГИБШИМ
НА «ВАРЯГЕ» МОРЯКАМ



БЮСТ В.Ф. РУДНЕВУ
В ХАБАРОВСКЕ



КОМАНДИР КРЕЙСЕРА
«ВАРЯГ» В.Ф. РУДНЕВ



ПАМЯТНИК КАПИТАНУ
1 РАНГА В.Ф. РУДНЕВУ

промывку грунта под корпусом, а также сооружение специального деревянного поплавка. 10 октября 1905 года героический корабль своим ходом ушел из Чемульпо в Японию, что говорит о достаточной надежности корабельных технических средств отечественных кораблей.

Ещё раз обратимся к первой ночной атаке японских миноносцев на корабли русской эскадры. О планируемой атаке русских кораблей на внешнем рейде Порт-Артура командир японского миноносца «Акацуки» в своем дневнике написал следующие слова: « Перед адмиралом (Х. Того — от автора) лежала карта Желтого моря и специальная карта Порт-Артура. Мы все сели вокруг стола, и штабной офицер дал каждому из нас план рейда и гавани Порт-Артура, на котором было подробно указано все расположение русской эскадры и место каждого корабля. Советание было очень коротким: атака подготавливалась тщательно, все учтено, казалось бы, до мелочей, всем командирам и эскадрам и отрядам поставлены точные цели, никто не задал вопросов». Боевой приказ адмирала Х. Того был также предельно кратким: «Я предлагаю теперь же со всем флотом направиться в Желтое море и атаковать корабли неприятеля, сто-

ящие в Порт-Артуре. Контр-адмиралу С. Уриу предписываю идти в Чемульпо и уничтожить русский крейсер «Варяг». Отряд миноносцев ночью атакует неприятеля. Эскадра же предполагает атаковать рейд Порт-Артура на другой день с утра». С. Семанов в книге «Тайна гибели адмирала Макарова» на стр. 31 пишет: «Вот почему командиры японских миноносцев шли в темноте уверенно, как на учениях. Каждый знал, какой именно русский корабль ему следует атаковать торпедами («торпеда» — так на латыни называется электрический скат) и как подойти к нему в тесном пространстве порт-артурской гавани. Беспечность русских поразительна и необъяснима. ... Того принял правильное решение: внезапной минной атакой, проведенной к тому же ночью, вывести из строя новейшие русские броненосцы, а затем войти в порт-артурскую гавань и добить оставшиеся корабли. Именно так поступал его кумир — английский флотоводец Нельсон. ... Увы, все получилось гораздо скромнее». Многие авторы отмечают, что и С.О. Макаров любил повторять известные слова прославленного английского адмирала: «Дайте мне корабль из дерева, а железо вложите в людей...».

Таким образом, Русско-японская война началась с ночной торпедной атаки 10 (9) японских миноносцев. В этой атаке японцы выпустили 16 торпед, из которых только три попали в цель. Всего в ходе боевых действий в районе Порт-Артура японцы выпустили 170 торпед, из которых в русские корабли попали только 8. В то же время русские моряки применили 16 торпед. Из них в цель попали 5. За весь период Русско-японской войны японский флот использовал 238 торпед, из которых 19 попали в цель. Из 25 торпед, используемых русскими кораблями, целей достигли 11. При этом потери японского флота от торпедного оружия русских кораблей составили 2 миноносца, 3 транспорта, 4 парохода. Дополнительно были повреждены 1 ми-



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
НЕЛЬСОН ГОРАЦИО



КАПИТАН 1 РАНГА
В.Ф. РУДНЕВ

ноносец и 2 транспорта. Японские торпеды добились 4 тяжело поврежденных русских броненосца и 3 крейсера, а также нанесли повреждения 3 броненосцам, 1 крейсеру, 3 миноносцам. Таким образом, Русско-японская война вновь, как это было и в период Русско-турецкой войны 1877 года, объективно показала, что торпеды являются достаточно грозным оружием на море.

На тот период времени, действительно, наша страна «спешно готовилась к войне на море». С началом Русско-японской войны производительность отечественных судостроительных заводов была рекордной. Выполнение наиболее ответственных заказов для Императорского флота контролировал лично Его Величество Император Николай Второй. Но даже такой темп выполнения кораблестроительных программ не смог спасти флот России от грядущего позора.

Иная обстановка складывалась в японских вооруженных силах. Германские инструкторы обучали личный состав японской армии, европейские и американские банкиры предоставляли японскому правительству огромные кредиты. Английские и французские специалисты участвовали в подготовке японского флота. Например, в июле 1904 года русские вспомогательные крейсера «Петербург» и «Смоленск» задержали в Красном море английские пароходы «Маллака», «Ардова», «Формоза», германский пароход «Скандия» с грузом военной контрабанды для Японии. И все эти страны под различными предлогами отказывали в поставках оружия и топлива России.



КРЕЙСЕР 2 РАНГА
«ПЕТЕРБУРГ»



КРЕЙСЕР 2 РАНГА
«СМОЛЕНСК»

Вместе с тем, «злой рок» преследовал русский Императорский флот уже с первых же дней войны. Например, у Порт-Артура на своих минах подорвались минный транспорт «Енисей» и крейсер 2-го ранга «Боярин». Особенно большой урон боевой мощи эскадры был нанесен в результате гибели современного минного транспорта «Енисей». К началу войны с Японией Императорский флот имел на Дальнем Востоке три минных транспорта (заградителя). Во Владивостоке базировался минный транспорт «Монгугай», в Порт-Артуре «Амур» и «Енисей». Минный транспорт «Енисей» погиб в начале

войны, «Амур» получил серьезные повреждения в июне 1904 года, налетев на камни. Тем не менее, следует отметить, что минное оружие в Русско-японской войне использовалось русским флотом достаточно широко. После выхода из строя минного заградителя «Амур» под эти цели был приспособлен небольшой транспорт «Богатырь». Кроме этого, минные постановки осуществлялись с помощью паровых катеров, гребных баркасов, парусных китайских джонок, миноносцев. Всего за время войны русские моряки выставили на Дальнем Востоке 4275 мин (2520 гальваноударных и 1755 гальванических).

Результаты применения минного оружия в ходе Русско-японской войны превзошли все ожидания. Например, в районе Порт-Артура на русских минах погибли 13 японских кораблей: 2 броненосца («Хацусе» и «Ясима»), 2 крейсера, 2 канонерские лодки, 6 миноносцев, 1 посылное судно. Ещё 6 кораблей получили повреждения различной степени тяжести, среди них 1 броненосец, 2 крейсера, 3 миноносца. Японский военный флот применял минное оружие не менее широко и интенсивно. Только в районе Порт-Артура японцы выставили около 1300 мин. На этих минах погибли 8 русских кораблей, среди них: броненосец «Петропавловск», канонерская лодка «Гремящий», миноносцы «Выносливый» и «Стройный», 4 парохода. Серьезные повреждения также получили эсминцы «Бдительный», «Разящий», «Сильный».

Особого внимания заслуживает подвиг старшего инженер-механика миноносца «Сильный» Василия Васильевича Зверева (1865–1904).

В бою против шести японских миноносцев на корабле был поврежден главный паропровод. В результате боевого повреждения корабль потерял ход. В.В. Зверев, ценой своей жизни, своим телом накрыл поврежденный паропровод и тем самым обеспечил ход кораблю. Вскоре о подвиге В.В. Зверева узнала вся Россия и весь мир.



КРЕЙСЕР 2-ГО РАНГА
«БОЯРИН»



МИННЫЙ ТРАНСПОРТ
«ЕНИСЕЙ»



МИНОНОСЕЦ «СИЛЬНЫЙ»



Инженер - механик Звѣревъ,
убитый во время ночного боя
14-го марта у Портъ-Артура.

В рамках настоящей монографии авторы считают для себя необходимым повторить один факт, свидетельствующий об исключительной неадекватности принимаемых в то время решений со стороны Морского ведомства. Известно, что в конце 1903 года в Бизерте были сосредоточены корабли отряда контр-адмирала А.А. Вирениуса, предназначенного для усиления Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре. В состав отряда входил, например, эскадренный броненосец «Ослябя». В начале февраля поступает совершенно необоснованный приказ о направлении кораблей отряда

А.А. Вирениуса на Балтику. Возмущенный С.О. Макаров направляет в Главный морской штаб письмо — донесение, в котором пытается убедить руководство военного флота ни под каким видом не возвращать корабли в Россию, а «предписать им прорваться в Порт-Артур». Однако 15 февраля 1904 года отряд повернул на обратный курс в Россию и в апреле 1904 года основные корабли отряда прибыли в Либаву, а затем в Кронштадт для подготовки к новому походу уже в составе 2-ой Тихоокеанской эскадры. Такое решение иначе как недостаточно продуманным трудно назвать.

Были в практике руководства Морского ведомства и весьма продуманные решения. Например, вскоре после начала Русско-японской войны последовало распоряжение Морского министерства о направлении в Порт-Артур отряда мастеровых с Балтийского завода. Главная задача, которая впервые стояла перед специалистами Балтийского завода, была связана с организацией и проведением восстановительных ремонтов русских броненосцев, поврежденных в боях с японцами. На Дальний Восток направлялись только добровольцы. 9 февраля 1904 года только с Балтийского завода под руководством корабельного инженера Н.Н. Кутейникова на Дальний Восток отправились наиболее подготовленных 189 мастеровых. Это был первый в отечественной и мировой истории опыт создания выездных ремонтных бригад. Следует отметить, что этот опыт оказался исключительно положительным.

В истории отечественного кораблестроения династия корабельных мастеров Кутейниковых занимает особое место и достойна быть представленной в данной монографии. Древний род Кутейниковых, согласно преданиям, берет свое начало от донского казачества. Одним из родоначальников этой славной династии в начале семнадцатого столетия был сын «кутейника» (младшего служителя культа). Позже прозвище была преобразована в фамилию Кутейниковых. Один из потомков казака Кутейникова стал заниматься торговым ремеслом. С этой целью он вместе с семьей переселился на постоянное жительство в город Новгород. Представители династии Кутейниковых, занимаясь торговлей, стали участниками дальних морских походов, которые совершали новгородские купцы-мореходы. Уже тогда мореходы достигали студеного Белого моря. В своих воспоминаниях известный историк флота И.А. Быховский пишет: «Уже в эпоху Петра Великого, когда идеи мореходства и торговли стали особенно популярными в народе, новгородскому купцу-мореходу Кутейникову приглянулись просторные северные места и вскоре он, забрав семью, перебрался на побережье Белого моря, поселившись в устье Северной Двины. До нас дошли имена первых потомков мужественного помора Матвея Кутейникова и его сына Евлампия.

Как свидетельствуют семейные предания и сказы, Матвей Кутейников успешно занимался рыболовецким, а порой и зверобойным промыслом в Белом море. Он «со товарищами» строил нужные ему для морского промысла мореходные суда — карбасы (боты). ... Когда у Матвея подрос сын Евлампий, он стал помогать отцу в постройке рыболовецких судов. ... Позднее, окончив в Архангельске начальную школу, Евлампий Кутейников поступил на службу в Архангельский порт, где проявил себя исправным работником, неоднократно награждался, стал столоначальником и имел чин титулярного советника».

29 марта 1845 года в семье столоначальника архангельской конторы над портом, титулярного советника Евлампия Матвеевича Кутейникова родился сын Николай, будущий Главный инспектор кораблестроения.

Н.Е. Кутейников впоследствии станет Главным инспектором кораблестроения, начальником кораблестроительного отдела Морского технического комитета России, генерал-лейтенантом корпуса корабельных инженеров. Академик А.Н. Крылов назовет его «са-



КОРАБЕЛЬНЫЙ
ИНЖЕНЕР
Н.Н. КУТЕЙНИКОВ



ГЛАВНЫЙ
ИНСПЕКТОР
КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР
А.Н. КРЫЛОВ

мым образованным корабельным инженером в нашем флоте».

Н.Е. Кутейников по праву считается идеологом и создателем Русского броненосного и крейсерского флотов, основоположником всеобщего контроля на российских верфях, инициатором организации подготовки отечественных кадров «морских инженеров».

Корабельный инженер Н.Н. Кутейников родился в Петербурге 24 февраля 1872 года в семье тогда ещё поручика — Н.Е. Кутейникова. С раннего детства, будучи по природе одаренным мальчиком, он отличался незаурядными лингвистическими способностями, способностями в рисовании и черчении. Впоследствии он овладел английским, немецким, французским, итальянским, датским, шведским языками.

Учитывая раннюю любовь Н.Н. Кутейникова к флоту, объектами его художественного творчества были в основном рисунки и чертежи кораблей. После успешного окончания одного из лучших в стране реальных училищ, способный юноша продолжил обучение в престижном по тем временам техническом училище Морского ведомства в Кронштадте. После окончания в 1891 училища Н.Н. Кутейников становится кондуктором корпуса корабельных инженеров и прикомандировывается к конторе Санкт-Петербургского порта. В 1892 году молодой инженер назначается в механическую мастерскую Балтийского судостроительного завода. С первых дней службы на Балтийском заводе Н.Н. Кутейников принимает участие в строительстве по проекту его отца броненосного крейсера «Рюрик» (название в память одного из варяжских предводителей, который

вместе с братьями Синеусом и Трувором был призван в Новгородскую землю на княжение).

Построенный в 1896 году крейсер 1 ранга «Рюрик» открыл новую серию высокоавтономных отечественных крейсеров для действий флота на океанских коммуникациях. На корабле дополнительно был установлен сначала полный, а затем и облегченный рангоут.

В этом же году Н.Н. Кутейникова производят в офицеры и назначают младшим помощником строителя броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков». В течение определенного времени Н.Н. Кутейников руководит в гребном порту ремонтом миноносков. В 1894 году молодого кораблестроителя назначают «для экстренных занятий по составлению смет на постройку корпусов броненосцев «Севастополь» и «Адмирал Сенявин». Начало активной и многогранной научно-исследовательской деятельности Н.Н. Кутейникова можно отнести к 1894 году. Его первые публикации были связаны с исследованием и анализом причины катастрофы английского броненосца «Виктория». Следует отметить, что к проблеме обоснования конструктивных мер для обеспечения непотопляемости и живучести кораблей, их обитаемости Н.Н. Кутейников обращал всю свою творческую жизнь. Уже первые публикации Н.Н. Кутейникова заинтересовали адмирала С.О. Макарова. В частности, С.О. Макаров проявил интерес к статье «Урок, преподнесенный гибелью броненосца «Виктория», опубликованной в газете «Кронштадтский Вестник» за 1894 год. На основе анализа причин трагедии «Виктории» С.О. Макаров в 1894 году обосновал необходимость принятия конструктивных мер для обеспечения непотопляемости и живучести боевых кораблей ещё в период их постройки. Осенью 1894 года Н.Н. Кутейников направляется для учебы на кораблестроительное отделение Николаевской Морской академии, которую он окончил по 1-му разряду с занесением фамилии на мраморную доску. Н.Н. Кутейников продолжил свое образование в период годичной заграничной командировки на судостроительных предприятиях Франции, а также в ходе инициативного прослушивания курсов лекций по ко-



КРЕЙСЕР «РЮРИК»
(ВТОРОЙ) ПОД БРЕЙД-
ВЫМПЕЛОМ ЕГО
ИМПЕРАТОРСКОГО
ВЕЛИЧЕСТВА



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«РЮРИК» (ВТОРОЙ)

раблестроению в Высшей Парижской кораблестроительной школе и кратковременной командировки в 1899 году в Австрии и Швейцарии. После возвращения Н.Н. Кутейникова из заграничной командировки его дальнейшая служебная деятельность была связана с Балтийским судостроительным заводом. С 1898 по 1904 годы он участвовал и руководил созданием броненосных кораблей и минных (линейных) заградителей. К их числу относятся корабли, которые создавали славу Российского флота: эскадренный броненосец «Пересвет» — броненосцы «Ослябя», «Победа», «Император Александр III», минные заградители «Амур», «Енисей». Автор уже указывал, что постройка корабля принципиально нового типа — «броненосца-крейсера» «Пересвет», рассматривалась как одна из составных частей концепции крейсерской войны с Англией. Со строительством «Пересвета» началось создание второй серии русских броненосцев. Всего было построено три корабля второй серии броненосцев. Броненосец «Ослябя» создавался для действий в открытом море самостоятельно или совместно с броненосными крейсерами и стал также воплощением идеи о крейсерской войне с Англией. Броненосец «Победа» стал третьим кораблем новой серии усовершенствованного проекта. В 1902 году этот броненосец, как новейший корабль отечественной постройки, представлял русский флот на международном военно-морском смотре на Спидхедском рейде. Эскадренный броненосец «Император Александр III» оказался единственным из однотипных броненосцев серии в строю к началу Русско-японской войны, а его испытания послужили основанием для усовершенствования других кораблей серии. Например, главный командир Кронштадтского порта контр-адмирал С.О. Макаров обратил внимание на низкую скорострельность 305-мм орудий броненосца. К сожалению, это замечание, выявленное С.О. Макаровым в ходе заводских испытаний корабля, так и не было устранено до конца его жизни. Кроме этого, С.О. Макаров весьма критически относился к броневаой защите палубных артиллерийских установок отечественных кораблей, критиковал он и механические прицелы русских орудий. Действительно, по сравнению с японскими палубными артиллерийскими установками, русские имели худшую броневаую защиту. Особенно это было характерно для отечественных бронепалубных крейсеров. Например, на «Варяге» броневаые щиты палубных установок вообще отсутствовали. Существует мнение, что броневаые щиты вообще не решали задачу эффективной защиты.

Следует отметить, что С.О. Макаров руководил испытаниями и броненосца «Наварин». В своем докладе о результатах испытания броненосца адмирал особенно отмечал его недостаточное «совершенство по части непотопляемости». Например, С.О. Макаров указывал, что водонепроницаемые переборки броненосца доходят только до «жилой палубы». Кроме этого, корабль, по мнению адмирала, имел малую высоту надводного борта и поэтому являлся «маломореходным». Перед выходом 2-ой эскадры «Наварин» прошел капитальный ремонт с заменой котлов. Артиллерия главного калибра на корабле не менялась, и броненосец остался со старыми недалнобойными орудиями, стреляющими дымным порохом.



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ОСЛЯБЯ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ПОБЕДА»

Н.Н. Кутейников одним из первых конструкторов в России оценил значение подводных лодок как мощного оружия для борьбы на море. Ему принадлежит целый ряд публикаций и фундаментальных трудов по проблемным вопросам подводного кораблестроения. При отсутствии в России подводных сил ещё в 1896 году он пишет: «... Миноносцы и подводные суда представляют собой сильное и неотразимое оружие защиты, их действия в ближайших морских войнах будущего, вероятно, будет крайне губительно для неприятеля. ... Подводные суда в особенности являются вновь нарождающимися врагами крупных судов больших флотов...». Н.Н. Кутейникова всегда отличало чувство глубокого уважения и гордости за отечественную кораблестроительную школу. В своей статье «О состоянии строительства флота», опубликованной в 1901 году в газете «Кронштадтский вестник», он писал: «С чувством глубокого удовлетворения нашей национальной гордости можем констатировать тот факт, что к концу XIX столетия, завершившегося истекшим годом, наше отечественное кораблестроение не только достигло высоты и совершенства положения этого дела за границу, но во многих отношениях и превзошло. Обдуманность как общих черт, так и различных деталей наших новых кораблей, тщательное исполнение работы, применение на них всех новейших изобретений и усовершенствований заставляют ино-

странцев удивляться и восторгаться ими, и открыто признавать через своих авторитетных специалистов совершенства наших кораблей. Кроме успехов в принципиальном проектировании судов, в разработке и изготовлении всех их деталей и многочисленных механизмов, наше кораблестроение достигло теперь ещё и независимости от Запада: может во всякий желаемый момент прекратить сношения с Европой и все до последнего болта изготавливать исключительно у себя из своих же материалов и собственными средствами». Н.Н. Кутейников одним из первых в мире исследовал проблему боевого управления подводными лодками в подводном положении. Наиболее обстоятельно данный вопрос был изложен в газете «Кронштадтский вестник» № 88 за 1897 год. Изучая результаты научно-исследовательской и производственной деятельности Н.Н. Кутейникова в области корабельных и судовых технических средств, можно сделать вывод, что именно ему принадлежат первые разработанные требования к их проектированию. Например, в своей статье «Паровые котлы во флоте» Н.Н. Кутейников пишет: «Требования эти заключаются в следующем: большая паропроизводительная способность, крепость и прочность, легкий вес и малые размеры, позволяющие удобное и компактное размещение котлов в трюме судна. Приходится считаться также ещё с одним обстоятельством, имеющим тактическое значение — с быстротою разводки паров и поднятия давления в котле до надлежащей степени, что весьма важно во время войны с ея всевозможными критическими обстоятельствами...».

По мнению авторов, именно Н.Н. Кутейникову принадлежит приоритетная мысль о потенциальной необходимости мобилизации гражданских судов Военными ведомствами и учете этого фактора при проектировании этих судов.

Н.Н. Кутейников впервые в России наиболее остро ставил и разрабатывал вопросы оценки и обеспечения обитаемости судов, при этом он особенно глубоко занимался проблемой вентиляции на боевых кораблях. В этом отношении должное внимание заслуживает его уникальная работа «Условия жизни людей на современных кораблях».

Следует отметить, что отдельные мысли Н.Н. Кутейникова по вопросам обитаемости до настоящего времени недостаточно полно учитываются при проектировании надводных кораблей, особенно с учетом особенностей их базирования на Севере. Ярким тому при-

мером может являться практика строительства отечественных авианесущих кораблей. Н.Н. Кутейников также впервые в России профессионально изучал вопросы коррозии корпусов кораблей и судов, много времени он уделял развитию технологии судоремонта и судостроения. В разработанных Н.Н. Кутейниковым конструкциях кораблей в максимальной степени использовался боевой опыт. Особое место в деятельности Н.Н. Кутейникова, направленной на развитие отечественной кораблестроительной науки, занимает его труд «Из опыта корабельного инженера под Порт-Артуром». В этом труде Н.Н. Кутейников впервые предлагает, в частности, создавать ряд новых классов и типов боевых кораблей, предназначенных для выполнения «отдельных и вполне определенных тактических задач». Выдающийся корабельный инженер Н.Н. Кутейников также впервые в России обосновал и внедрил принципиально новые для своего времени военно-экономические взгляды на обоснование целесообразного облика современного корабля. На основании анализа бюджетов различных стран Н.Н. Кутейников делает вывод об основных направлениях дальнейшего развития военно-морских флотов, связывая основополагающие тенденции с особенностями внешней и внутренней политики государств и формированием их военно-морских стратегий.

На основании этого анализа Н.Н. Кутейников обосновывает тенденции развития обликов кораблей, выделяя их перспективные типы и классы и, что самое важное, он обосновывает исключительную значимость серийного строительства кораблей. Все отечественные корабли, которые были созданы под руководством Н.Н. Кутейникова, отвечали самым современным требованиям как с точки зрения их живучести, управляемости, так и боевой мощи. Многие его предложения по формированию обликов надводных кораблей до настоящего времени остаются справедливыми и обоснованными. Особого внимания в современных условиях заслуживает деятельность Н.Н. Кутейникова по созданию канонерских лодок типа «Шквал» для Амура. Это были первые в мире боевые корабли с дизельными энергетическими установками. Н.Н. Кутейникову также принадлежит приоритет в создании



КОРАБЕЛЬНЫЙ
ИНЖЕНЕР
Н.Н. КУТЕЙНИКОВ

так называемых «карманных линкоров». Сегодня перед отечественным кораблестроением поставлена задача по созданию первого боевого универсального корабля класса река-море. Многие решения талантливого корабельного инженера Н.Н. Кутейникова могли бы быть востребованными.

Изучая труды Н.Н. Кутейникова, восхищаешься дальновидностью его мышления и актуальностью его высказываний, не утративших своего значения применительно и к современному состоянию Российского ВМФ и его кораблестроительной программе.

О деятельности этого удивительного человека автор настоящей монографии опубликовал очерк «Вклад выдающегося корабельного инженера Н.Н. Кутейникова в отечественную кораблестроительную науку и создание кораблей», изданный Военно-морской академией в 1997 году и монографию «Корабельный инженер Н.Н. Кутейников, опубликованную также Военно-морской академией в 2002 году.

Вопросу анализа опыта Русско-японской войны посвятили свои труды многие ведущие ученые и историки, в том числе известный в свое время специалист в области военно-морского искусства контр-адмирал М.И. Смирнов (1880–1937). В 1912 году контр-адмирал М. Смирнов выполнил наиболее подробное исследование морского сражения, произошедшего у острова Цусимы, основанное на показаниях его участников, на донесениях «флагманов» и командиров кораблей, хранившиеся в архивах Военно-исторического отдела Морского Генерального штаба и на официальных японских источниках (Цусима: Сражение в Корейском проливе 14 и 15 мая 1905 г. Санкт-Петербург, 1913). В частности, им были использованы «Описание военных действий на море в 37–38 гг. Мейдзи (1904–1905 гг.), составленное морским генеральным штабом в Токио. Русско-японская война. Официальные донесения японских главнокомандующих сухопутными и морскими силами» и др.

В начале своей статьи «Морское сражение у острова Цусима 14–15 мая ст. ст. 1905 года», опубликованной в журнале «Зарубежный морской сборник» №10, 1930, г. Пильзень, контр-адмирал М.И. Смирнов пишет: «Сражение закончилось почти полным уничтожением Русского флота, поражением, несравнимым по своим размерам ни с каким другим морским боем, имевшим место в морской истории в течение четырехсот лет, поражением, перед которым блекнут результаты Трафальгарского боя. Но при Цусиме погибла лишь

материальная часть флота, в этом бою выстоял дух оставшегося в живых личного состава. ... Понесенное поражение вызвало огромный подъем духа у оставшихся живыми и желание горячей неустанной работы для воссоздания Флота, необходимого Великой России. Через десять лет Новый Флот был создан. Флот, сильный боевым духом, традициями доблести и чести, флот, в котором военная мысль и знания военного искусства стояли на большой высоте...».

О героизме русских моряков, их удивительной отваге и мужестве написаны десятки и даже сотни книг, повестей и статей. Каждый автор сугубо по-своему представлял этот сложный и одновременно трагический эпизод нашей истории. Сегодня скорее всего нельзя говорить о единстве мнений в отношении освещения событий, происходящих на флоте Тихого океана. Наверное, этого и не следует ожидать. Всестороннее изучение Русско-японской войны и её морской составляющей началось сразу после её окончания. К числу первоочередных задач относилось создание официальной истории Русско-японской войны. Эту работу взяло под свой контроль Военное Министерство России, образовав Военно-историческую комиссию по описанию Русско-японской войны. Итогом работы комиссии стало создание труда «Русско-японская война 1904–1905 годов», изданного в 9 томах (16 книгах). Описанием военных действий на море занималась Историческая комиссия, созданная в 1908 году при Морском Генеральном штабе. На разработку фундаментального труда ушло 10 лет, но полностью выполнить намеченную программу специалистам-историкам так и не удалось. В свет вышло 7 томов описания и 9 томов документов. Эти труды до настоящего времени являются наиболее полным исследованием событий 1904–1905 годов.

Несмотря на то, что по масштабам и по числу жертв Русско-японская война уступает и Первой, и Второй мировым войнам, о ней написано наибольшее число книг и статей. Например, в 50-е годы прошлого века только русская библиография этого исторического события насчитывала тысячу книг, и это без учета изданных в последнее время многочисленных мемуаров непосредственных участников этих трагических событий. Не меньшее число публикаций выполнено и зарубежными исследователями. Последняя монография контр-адмирала И.А. Кононова (1885–1959) «Пути к Голгофе Русского флота», посвященная Русско-японской войне, была издана в Бразилии в 1961 году типографией Бразильской Православной



КОНТР-АДМИРАЛ
И.А. КОНОНОВ

Епархии «Владимирского Вестника» в городе Сан-Паулу. Автор данной книги И.А. Кононов родился 25.12.1885 г. на Дону и был крещен самим Святым Иоанном Кронштадтским. После окончания Николаевской морской академии в 1911 году И.А. Кононов участвовал в длительных походах на кораблях «Герцог Эдинбургский» и «Цесаревич». По свидетельству очевидцев, при спасении погибавших во время Мессинского землетрясения И.А. Кононов проявил чудеса героизма. В период Первой мировой войны И.А. Кононов принимал участие в разработке стратегического плана Босфорской операции. В эмиграции он состоял членом Парижского морского собрания. Книга «Пути к Голгофе Русского флота» заслуживает особого внимания современных специалистов — военно-морских историков. Однако содержание данной книги крайне редко анализируется и цитируется.

По мнению многих авторов, не меньший интерес, несмотря на существенную тенденциозность материала, представляет книга Н.С. Сеппинга Райта «С адмиралом Того. Описание семимесячной действительной службы под его командой». Первое издание данной книги с предисловием редактора Н.Л. Кладо было выполнено в Санкт-Петербурге в 1908 году, в настоящее время в свет вышло 2-е издание данной книги (СПб, «Гангут», 2001г., 177 с.). Несомненный интерес вызывает у читателей книга С. Семанова «Тайны гибели адмирала Макарова», в которой содержатся выдержки дневников самого вице-адмирала С.О. Макарова, его письма к жене и сыну, а также воспоминания сына адмирала — военно-морского офицера Вадима Степановича Макарова.

Особой популярностью среди русских офицеров Императорского флота, находящихся в эмиграции пользовалась книга «The voyage of forgotten men» («Поход Позабывших») Franka Thiessa. Эта книга



МЕМОРИАЛЬНЫЕ ДОСКИ
МОРЯКАМ, ПОГИБШИМ
В ЦУСИМСКОМ СРАЖЕНИИ

о походе русской эскадры на Тихий океан первоначально была выпущена на немецком и шведских языках под названием «Цусима». Отечественные и зарубежные историки считают, что данная книга представляет собой исключительно беспристрастное повествование о небывалом в истории морском походе 2-ой Тихоокеанской эскадры. Следует отметить, что кроме наиболее известного, но далеко неоднозначно воспринимаемого романа А.С. Новикова-Прибоя «Цусима» (первое издание романа вышло в свет в 1932 году, последнее издание книги, составителем которой является флотский офицер-подводник, известный талантливый писатель-маринист Н.А. Черкашин, выполнено издательством «Андреевский флаг» в Москве, в 1993 году), публикаций профессора А.Д. Бубнова, контр-адмирала М.И. Смирнова, И.А. Кононова, прекрасных книг В.И. Семенова «Бой при Цусиме» (Изд. Вольфа, 1911 г.), «Расплата», «Цена крови», «Великое сражение Японского моря» (Перевод В.И. Семенова. Изд. Вольфа, 1911 г.), «Адмирал Степан Осипович Макаров», «Записки очевидца» и многих других авторов особое значение для специалистов, занимающихся анализом результатов Русско-японской войны, имеют личные воспоминания капитана 1 ранга М.В. Казиминова. В частности, определенный интерес представляет его статья «К 25-летию августовских боев 1-й Тихоокеанской эскадры», опубликованная в «Зарубежном морском сборнике» №6, 1929 г.». По мнению этого историка: «Большое морское сражение в Желтом море нашей Порт-артурской эскадры с главными морскими силами 28 июля (10 августа) 1904 года и бой в Корейском проливе Владивостокского крейсерского отряда с неприятельскими крейсерами 1 (14) августа того же года были решающими в морской кампании и предрешали, независимо от других причин, еще задолго до Цусимы, исход войны в пользу Японии».

Несколько слов о зарубежной прессе по проблемам ВМФ. Формирование эмигрантской историографии военно-морской эмиграции началось непосредственно после Крымской эвакуации. В июле 1921 г. в Бизерте начал издаваться первый в эмиграции военно-морской журнал — «Морской сборник», в котором публиковались некоторые материалы, посвященные военно-морской эмиграции. Важным рубежом в военно-морской эмигрантской историографии стал 1928 г. С этого года начали регулярно выходить журналы «Морской журнал» и «Зарубежный морской сборник», возросла творческая активность морских писателей и публицистов. В 1928–31 гг.



КАПИТАН 2 РАНГА
ПИСАТЕЛЬ В.И. СЕМЕНОВ

на страницах русскоязычной эмигрантской прессы было опубликовано более 700 статей на морские темы и 20 художественных произведений и воспоминаний о прошлом Военно-морского флота. Наибольшее внимание в это время уделялось развитию флота после Русско-японской войны, его участию в Первой Мировой войне, биографиям выдающихся флотских деятелей. Выпуск «Морского сборника» за рубежом осуществлялся практически до середины 60-х годов прошлого столетия. Материалы этих сборников нашли широкое отражение в настоящей монографии.

Современники особую благодарность должны выразить доблестному офицеру и талантливому писателю В.И. Семенову.

В.И. Семенов (1867–1910) является единственным старшим офицером Императорского флота, участвовавшим в бою 10 августа 1904 года в Желтом море на крейсере «Диана» и в Цусимском сражении на броненосце «Князь Суворов». Его удивительной жизни и творческой деятельности современные писатели должны посвятить свои труды. Офицер Императорского флота, капитан 2 ранга В.И. Семенов достоин такой чести. Справедливости ради следует подчеркнуть, что ещё один старший офицер — М.С. Роцаковский (1876–1938) — также является участником этих двух исторических сражений.

Воспоминания В.И. Семенова о Цусиме вошли в трилогию, посвященную событиям 1904–1905 гг.: «Расплата», «Бой при Цусиме» и «Цена крови». Трилогия В.И. Семенова «Расплата» выдержала несколько прижизненных и посмертных изданий и была переведена на все европейские языки. В 1908 году в журнале «Море» было опубликовано сатирико-фантастическое произведение В.И. Семенова «Заседание Адмиралтейства» (известное как «Рождественская сказка»). В произведении В.И. Семенова участниками высокого заседания, анализирующими причины позорного поражения в Русско-японской войне, являлись адмиралы Ушаков, Сеньявин, Нахимов, Макаров. В частности, в этом очерке В.И. Семенов пишет: «...понастроили побольше корабельных кузовов, — вот

и весь флот. ... Стреляли мало — берегли пушки и снаряды для войны, а пришла война — пропали и пушки, и снаряды...». Сегодня некогда состоявшиеся попытки А. Новикова-Прибоя представить труды В.И. Семенова в негативном свете кажутся нам весьма неубедительными.

Заслуживает внимание специалистов материал, изложенный, например, в «Истории Русско-японской войны». (Т.3. СПб: Т-во Р. Голике и А. Вильборг. 1907 г.) Нельзя не упомянуть энциклопедическое издание «Истории Русско-японской войны» в 5-ти томах (Редакторы-издатели М.Е. Бархатов и В.В. Функе. Санкт-Петербург, 1907 г.). В этом



ГЕНЕРАЛ-МАЙОР
ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА
Ф.П. РЕРБЕРГ

издании представлена полная хроника войны с иллюстрациями боевых действий. При работе над монографией авторами был глубоко изучен художественный альбом «Русско-японская война на суше и на море с батальными картинами художников: Н.С. Самокиша, Н.Н. Каразина, В.В. Игнациуса, И.И. Крылова, А.П. Сафонова, А.Г. Орлова» под редакцией М.Н. фон Крит и Н.Л. Кладо (Санкт-Петербург, 1904–1905 гг.) Данный альбом содержит цветные авторские оттиски работ выдающихся русских художников начала двадцатого века, посвященных событиям Русско-японской войны. О причинах поражения Российской Империи в Русско-японской войне можно прочитать в книге — записках участника Русско-японской войны, члена Военно-исторической Комиссии по описанию Русско-японской войны генерал-майора Генерального штаба Ф.П. Рерберга (1868–1928) «Исторические тайны великих побед и необъяснимых поражений» (Мадрид, 1967 г.).

Много полезного при подготовке рукописи авторы почерпнули из книги вице-адмирала А.Г. фон Нидермиллера (1851–1937) «От Севастополя до Цусимы. Воспоминания. Русский флот за время 1866 по 1906 гг.» (Издание М. Дидковского. Рига, 1930 г.). В настоящее время интерес к Русско-японской войне не ослабевает. Авторы вновь и вновь обращаются к этой теме. Особое место в собранных материалах о Русско-японской войне по достоинству занимает архив профессора В.П. Кузина. Часть материалов этого уникального архива ав-



ПРОРЫВ МИНОНОСЦА
«РЕШИТЕЛЬНЫЙ»
В ПОРТ-АРТУР 26.2.1904 Г.
(на паровом катере находился
командующий флотом
вице-адмирал С.О. Макаров)

торы с разрешения В.П. Кузина использовали в монографии.

Вернемся к повествованию. По мнению вице-адмирала С.О. Макарова, в сложившейся на тот момент времени ситуации Порт-Артурской эскадре должна была «выпасть неблагоприятная, но почетная и славная задача добиться уменьшения боевых сил японского флота, не останавливаясь перед собственными потерями».

Именно поэтому историческая директива командующего флотом вице-адмирала С.О. Макарова, утвержденная им менее чем за месяц до своей гибели, заключала требование выйти, закончив все исправления, в море и вынудить противника к решительному бою. Адмирал С.О. Макаров всегда искал помощи у своих подчиненных и в своё время он обратился к личному составу с предложением помочь ему своим мыслями. Все предложения С.О. Макаров глубоко анализировал и после этого принимал самостоятельное решение командующего. Его решение об активизации боевой деятельности флота было однозначно воспринято всем личным составом.

Адмирал Х. Того придерживался иной тактики и явно избегал крупного сражения с русским флотом вблизи крепости Порт-Артур. За месяц Тихоокеанский флот под командованием вице-адмирала С.О. Макарова совершил пять (шесть) успешных выходов в море. Особое внимание С.О. Макаров уделял разведке. Такая активная позиция вице-адмирала С.О. Макарова связывала планы руководства японского флота. Явного превосходства на море японские военно-морские силы на тот момент времени не достигли. Более того, японский флот практически отказался от активных действий и перешел к тактике выжидания. В настоящее время, оглядываясь на события столетней давности, во всеоружии документов, воспоминаний участников, научного анализа, становится ясным, что именно гибель флагмана флота — вице-адмирала С.О. Макарова — предрекла судьбу начавшейся Русско-японской войны. На примере С.О. Макарова мы в очередной раз убедились в непререкаемой роли личности в истории.

Как убедительно звучали тогда слова С.О. Макарова: «...победой можно назвать лишь уничтожение противника (параграф 49 инструкции для похода и боя, объявленной приказом от 4 марта

1904 года №21)». Капитан 1 ранга М.В. Казимиров, анализируя такой подход русского адмирала, пишет: «А затем, уже в зависимости от исхода первого серьезного столкновения, попытаться провести то или иное число наименее пострадавших кораблей во Владивосток. В действительности же главное командование поставило явно неосуществимую цель — прорыв без боя — и не дало ясных указаний, как надлежит действовать, если бой этот будет навязан противником. С вопросом о выполнении операции был тесно связан вопрос о непосредственном руководстве ею. Выбор начальника в тех трудных условиях, которые имели место, и притом выбор правильный, был особенно важен. Нельзя сказать, чтобы о нем не думали. Уже 3 апреля, т.е. через 4 дня после гибели адмирала Макарова, последовало назначение командующим флотом вице-адмирала Н.И. Скрыдлова, незадолго до войны командовавшего эскадрой Тихого океана и считавшегося одним из лучших русских адмиралов того времени (среди кандидатов называли также адмиралов Ф.В. Дубасова, Н.М. Чихачева и А.А. Бирилева). Но так как уже 28 апреля сообщение с Порт-Артуром было прервано — новый командующий проследовал во Владивосток. Туда же был послан и назначенный месяцем позднее начальником 1-й эскадры вице-адмирал П.А. Безобразов, выходивший два раза в крейсерские операции. ... Из наличных адмиралов выбор Наместника генерал-адъютанта Е.И. Алексеева пал на контр-адмирала В.К. Витгефта, офицера выдающихся личных качеств и хорошего моряка, но совершенно не подготовленного к роли флотоводца, в успех порученного ему дела не верившего, и веры в него своим флагманам и командирам не внушившего».

П.А. Безобразов окончил Морской корпус в 1864 году. В период службы на флоте он последовательно командовал канонерскими лодками «Туча», «Гроза», шхуной «Компас», клипером «Крейсер», а также крейсером «Генерал-Адмирал» и броненосцем «Наварин». В 1897 году П.А. Безобразов за отличие в службе был произведен в контр-адмиралы. В 1898 году он назначается начальником штаба Кронштадтского порта, в 1901 году — младшим флагманом Балтийского флота.



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
П.А. БЕЗОБРАЗОВ (1845–1906)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «НАВАРИН»



КОНТР-АДМИРАЛ
В.К. ВИТГЕФТ (1847–1904)



КРЕЙСЕР 2 РАНГА
(ДО ФЕВРАЛЯ 1892 ГОДА —
КЛИПЕР) «НАЕЗДНИК»

В 1904 году П.А. Безобразов вначале занимал должность старшего флагмана 2-й флотской дивизии, а затем — командующего 1-й эскадрой Тихого океана. В конце сентября 1904 года вице-адмирал П.А. Безобразов переводится на Балтийский флот, а затем назначается начальником главного морского штаба.

Вот как об этом назначении писал М.В. Казимиров: «После кратковременного пребывания во главе эскадры Наместника и Главнокомандующего, генерала-адъютанта адмирала Алексева, вернувшегося в Мукден, чтобы не быть оторванным от армии, в командование морскими силами вступил со званием «Вр. И. Д. Ст. флагмана и начальника эскадры» контр-адмирал Вильгельм Карлович Витгефт. Новому Командующему была поставлена цель прорваться, как только позволят обстоятельства, во Владивосток, по возможности избегая решительного боя, причем Ставка сообщала, что момент благоприятен, т.к. значительная часть неприятельских кораблей находится в портах Японии и занято серьезными исправлениями».

В.К. Витгефт родился в 1847 году. В 1868 году, после окончания морского училища, он производится в гардемарины. С 1868 по 1871 годы В.К. Витгефт участвовал в кругосветном плавании на клипере «Всадник». В.К. Витгефт успешно окончил курсы стрелковых и гимнастических школ, учебно-артиллерийских и минных классов. Он занимал должности командира канонерской лодки «Гроза», помощника главного инспектора минного дела. Находясь на должности помощника главного инспектора минного дела, В.К. Витгефт проводил опыты с минами на Черном море. В 1888 году В.К. Витгефт изучал за границей мины Уайтхеда и Ховеля. В 1892 году он назначается

командиром минного крейсера «Воевода», в 1894 году командиром крейсера 2 ранга «Наездник».

Английский инженер Роберт Уайтхед предложил торпеду в качестве морского оружия в 1866 году. Первые торпеды изготавливались на частном заводе в австрийском городе Фиуме, принадлежавшем Р. Уайтхеду.

В 1868–1872 годах созданное Р. Уайтхедом оружие было взято на вооружение в Австро-Венгрии, Великобритании, Италии, Франции, Германии. В 1876 году Россия приобрела право пользоваться изобретением английского инженера «по своему усмотрению без всякого ограничения с одним лишь условием сохранять изобретение в тайне от других правительств, ещё не купивших его». Первая партия отечественных торпед была изготовлена на Обуховском заводе в 1884 году. Вскоре основным поставщиком торпедного оружия стал Санкт-Петербургский машиностроительный и чугунолитейный завод Г.А. Лесснера.

С 1895 по 1898 год в составе эскадры Тихого океана В.К. Витгефт находился в длительных походах, командуя фрегатом «Дмитрий Донской». В 1898 году он назначается командиром броненосца «Ослябя». В следующем году становится начальником морского отдела штаба главного начальника Квантунской области и Морских сил Тихого океана. В.К. Витгефт являлся одним из наиболее подготовленных специалистов русского флота по морским минам и взрывчатым веществам. По этим вопросам он опубликовал ряд известных в мире научных трудов. Например, он является автором статей «Положение мины в морской войне», «Действия минами в нынешнюю Японско-китайскую войну».

С именем В.К. Витгефта в определенной степени связана и история развития отечественных подводных лодок. В 1900 году контр-адмирал В.К. Витгефт обратился с докладной запиской к командующему морскими силами Тихого океана. В докладной записке он в частности писал, что «хотя подводные лодки ещё не удовлетворительны в боевом отношении, они уже являются оружием, оказывающим сильное нравственное влияние на противника, раз он знает, что такое оружие имеется против него». Анало-



РОБЕРТ УАЙТХЕД
(1823–1905)



С.К. ДЖЕВЕЦКИЙ
(1843–1938)



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА
С.К. ДЖЕВЕЦКОГО
В ПОРТ-АРТУРЕ

гичное отношение к перспективам боевого применения подводных лодок в будущих войнах на море неоднократно высказывал и Н.Н. Кутейников. Более того, Н.Н. Кутейников на эту тему прочитал ряд докладов и лекций. В этих публичных выступлениях корабельный инженер впервые ставил вопросы организации боевого управления подводными лодками.

Контр-адмирал В.К. Витгефт предложил идею и просил в порядке опыта установить на подводных лодках С.К. Джевецкого торпедные аппараты и прислать лодки на Дальний Восток. Причем поставку подводных лодок на Дальний Восток предполагалось осуществить на пароходе Добровольного флота с обязательным его заходом в Японию, с тем расчетом, чтобы лодка была замечена японцами. Добровольным флотом России являлось русское пароходное общество, созданное в 1878 году на добровольные пожертвования населения с целью развития отечественного торгового мореплавания и создания резервов для военного флота.

С.К. Джевецкий является одним из выдающихся ученых и конструкторов XIX века. Его дарование, представляющее редкостное сочетание теоретической, инженерной и конструкторской мыслей распространяется на многие области: механику, проблемы транспорта, морское дело. Многие специалисты обоснованно считают С.К. Джевецкого одним из основателей современной авиации. Практически все теоретические представления и разработки талантливого инженера имели прикладную направленность. Большая часть изобретений С.К. Джевецкого была доведена им за личные средства до металла. Его первым изобретением в морском деле стал «параболический регу-

лятор оборотов паровых машин». В 1873 году на промышленной выставке в Вене С.К. Джевецкий впервые в мире продемонстрировал свое новое изобретение — «автоматический прибор, показывающий на штурманской карте путь корабля». Ознакомившись с этим изобретением, глава Флота и Морского ведомства России, Его Императорское Высочество Великий князь Константин Николаевич пригласил С.К. Джевецкого на службу в Морской технический комитет Императорского флота. Очередным морским изобретением С.К. Джевецкого стал проект «водолазного аппарата», предложенный им в 1877 году. По сути, аппарат представлял собой одноместную подводную лодку. В 1877 году в качестве волонтера по минной части С.К. Джевецкий участвовал в известном бою парохода «Веста» под командованием Н.М. Баранова с турецким броненосцем «Фетхи-Буленд». За этот бой будущий создатель подводных лодок был награжден Знаком Военного Ордена. В этот период С.К. Джевецкий увлекся идеей подводного плавания. Уже в 1878 году в Одессе он построил и успешно испытал свою первую подводную лодку. Подводную лодку осмотрел лично Наследник Цесаревич, Великий Князь Александр Александрович, после чего было принято решение о строительстве первой в истории подводного кораблестроения серии подводных лодок из 50 единиц. В течение 1881 года подводные лодки были построены. В 1885–1886 годах С.К. Джевецкий переоборудовал две серийные подводные лодки под электродвижение, что стало первой в мире попыткой применения электродвигателя в подводном плавании. В 1888 году С.К. Джевецкий предложил Морскому Ведомству проект большой подводной лодки — «надводного и подводного миноносца», основанного на применении двух различных энергетических установок. Для движения в надводном положении автором предлагалось использовать паровую машину, движение в подводном положении обеспечивалось электрическим двигателем. В то время это была новаторская идея. В 1889 году С.К. Джевецкий разработал проект принципиально нового торпедного аппарата.

Следует отметить, что к началу 1880 года относятся и первые труды С.К. Джевецкого в области воздухоплавания. В 1882 году он вступает в Парижское воздухоплавательное общество и совершает свой первый полет на аэростате. В этом же году С.К. Джевецкий избирается Товарищем председателя Российского воздухоплавательного общества и становится одним из наиболее активных его деятелей.

В 1885–1887 годах С.К. Девецкий публикует крупные научные работы «О сопротивлении воздуха в применении к полету птиц и аэропланов», «Аэропланы в природе. Опыт новой теории полета». Последняя книга была посвящена Д.И. Менделееву. Именно С.К. Девецкому принадлежит заслуга создания первой в мире аэропланной теории полета. В 1889 году талантливый инженер на международном Воздухоплавательном конгрессе делает прогноз, что в конце XIX столетия «проблема полета в воздухе будет разрешена».

В течение последнего десятилетия С.К. Девецкий выполнил несколько вариантов проектов надводного и подводного, а также водобронного миноносцев. Проблемными вопросами, которые были решены им в процессе создания новых кораблей, стали вопросы создания малогабаритных, но мощных паровых машин, электродвигателей, аккумуляторных батарей, компрессоров, приборов управления, откидных минных аппаратов и т.д. Сформулировав требования к перспективным техническим средствам для подводных лодок, С.К. Девецкий самостоятельно делал их технические проработки, а затем передавал на известные заводы. Заводские бюро под его руководством доводили замыслы до рабочих чертежей.

В 1896 году на конкурсе во Франции проект подводного миноносца С.К. Девецкого занял первое место. В этот же период талантливый инженер обратился к теории построения гребного винта. При этом автором создавалась теория создания винта как для флота, так и для авиации. В конечном счете, был создан метод расчета лопасти винта, который в своей существенной части применяется и в наши дни.

В канун Русско-японской войны С.К. Девецкий предложил Морскому Ведомству России проект подводной лодки с «единым двигателем». В качестве «единого двигателя» им предлагался «бензомотор или дизель». К 1905 году спроектированная лодка была построена в Санкт-Петербурге на Металлическом заводе.

В Русско-японскую войну суда Добровольного флота использовались в качестве вспомогательных крейсеров, военных транспортов и госпитальных судов. К 1914 году Добровольный флот насчитывал в своем составе более 40 судов. Подготовкой подводной лодки к отправке и её испытаниями на Балтийском море руководил лично С.О. Макаров. В 1902 году В.К. Витгефт доложил в Главный Морской штаб о прибытии подводной лодки в Порт-Артур, а также и о её дооборудовании решетчатými наружными торпедными аппа-

ратами. Однако активного применения подводная лодка С.К. Дзевецкого в Русско-японскую войну не нашла. Аналогично не использовались в период Русско-японской войны и отечественные подводные лодки других конструкторов. Причина такого положения до настоящего времени остается недостаточно исследованной, тем более, что к началу Русско-японской войны в России были разработаны и тактические варианты боевого применения подводных лодок.

В.К. Витгефт одним из первых русских военных деятелей оценил роль Японии в Дальневосточных проблемах России. Например, ему принадлежат следующие слова: «В Тихом океане у нас вырос сосед, сдавший экзамен на возмужалость; морские его силы надо иметь в виду при расчете обороны своих берегов в этом океане» (Военная энциклопедия. Типография Товарищества И.Д. Сытина, Петербург, 1912г., т. 6). В 1900 году во время «боксерского восстания» В.К. Витгефт принимал активное участие в организации перевозки войск из Порт-Артура в Пекин. В 1901 году он принимает участие в разработке планов военных действий «на случай войны с Японией». В то же время именно В.К. Витгефт по поручению адмирала Е.И. Алексеева готовил соответствующие предложения и являлся одним из инициаторов разделения главных сил Тихого океана на базы Порт-Артур и Владивосток.

Основным недостатком плана боевых действий на море, разработанного при участии В.К. Витгефта, является то, что данный план не предусматривал внезапного начала военных действий со стороны Японии. С 1903 года В.К. Витгефт состоял начальником штаба командующего морскими силами Тихого океана, впоследствии Наместника, и одновременно командовал отрядом канонерских лодок. С 1 по 22 апреля 1904 года В.К. Витгефт занимал должность началь-



КОНТР-АДМИРАЛ
В.К. ВИТГЕФТ



КОМАНДУЮЩИЙ ФЛОТОМ
ВИЦЕ-АДМИРАЛ
С.О. МАКАРОВ. НАЧАЛЬНИК
ВРЕМЕННОГО МОРСКОГО
ШТАБА НАМЕСТНИКА
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ
КОНТР-АДМИРАЛ
В.К. ВИТГЕФТ

ника морского штаба при главнокомандующем. Деятельность В.К. Витгефта на этой должности в целом оценивается специалистами положительно. Однако многие авторы отмечают и его недостатки.

В «Военной энциклопедии» 1912 года, т. 6, на стр. 416 отмечается: «По его собственным словам, Витгефт не готовился к занятию должности ... старшего флагмана и командующего эскадрой ...: отлично образованный технически, он не обладал решительностью, необходимой для управления эскадрой в тяжелое военное время. ... Инструкция, составленная главнокомандующим, ещё усиливала эту нерешительность: лейтмотивом её было сбережение судов эскадры и военные действия без потерь; поэтому действия флота во время командования Витгефта имели характер пассивный ... такая пассивность не могла поднять духа личного состава, подавленного рядом неудач и особенно гибелью адмирала Макарова. К заслугам Витгефта следует отнести организацию траления мин ... и постановку мин заграждения с миноносцев и других судов...». Более того, по мнению отдельных историков и публицистов, например, С. Семанова, В.К. Витгефт «несет непосредственную ответственность за беспечность русского флота перед войной». Однако с такой однозначной точкой зрения трудно согласиться.

Первая попытка прорыва японской блокады Порт-Артурской эскадрой была предпринята 10 июня 1904 года и она оказалась неудачной. Дождавшись полной воды, эскадра вышла в море, но, обнаружив на пути следования крупные «минные постановки», вынуждена была стать на якорь. Пока русские корабли тралили рейд и взрывали всплывавшие мины, прошло несколько часов, и момент относительной внезапности операции прорыва был упущен. Выйдя в море и убедившись, что превосходящие силы противника находятся в водах Квантуна, контр-адмирал В.К. Витгефт уклонился от боя и отдал приказ о возвращении в Порт-Артур. С наступлением темноты японские корабли провели минные атаки. Все атаки противника были отбиты. Мысль о повторном прорыве эскадры была временно оставлена. На совещаниях «флагманов и капитанов» вопрос о прорыве обсуждался неоднократно. Однако каждый раз большинство офицеров эскадры, глубоко осознавая невозможность прорыва кораблей без боя, склонялись к ошибочной мысли использовать все силы эскадры для обороны крепости. На флоте не было лидера, способного взять всю ответственность за планируемую операцию на себя.

Тем временем Ставка, учитывая постоянно осложняющееся положение Порт-Артура, настаивала на организации повторной операции по прорыву. Японские сухопутные войска, овладев портом Дальний, вплотную подошли к Порт-Артуру и блокировали его. 25 июля японские снаряды с сухопутного фронта стали ложиться на внутреннем рейде, начались прямые попадания в корабли эскадры. В этих условиях все ждали, что Главнокомандующий маньчжурской армией генерал А.Н. Куропаткин придет на выручку осажденной крепости. Однако неудачный для русских войск бой под Вафангоу перечеркнул эти ожидания. Однако сам генерал-адъютант А.Н. Куропаткин при этом заверял: «... Мы все осознаем, как важна для защитников Порт-Артура скорейшая атака Маньчжурскими армиями японских позиций, но осознаем и то, что для Порт-Артура необходимо, чтобы мы одержали победу». Генерал ошибочно считал, что в действиях японцев наступил перелом, что они от наступления перешли к обороне. Он также принципиально не признавал значения военного флота в военных действиях, а следовательно, генерал-адъютант А.Н. Куропаткин не был озабочен проблемой его спасения. Такая тактика командующего, в конечном счете, способствовала увеличению числа потерь, падению Порт-Артура, уничтожению эскадры, а затем и поражению под Мукденом.

Историки вообще отмечают, что в действиях А.Н. Куропаткина и его генералов «проскальзывала нерешительность и боязливость, граничившие с трусостью». С. Семанов очень правильно отмечал: «Нет, не вражеских пуль боялись эти закаленные вояки! Их поведение ещё раз убеждает на фоне других бесчисленных примеров такого же рода, что смелость личная и отважная решимость полководца, военачальника — существенно разные вещи».

Первое сражение главных сил русской и японской армий произошло под Ляояном 13–21 августа (26 августа — 3 сентября) 1904 года. Это сражение закончилось отступлением русских войск под командованием генерала А.Н. Куропаткина и, действительно, подорвало наши надежды на выручку Порт-Артура. Победа японцам стоила больших потерь — 600 офицеров и 23243 рядовых убитыми и ранеными. Русские войска потеряли 541 офицера и 16493 рядовых. Русская армия имела некоторое численное преимущество как в живой силе, так и в артиллерии. Однако японская армия была лучше подготовлена и организована, и, что самое главное, имела более решительных командующих. До настоящего времени историки не могут



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ,
ГЕНЕРАЛ ОТ ИНФАНТЕРИИ
А.Н. КУРОПАТКИН

объяснить истинных причин такого поведения русских генералов в данном сражении.

А.Н. Куропаткин — генерал-адъютант, генерал от инфантерии, почетный член академий: Императорской Николаевской военной, Михайловской артиллерийской, Николаевской инженерной, Александровской военно-юридической, Императорской военно-медицинской.

Воспитывался А.Н. Куропаткин в 1-м кадетском корпусе, в 1864 году он поступил в Павловское училище, а в 1866 году был произведен в подпоручики. В 1871 году А.Н. Куропаткин направляется в Николаевскую академию генерального штаба, которую «окончил в 1874 году первым, получив научную командировку в Германию, Францию и Алжир».

За участие в экспедиции французских войск в Большую Сахару А.Н. Куропаткин был награжден кавалерским крестом ордена Почетного легиона. По мнению авторов, предметом особого изучения должна стать служебная деятельность всех русских офицеров, а также государственных деятелей, которые в период своей зарубежной командировки были награждены орденами Почетного легиона. После возвращения в Россию А.Н. Куропаткин проходил службу на различных штабных должностях, являлся активным участником многих боевых действий, проявив при этом героизм.

В 1879 году А.Н. Куропаткин получил назначение командующим Туркестанской стрелковой бригадой. В 1882 году за героизм и отличие в боевых действиях против текинцев он был произведен в генерал-майоры. В 1888 году А.Н. Куропаткин командовал сводной дивизией, а в 1890 году будущий военный министр был произведен в генерал-лейтенанты с назначением начальником Закаспийской области. В 1898 году генерал-лейтенант А.Н. Куропаткин получает назначение управляющим Военным министерством, а затем он становится военным министром. Отношение специалистов к деятельности А.Н. Куропаткина на посту военного министра весьма противоречивое. Главным недостатком его деятельности на этом высочайшем посту является то, что он «просмотрел решимость Японии воевать

и почти втрое преуменьшил то напряжение сил, на которое оказалась способна эта страна. Что касается первой ошибки, то она имела роковое значение, т.к. помешала сделать все возможное для избежания войны. В этой ошибке А.Н. Куропаткин несет значительную долю ответственности и как военный министр и как член особого комитета по делам Дальнего Востока. ... В Корейском вопросе взгляды Куропаткина также не отличались ясностью и устойчивостью». Перед самой войной, по результатам инспекции Дальнего Востока, Военный министр России генерал А.Н. Куропаткин заявил: «Флота нам и не надо. Японцы могут высаживаться сколько им угодно и где угодно — все равно они будут опрокинуты в море». Такова была официальная точка зрения руководства Российским военным ведомством о месте и роли военного флота. В феврале 1904 года последовало назначение А.Н. Куропаткина командующим Маньчжурской армией «при следующем Всемилостивейшем рескрипте: «Алексей Николаевич. С 1898 года, состоя во главе военного ведомства, Вы, со свойственным Вам трудолюбием и настойчивостью, усердно работали над выполнением целого ряда одобренных Мною преобразований в деле усовершенствования армии и её управления и были на страже боевой готовности вооруженных сил России, обеспечивающих преуспеяние государства. Труд Ваш ещё не закончен. Но пробил час, когда мне суждено было призвать часть моей доблестной армии на защиту достоинства России и её державных прав на Дальнем Востоке. Зная Ваши блестящие военные дарования, стратегическую подготовку и выдающуюся боевую опытность, Я признал за благо вверить Вам ответственное командование Моею армией, действующей в Маньчжурии против японцев, освободив Вас для сего от обязанностей военного министра».



*Командующий русской армией
генерал-адъютант
А.Н. Куропаткин*

Однако вся последующая деятельность А.Н. Куропаткина на Дальнем Востоке говорит об ошибочности мнения Российского Императора. В «Военной энциклопедии» 1911 года в томе XIV на стр. 414–415, в частности, отмечается: «Для роли полководца ему, по-видимому, недоставало творчества, величия духа, умения бы-

стро обнять обстановку, смелости в решениях, непреклонной воли в достижении поставленной цели». Более того, все принимаемые командующим решения свидетельствовали об отсутствии у него «достаточного стратегического мышления». «Склонность к импровизации проходит вообще через всю кампанию, ... которая без преувеличения может быть названа «войною отрядов»». После войны А.Н. Куропаткин был назначен членом Государственного Совета и поселился в своем имении в Псковской губернии. Вскоре он становится достаточно известным в мире военным писателем. Отдельные историки считают, что А.Н. Куропаткин нашел себя, став после 1917 года учителем сельской школы. В период Первой мировой войны А.Н. Куропаткин командовал корпусом, 5-ой армией, Северным фронтом русской армии. В 1916–1917 годах он являлся туркестанским генерал-губернатором.

Уже в конце июля стало ясно, что дальнейшее пребывание эскадры в осажденной базе грозило явной потерей всех кораблей от сухопутной артиллерии. Очередной прорыв в соответствии с приказом Главнокомандующего и Высочайшим повелением был назначен на 28 июля 1904 года.

В частности, в телеграмме, полученной В.К. Витгефтом, указывалось: «Во исполнение Высочайшего Государя Императора повеления предписываю Вашему Превосходительству в дополнение предписания от 18 июня № 2196, пополнив все запасы и по готовности «Севастополя», обеспечив безопасность выхода и избрав благоприятный момент, выйти с эскадрой в море и, по возможности избежав боя, следовать во Владивосток, избрав путь по усмотрению». Временно исполняющий дела командира эскадры контр-адмирал В.К. Витгефт послал телеграмму непосредственно Государю Императору, снимая с себя ответственность за результаты данной операции, организованной вопреки его мнению. В телеграмме, например, отмечалось: «... Не считая себя способным флотоводцем, командуя лишь в силу случая и необходимости, по мере разумения и совести, до прибытия командующего флотом. Принятие боя при данных условиях было бы не Синоп, а Сантъ-Яго... Эскадру, ослабленную еженощными атаками, с поврежденными судами ни вперед, ни назад без боя не пропустили бы... Воля Государя священна, выполню беспрекословно, но по долгу присяги докладываю на благовоззрение, что согласно положению дел в Порт-Артуре и состоянию эскадры есть только 2 решения — или эскадре совместно с войсками от-

стоять Порт-Артур до выручки, или погибнуть, т.к. момент выхода во Владивосток наступить может только, когда смерть одинаково будет спереди и сзади...».

Такое мнение контр-адмирала В.К. Витгефта было поддержано флагманами эскадры и многими командирами. В следующем предписании от 18 июля 1904 года адмирал Е.И. Алексеев выражал крайнее неудовольствие уклонением эскадры от боя и, особенно, её возвращением в Порт-Артур. В частности адмирал Е.И. Алексеев подчеркивал: «... до того времени, пока крепость пользуется полною обеспеченностью от взятия открытою силою или ускоренною атакою. В случае же предвидения последнего эскадре, не ожидая исправления «Севастополя», надлежит заблаговременно выйти в море и, не вступая в бой, если это окажется возможным, проложить себе путь во Владивосток. Наконец, если присутствие эскадры в Порт-Артуре не может приносить надлежащей пользы в смысле его обороны, то тотчас, по исправлении «Севастополя», выйти в море и идти во Владивосток».

Вице-адмирал Х. Того первоначально предполагал, что прорыв русской эскадры произойдет 24 июля 1904 года. Для него этот день являлся одним из самых неприятных дней в году. Именно 24 июля 1894 года командир крейсера «Нанива» капитан 2 ранга Х. Того приказал выпустить с правого борта торпеду по английскому пароходу «Гаошан» и эта атака оказалась неудачной. Командовал английским пароходом Томас Голсуорси. Удивительна судьба этих людей. Х. Того в свое время закончил Темзский государственный мореходный колледж. Через два года диплом этого же учебного заведения получил и командир парохода «Гаошан» Т. Голсуорси. Х. Того и Т. Голсуорси даже плавали на одном учебном судне вокруг мыса Горн в Австралию. Встреча двух друзей в боевых условиях могла случиться только по воле рока.

Предназначенную к походу эскадру определили в следующем составе: отряд эскадренных броненосцев («Цесаревич», имеющий неисправную систему управления рулем под флагом командира эска-



БЛОКАДА ЯПОНСКИМ ФЛОТОМ ПОРТ-АРТУРА

дры, «Ретвизан», «Победа», «Пересвет», «Севастополь», «Полтава»); отряд легких крейсеров («Аскольд», «Паллада», «Диана», «Новик»); отряд эскадренных миноносцев («Выносливый»,



МИНОНОСЕЦ
«ВЫНОСЛИВЫЙ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ПОЛТАВА»
НА ТИХОМ ОКЕАНЕ



МИНОНОСЕЦ «ГРОЗНЫЙ»
И КРЕЙСЕР «ИЗУМРУД»



КРЕЙСЕР «АСКОЛЬД»
НА ХОДОВЫХ ИСПЫТАНИЯХ



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ «СВИРЕПЫЙ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ «ВЛАСТНЫЙ»



МИНОНОСЕЦ «ДАГО»



МИНОНОСЕЦ
«БЕСШУМНЫЙ»

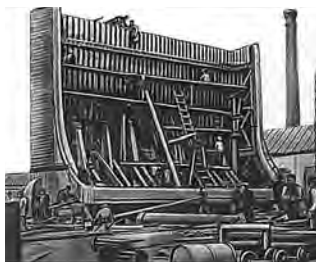


МИНОНОСЕЦ «БУРНЫЙ»

«Властный», «Грозный», «Бойкий», «Бурный», «Бесшумный», «Бесстрашный», «Беспощадный») и госпитальное судно «Монголия».

Очевидцы тех исторических событий отмечали, что японцы были поражены, увидев в составе эскадры, восстановленные в кратчайшие сроки, поврежденные ранее броненосцы «Цесаревич», «Ретвизан» и «Победу». Трудовой подвиг по восстановлению этих поврежденных кораблей совершили мастера Балтийского завода. Попав в осажденную крепость, балтийцы, перенося, как и весь гарнизон, невероятные трудности и невзгоды, изумляли всех своими творческими успехами, умением, профессионализмом и изобретательностью. Например, балтийцы выполнили уникальную операцию по заделке подводных пробоин на кораблях «Ретвизан», «Цесаревич», «Севастополь», «Баян» на плаву в боевых условиях с помощью больших кессонов, построенных из сосновых брусьев.

Мировое кораблестроение пополнилось совершенно новой технологией ремонта боевых кораблей. Данный пример наглядно свидетельствует о высочайшем уровне развития отечественной кораблестроительной науки. Действительно, в истории отечественного военного кораблестроения всегда имели место оригинальные решения, которые выгодно отличали русскую судостроительную школу. Следует особенно отметить, что и в настоящее время многие решения отечественных корабелов соответствуют самым высоким требованиям современного военного кораблестроения. Причем, это в равной степени касается как подводного, так и надводного военного кораблестроения. Например, отечественные многоцелевые атомные подводные лодки четвертого поколения по праву считаются самыми мощными в мире подводными лодками своего класса. Аналогичное можно сказать и в отношении современного отечественного эскадренного миноносца проекта 956ЭМ. Последний корабль проекта 956ЭМ, строящийся для ВМС Китая, в торжественной обстановке был спущен на воду на Северной верфи в июле 2004 года. Авторам была оказана



УНИКАЛЬНЫЙ
ДЕРЕВЯННЫЙ КЕССОН.
ПОРТ-АРТУР. 1904 Г.



ЗАВОДКА КЕССОНА ПОД
БРОНЕНОСЕЦ «РЕТВИЗАН»



ПОВРЕЖДЕНИЯ КРЕЙСЕРА
«БАЯН»

честь присутствовать на спуске этого мощного и одновременно изящного боевого корабля. Строительство таких боевых кораблей для иностранных Военно-морских флотов вызывает у военных моряков России противоречивые чувства. Действительно, такие корабли в первую очередь нужны Военно-морскому флоту России. Об этом должны помнить соответствующие правительственные структуры нашего государства.

Вот как о подвиге русских корабелов-ремонтников в Порт-Артуре писал контр-адмирал Б.П. Дудоров (1882–1965): «Инженерные круги всего мира были изумлены русской импровизацией этих ремонтных работ при помощи огромных деревянных кессонов, спроектированных нашими корабельными инженерами и сооруженными слабыми строительными средствами порта. Точно сконструированные по обводам соответствующих частей днищ судов, кессоны эти, при выкачивании воды отливными средствами как самих судов, так и мощных помп спасательного судна «Силач», плотно, на принципе подводного пластыря Макарова, прижимались к корпусу могучим давлением морской воды и открывали рабочим доступ для вырезывания исковерканных взрывом листов стальной обшивки и шпангоутов корабля и замены их новыми, выделанными тем же портом. Эта импровизация имела огромное значение не только потому, что давала возможность вступления в строй «Цесаревича» и «Ретвизана» и открывала путь к исправлению более чем вероятных подводных повреждений и других броненосцев в будущем. Не менее, если даже и не более ценной оказалась она и по воздействию на дух личного состава, возродив,



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ЦЕСАРЕВИЧ»
И КРЕЙСЕР «БАЯН»
В ТУЛОНЕ

в связи со вступлением в командование флотом Макарова, его веру в возможность дальнейшей борьбы с врагом». Не случайно С.О. Макаров повторял и даже писал: «... Дух инициативы будет зависеть от вас, начальников. «Не римская армия покорила галлов, а Цезарь; не карфагенская армия заставила трепетать Рим, а Аннибал...». Люди с большим самообладанием заряжают волей других. Побеждает тот,

кто хорошо дерется, не обращая внимание на свои потери, памятуя, что у неприятеля этих потерь ещё больше...».

Техническое руководство ремонтными работами, проектированием различных приспособлений осуществляли начальник отряда корабельный инженер — Н.Н. Кутейников и флагманский корабельный инженер Порт-артурской эскадры П.Ф. Вешкурцев.

Генерал-лейтенант корпуса корабельных инженеров П.Ф. Вешкурцев окончил Техническое училище Морского ведомства и Николаевскую морскую академию. В 1904 году талантливый корабельный инженер назначается флагманским инженером эскадры Тихого океана в Порт-Артуре. После окончания войны в 1905–1916 годах П.Ф. Вешкурцев занимал должности главного корабельного инженера Кронштадтского порта и начальника Балтийского судостроительного завода. В 1917 году он назначается помощником Начальника Морских сил Республики по технической части.

В исключительно сложных условиях блокады русские рабочие также впервые в мировой практике в Порт-Артуре применили «электрическую резку вольтовой дугой».

О героической работе балтийцев в осажденном Порт-Артуре наиболее наглядно свидетельствует приказ командира порта контр-адмирала И.К. Григоровича: «Не мне благодарить вас, мои помощники, инженеры, указатели, мастера. Справедливые люди дорогой Родины воздадут вам должное за вашу беззаветную, честную службу и работы в тяжелое время, переживаемое Порт-Артуром. Десять месяцев вы ремонтировали корабли,



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ЦЕСАРЕВИЧ»
ПОСЛЕ БОЯ



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
С.О. МАКАРОВ НА БОРТУ
«ЦЕСАРЕВИЧА» В ПЕРИОД
ЕГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ
В ПОРТ-АРТУРЕ



КОРАБЕЛЬНЫЙ ИНЖЕНЕР
П.Ф. ВЕШКУРЦЕВ
(1858–1932)



РЕМОНТ ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА «РЕТВИЗАН»
В ПОРТ-АРТУРЕ



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ,
АДМИРАЛ И.К. ГРИГОРОВИЧ
(1853–1930)

дважды их исправляли после серьезных повреждений. В третий раз вы почти закончили исправления главных поврежденных, полученных судами после жестокого боя эскадры 28 июля. Попутно с ремонтом часть из вас работала с апреля для обороны крепости, чтобы защищать её и стоящие здесь корабли от неприятеля. Перечню этому нет конца. С июля эти работы вы делали в различных мастерских под грохот неприятельских снарядов. В то же время часть из вас несла службу в дружинах, часть — в санитарных отрядах. Много вас легло под деревянными крестами, защищая Родину не со штыком в руках, а исправляя корабли и делая разное оружие для крепости и её славного гарнизона. Уверен, что и теперь, после тяжелой потери судов, вы приложите всю вашу энергию, чтобы продолжать давать крепости все, что ей нужно для обороны».

Благодаря опыту, полученному в Порт-Артуре при восстановлении поврежденных кораблей, в отечественном военном флоте впервые были отработаны элементы принципиально новых технологий судового ремонта, в практику флота внедрялись элементы типовых ремонтно-технологических ведомостей и других нормативных документов.

Исключительный интерес представляет научный труд Н.Н. Кутейникова «Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром» (С.-Петербург. Типография Морского Министерства, в Главном Адмиралтействе, 1905 г., 160 с. Печатано по распоряжению Морского Технического Комитета). Данный труд по праву является первым системным обобщением боевого опыта Военно-морского флота и посвящен его использованию при организации боевых восстановительных ремонтов кораблей, получив-



Н.Н. КУТЕЙНИКОВ С РАБОЧИМИ
БАЛТИЙСКОГО ЗАВОДА В ПОРТ-
АРТУРЕ

ших повреждения, а также при обосновании требований к проектированию и формированию обликов перспективных боевых кораблей. Очерки корабельного инженера Н.Н. Кутейникова включают четыре раздела:



БРОНЕНОСЕЦ «РЕТВИЗАН».
ВИД НА КЕССОН ИЗ
ОТДЕЛЕНИЯ ПОДВОДНЫХ
АППАРАТОВ ЧЕРЕЗ
ПРОБОИНУ



КЕССОН ДЛЯ РЕМОНТА
КОРМОВОЙ ЧАСТИ
БРОНЕНОСЦА «ЦЕСАРЕВИЧ»



КЕССОН ДЛЯ РЕМОНТА
МИНОНОСЦА



КЕССОН ДЛЯ РЕМОНТА
«ПОБЕДЫ»



БРОНЕНОСЕЦ «РЕТВИЗАН».
РАБОЧИЕ В КЕССОНЕ



КЕССОН-КОЛОКОЛ ДЛЯ РЕМОНТА
ПОВРЕЖДЕННОГО ВИНТА
БРОНЕНОСЦА «СЕВАСТОПОЛЬ»



КЕССОН НА БРОНЕНОСЦЕ
«РЕТВИЗАН». ВИД СНАРУЖИ

I. Очерк интересных с технической стороны исправлений кораблей в Порт-Артуре и приспособлений для них.

II. Разрушения корпусов кораблей от минных взрывов и от снарядов.

III. Временные боевые меры защиты кораблей от неприятельских снарядов в Порт-Артуре.

IV. Уроки войны относительно типов боевых судов и постройки их корпусов.

Во введении Н.Н. Кутейников, характеризуя недостаточные для главной базы судоремонтные возможности, отмечал: «С началом Русско-японской войны Порт-Артур оказался без сухого дока, способного принять в себя для починки броненосцы, т.к. существующий док по размерам своим с трудом вмещал крейсера «Аскольд», «Баян», а о вводе судов большего размера нельзя было и думать». Далее в первом разделе корабельный инженер Н.Н. Кутейников подробно представляет конструкции разработанных и построенных кессонов для ремонта броненосцев «Ретвизан», «Севастополь», «Цесаревич», «Победа», миноносцев.

До Русско-японской войны в практике восстановления технической готовности боевых кораблей и судов кессоны применялись весьма редко и только при ремонтах ограниченного объема применительно к судам малого водоизмещения. Первый опыт проектирования кессонов для ремонтов подводной части броненосцев оказался не достаточно удачным. Недостатки были оперативно учтены, и уже 5 апреля 1904 года первый кессон был заведен на броненосце «Ретвизан». До 23 мая 1904 года надежная конструкция кессона позволила завершить восстановительные работы с подводной частью корпуса броненосца «Ретвизан».

В ходе ремонта броненосца «Ретвизан» была отработана технология заводки и установки кессонов, которая в дальнейшем успешно применялась и на других кораблях. При установке кессонов задействовались водолазы, которые заводили подкильные концы и проверяли правильность размещения кессонов относительно пробоины и поврежденного участка. К корпусу корабля кессон прижимался с помощью подкильных, а также обносных (круговых) концов, талей или шпилей. После закрепления кессонов из них откачивалась вода, и рабочие бригады приступали к ремонту. Наиболее

трудоемкими оказались работы по устранению минных пробоин на «Ретвизане» общей площадью около 400 квадратных футов и на «Цесаревиче», где суммарная площадь пробоины и вмятины корпуса превышала 500 квадратных футов. Следует отметить, что вырубка поврежденного участка подводной части корпуса производилась в основном вручную. Однако для ускорения ремонта впервые в мировой практике было применено «электрическое выжигание с помощью вольтовой дуги». При этом «электрическое отжигание» листов применялось «лишь в частях, подлежащих отбросу, во всех же остальных случаях предпочтительнее оказалось употребить ручную или пневматическую отрубку и сверловку». Учитывая обстановку на театре и сжатые сроки, отведенные на устранение боевых повреждений, при ремонте «Победы» был принят и одобрен контр-адмиралом В.К. Витгефтом проект «заделки пробоины и разобранного борта деревом». Данный весьма необычный проект ремонта подводной части корпуса «Победы» был предложен Н.Н. Кутейниковым. Следует отметить, что последующее участие «Победы» в боевых действиях подтвердило надежность предложенной и реализованной конструкции.

Площадь поврежденного участка корпуса броненосца «Севастополь» в результате его первого подрыва на mine составляла около 450 квадратных футов. Для ремонта броненосца «Севастополь» был использован кессон, ранее задействованный на броненосце «Ретвизан». В результате второго подрыва суммарная площадь повреждения корпуса броненосца «Севастополь» превысила 630 квадратных футов. Восстановление поврежденного корпуса производилось с использованием того же, но несколько переделанного кессона. При ремонте броненосца «Севастополь» также впервые в мировой практике по предложению Н.Н. Кутейникова использовалась «вольтовая дуга для нагревания искривленных участков током до светло-красного каления». После нагрева производилось «правление» искривленных участков корпуса и его наборов.

В этом разделе своего очерка особое внимание Н.Н. Кутейников уделил технологии восстановления наборов поврежденных корпусов с учетом обеспечения требуемой прочности и взрывостойкости.

Кроме представленных выше случаев ремонтов подводной части корпусов кораблей с помощью кессонов, кессоны также успешно применялись и при заделке подводных пробоин от артиллерийских снарядов. Например, на броненосце «Пересвет» с помощью кессо-

нов были заделаны три пробоины ниже ватерлинии, полученные в результате попадания артиллерийских снарядов противника. Также с помощью кессонов были выполнены ремонтные работы на крейсере «Баян», миноносцах «Боевой» и «Выносливый». Исключительной формы кессон был применен для устранения повреждения носовой оконечности миноносца «Смелый». По предложению Н.Н. Кутейникова кессон для ремонта носовой части корпуса миноносца «Смелый» представлял собой трапецеидальной формы ящик, в одной из параллельных сторон которого была выполнена вырезка по форме поперечного сечения корпуса миноносца в районе поврежденного участка. В ходе ремонтной операции миноносец «был вдвинут носом в этот кессон, как в док, и зажат с помощью подкильных концов и грунтово». На устранение повреждения носовой части корпуса миноносца «Смелый» потребовалось менее месяца.

До настоящего времени кораблестроители всего мира обращаются к оригинальному решению проблемы «исправления погнутого винта броненосца «Севастополь» с помощью кессона — воздушного колокола», разработанного под руководством Н.Н. Кутейникова. С помощью кессона-колокола была заменена погнутая лопасть правого винта броненосца «Севастополь», а у других лопастей были подрублены поврежденные рабочие кромки.

Не менее интересными являются решения по заделке подводных пробоин, выполненные под руководством Н.Н. Кутейникова с помощью специально спроектированных пластырей-ящичков.

В ходе Русско-японской войны получил развитие так называемый способ «исправления» бортов и корпусов кораблей русской эскадры с помощью «килевания». Таким способом были выполнены ремонты корпусов на крейсере «Аскольд», минном транспорте «Амур», на миноносце «Разящий». Востребованными в отечественном Военно-морском флоте оказались и отработанные в Порт-Артуре способы заделки подводных щелей и пробоин пластырями, клиньями и другими временными мерами, даже, например, цементной заделкой кормовой части корпуса канонерской лодки «Отважный».

Под руководством Н.Н. Кутейникова было усовершенствована и организация доковых ремонтов, выполненных в сухих доках Порт-Артура. За время осады Порт-Артура в сухих доках осуществлены боевые восстановительные ремонты крейсеров «Новик», «Паллада», «Баян», а также более десяти миноносцев. Из миноносцев наиболее сложные ремонтные операции в доке были выполнены

на кораблях «Бесшумный», «Лейтенант Бураков» и «Решительный». В ходе выполненных доковых ремонтов многие операции выполнялись впервые. Например, впервые кронштейны гребных валов миноносца «Бесшумный» «удалось сварить с помощью термита». Были отработаны различные технологии изгибов различных конструкций: «холодным наклепыванием, нажатием домкратами в горячем виде, легкими ударами в горячем виде и т.д.». В заключение первого раздела своего очерка Н.Н. Кутейников подчеркивает: «...Почти все упомянутые здесь починки исполнены командированным из Петербурга отрядом рабочих Балтийского завода, который в составе одного инженера, двух техников, 189 мастеровых и двух конторщиков прибыл в Порт-Артур 16 марта 1904 года и оставался там все время до капитуляции крепости...».

Во введении ко второму разделу очерков Н.Н. Кутейников отмечает: «О характере разрушений и объеме их, каковой может быть на современном корабле от мины, или снаряда, до настоящей войны судили лишь предположительно или на основании опытов со старыми судами, баржами и проч. Но эти немногочисленные опыты не могли показать того, что будет с кораблями в настоящем бою с неприятелем и насколько серьезны при этом получатся повреждения. Только боевой опыт дал теперь некоторые указания о характере минных пробойн на броненосцах, о районе действия взрыва мины или артиллерийского снаряда на корпус корабля, о том, что в состоянии сделать осколки снаряда и проч. Вместе с тем боевой опыт расстреливания показал некоторые недостатки и слабые стороны в кораблях, не рассчитанных на столь сильное действие снарядов и мин, а также боевой опыт стрельбы выяснил недостатки в артиллерии ...». Далее с присущей Н.Н. Кутейникову обоснованной подробностью во втором разделе очерков представлены вопросы анализа общего характера минных повреждений кораблей русской эскадры. Наиболее тщательному анализу были подвергнуты минные пробоины броненосцев «Ретвизан», «Цесаревич», «Победа», «Севастополь», крейсеров «Паллада», «Баян». Далее Н.Н. Кутейников впервые сравнивает характер разрушений, полученных в результате воздействия «мины заграждения и мины Уайтхеда». Например, в очерке отмечается: «Разрушения, производимые миною Уайтхеда и миною заграждения, отличаются тем, что самодвижущаяся мина дает больше разрывов, вмятина в борту получается более крутая и отношение площади всего поврежденного места к площади пробоины меньше, чем в случае мины за-

граждения ...». Далее Н.Н. Кутейников утверждает: «... Характер и величина района повреждения борта зависят много от конструкции корпуса судна и от того, разражается ли минный взрыв в пустом помещении или же в отделении, наполненном чем-либо, например, углем...». Подробно изложив влияние переборок, набора корпуса, броневых поясов на характер и величину разрушения корпуса, автор очерков основное внимание сосредотачивает на конкретных конструктивных предложениях по их реализации в перспективных боевых кораблях. Предложения Н.Н. Кутейникова по выбору и обоснованию типа конструкционных материалов для боевых кораблей основываются на его анализе влияния на величину и характер разрушения качества стали. В частности, он пишет: «... Качество стали наружной обшивки имеет некоторое значение на разрушение от минного взрыва. Мягкая тягучая сталь корпуса «Победы», например, прежде чем разорваться, долго вытягивалась, гнулась, на что пошла значительная часть работы взрыва; поэтому после прорыва обшивки, который, наконец, произошел, уже значительно ослабленные газы попали внутрь судна и потому причиненные ими внутренние повреждения оказались не столь значительными ...». Не менее важными для специалистов являются изложенные в очерке проблемы исследования влияния на величину разрушения наружной обшивки, заполненности поврежденного помещения, расстояния подрыва от корабля мины или торпеды. Достаточно подробно в этом разделе очерков представлена оценка живучести отечественных миноносцев в условиях применения против них минного и торпедного оружия.

Учитывая развернувшуюся в мировом кораблестроении дискуссию о характере «затопления кораблей водой после взрыва», Н.Н. Кутейников посвятил данной проблеме достаточное внимание. Например, изучив все случаи затопления кораблей, известные на тот период времени, он пишет: «... Каково ни будь повреждение корабля, около борта которого взорвалась мина, гибель корабля зависит не от самого этого повреждения, а от открытого им доступа воде затопить, более или менее, внутренность судна. Распространение воды внутри зависит от разных обстоятельств, которые и показали себя в боевой обстановке. Прежде всего, конечно, важно разделение корабля на отсеки. В этом отношении некоторый недостаток оказался на броненосце «Цесаревич», где между броневыми палубами водонепроницаемых переборок в корме мало и поэтому вода затопила всю кормовую часть палубы. Зато наоборот яркой иллюстрацией

спасательного влияния подразделения на отсеки служат взорванные и оставшиеся на плаву миноносцы: «Бесшумный», «Боевой», «Разящий», «Сторожевой» и другие; на них по несколько отсеков были заполнены водою, но все же плавучесть других удержала их на воде. Важно здесь именно то, что боевое повреждение не расшатывает так разделительных переборок, чтобы они отказались бы служить. Масса примеров на других судах показала тоже. Если броненосец «Петропавловск», канонерская лодка «Гремящий», транспорт «Енисей», некоторые миноносцы и другие суда — и потонули, то это произошло оттого, что на одних внутренние взрывы расстроили много переборок, другие порвали свои переборки, потому что продолжали двигаться и давление воды на них стало чрезмерно, третьи погибли, т.к. в момент взрыва была свежая погода ... Система переборок и конструкция их также влияют на последствия минного взрыва. Слабая внутренняя продольная переборка угольной ямы крейсера «Баян» была прорвана и допустила воду в котельное отделение. Внутренние переборки «Севастополя» между подбашенным отделением и артиллерийскими погребами заметно гнулись и пропускали воду после взрыва. Ошибка, что эти переборки не доведены были до внутреннего дна. Обратных примеров прочности и стойкости переборок, к чести нашего судостроения, оказалось гораздо больше: все переборки «Победы», «Паллады», «Цесаревича» и других прекрасно выдержали страшное давление взрыва и потом хорошо держали воду до осушения кораблей. Двери, горловины и люки, в общем, хорошо выполнили своё назначение и выстояли при взрыве. ... Быстрота задривания всех отверстий оказалась достаточной даже в случае первой неожиданной атаки 26 января». Таким образом, Н.Н. Кутейников достаточно высоко оценивает живучесть отечественных кораблей Первой эскадры Тихого океана.

Не менее подробный анализ Н.Н. Кутейников выполнил и в отношении воздействия на русские корабли артиллерийских снарядов противника различного типа и калибра. Например, были подробно изучены и изложены проблемы воздействия артиллерийских снарядов на броню различной толщины. В результате выполненного Н.Н. Кутейниковым исследования были разработаны рекомендации по наиболее целесообразной конструкции броневой защиты перспективных кораблей, также были определены и места её размещения и крепления. При этом рекомендации корабельного инженера касались как бортовой брони, так и броневых палуб. Учитывая тяжесть

последствий, Н.Н. Кутейников определенное внимание уделил проблемам разрушения артиллерийскими снарядами подводных и надводных бортов отечественных кораблей. В результате изучения данной проблемы были разработаны предложения по снижению последствий воздействия артиллерийского оружия на подводные и надводные борты отечественных перспективных кораблей. Не осталось без внимания Н.Н. Кутейникова и важнейшая проблема оценки последствий воздействия артиллерийских снарядов противника на внутренние части корабля, а также на боевые и технические средства, расположенные на верхних палубах русских кораблей. Впервые в очерках Н.Н. Кутейникова была системно представлена проблема возникновения, протекания и тушения пожаров на кораблях русской эскадры. В заключении данного раздела Н.Н. Кутейников отмечает: «... Заканчивая этим описание главных и типичных повреждений кораблей от неприятельских снарядов, повторяю, что много было и других разрушений от них, но записать все невозможно, да и не к чему, так как они подходят под один из описанных выше типов повреждений и ничего нового не дают для уяснения силы и района действия боевых разрушений на современных военных судах».

В третьем разделе своих очерков Н.Н. Кутейников, предлагая различные «временные боевые меры защиты кораблей от неприятельских снарядов в «Порт-Артуре» отмечает: «... Во время войны на каждом корабле Порт-артурской эскадры принимался ряд мер для увеличения защиты палуб и бортов от разрушения снарядами или осколками. Меры эти, хотя не всегда достигали цели и не все были рациональны, но все же заслуживают быть отмеченными в истории войны, как попытки борьбы с тем дождем стали и чугуна, которым неприятель пять месяцев засыпал город, Адмиралтейство и суда. ... При будущих постройках новых боевых судов нужно, по возможности, принять к сведению перечисленные выше временные меры защиты кораблей, практиковавшиеся на войне; особенно следует обратить внимание на увеличение сопротивления снарядам верхней палубы и бортовых срезов слоем угля, перекрытым легкими железными листами; этот боевой опыт не должен остаться без последствий для реформы военного судостроения, как и многое другое».

Для формирования стратегии военного кораблестроения особое значение имеет последний раздел очерков Н.Н. Кутейникова — «Уроки войны относительно типов боевых судов и постройки их корпусов». Уже в начале данного раздела Н.Н. Кутейников пове-

ствует: «... Наблюдая за деятельностью Порт-Артурской эскадры во время войны, изучая и исправляя повреждения кораблей её и приглядываясь к боевой службе флота, мне пришлось обратить внимание на разные открывавшиеся постепенно недостатки наших судов в кораблестроительном и тактическом отношениях. Вместе с тем часто являлись свои мысли или брошенные кем-либо идеи, относительно некоторых перемен в настоящем устройстве и снабжении кораблей для улучшения их боевых качеств на основании преподаваемых войною уроков. — Собранный таким образом материал я в настоящем очерке постараюсь привести в некоторую систему, чтобы облегчить работу лицам, которые пожелают разработать какой-либо их этих вопросов для практического осуществления». О непреходящем значении для практиков свидетельствует даже структура данного раздела: «Содержание:

Заметки общие

Корабль — как элемент эскадры.

Специализация судов.

Упрощение их.

По корпусу (угольная защита, верхние палубы, двойной борт и дно, водонепроницаемые переборки, двери, люки, высота надводного борта, боевые мачты, система затопления и перепускания воды, пожарная система и др.).

По бронированию (бронирование бортов, броневые командирские рубки, бронева защита пушек и др.).

По артиллерии (относительная сила артиллерийского вооружения, непригодность к отдаленной стрельбе, углы возвышения пушек, прицелы, прочность пушек, приборы центрального управления огнем, элеваторная подача и ручная, размещение пушек, количество снарядов и др.)

По минной части (надводные аппараты, подводные аппараты, беспроволочный телеграф, хранение мин и пироксилина).

По части двигателя (об искусственной тяге в котлах, проводка паровых труб, машинная сигнализация).

По снабжению (пластыри, боны).

Заключение».

Говоря об основных недостатках отечественных кораблей, Н.Н. Кутейников отмечает: «Боевые корабли нашего флота очень сложны и загромождены многим лишним; эти обстоятельства имели пагубные последствия в настоящую войну. ... Сложность наших кора-

блей является главным образом следствием того ошибочного взгляда, что каждый корабль представляет собою боевую величину, способную нападать и защищаться самостоятельно. Между тем война показала, что такую боевою величиною может быть только эскадра, т.е. собрание рационально подобранных и управляемых одною волею кораблей, каковые являются лишь элементами этого стройного целого — эскадры. В грубом сравнении с армией, эскадра соответствует корпусу; как корпус состоит из элементов: пехоты, артиллерии, кавалерии и инженерных войск, так и эскадра должна состоять из элементов — кораблей: линейных, крейсерских, минных и транспортов различного назначения. Как ни один из элементов корпуса не может самостоятельно выполнить самостоятельное большое сложное дело на суше без взаимной помощи других элементов, так и на море каждый элемент эскадры, хотя может работать самостоятельно сообразно своему назначению, но всякое крупное дело с осязательным результатом может быть выполнено только взаимодействием всех элементов вместе. На суше работает корпус, на море эскадра. Если бы на суше какой-нибудь части (хотя бы кавалерии) поручили бы, кроме её прямого дела, ещё окапываться, устанавливать артиллерию и действовать ею, а также ходить в штыки, то результат был бы отрицательный и всем такое поручение показалось бы странным. Между тем на флоте поступают именно так, т.е. один элемент эскадры, например, крейсер, хотят сделать универсальным и самостоятельным. С этой целью крейсер, обладающий всеми качествами судов этого рода (скоростью, районом действия, артиллерией среднего калибра и пр.) снабжают ещё многим, чуждым ему, вооружением и устройствами. Так: ставят на него пару миноносцев, 40–50 мин заграждения, мелкую артиллерию, сооружают для неё боевые мачты, ставят подводные и надводные минные аппараты, устраивают помещения для адмирала и проч. Все эти устройства отнимают много места, прибавляют значительный вес к водоизмещению корабля и лишают его части скорости, запаса угля и других, важных для крейсеров элементов. В замену же этого корабль ничего существенного не получает, т.к. легкой артиллерией и минными аппаратами он никогда не воспользуется в современном бою на большом расстоянии, миноносцы ... будут раньше перебиты, мины заграждения ставить крейсеру с плотиков будет некогда и непроизводительно. ... Ясно, что такая универсальность боевых судов вредна и требует, как показала война, ограничения; лучше иметь хороший быстроходный, вооруженный

и защищенный крейсер, построенный без всяких других целей, кроме крейсерских. Выгоднее иметь мореходные и быстрые миноносцы, чем ставить аппараты на крейсера и броненосцы, а также отяжелять их ещё никуда негодными, тихоходными и слабыми миноносками. Расчетливее иметь на эскадре суда, специально приспособленные для быстрой постановки мин заграждения, чем возить на каждом корабле пироксилин и представлять им самим устанавливать мины тихим, кустарным способом. Отсюда вытекает необходимость и доказанная боевым опытом польза специализации судов, составляющих эскадру, о чем много говорилось ещё и до войны». Далее в своих очерках Н.Н. Кутейников обосновывает целесообразный состав эскадры. По его мнению, в состав эскадры должны входить:

Броненосцы (водоизмещение около 16000 тонн, скорость полного хода более 16–18 узлов);

Крейсера эскадренные (водоизмещение 5000–7000 тонн, скорость полного хода более 20 узлов);

Крейсера разведчики (водоизмещение 1500–3000 тонн, скорость полного хода более 25 узлов);

Контрминоносцы (водоизмещение 400–500 тонн, скорость полного хода 30- узлов);

Миноносцы (водоизмещение 300–500 тонн, скорость полного хода более 25 узлов);

Минные транспорты (водоизмещение 3000 тонн, скорость полного хода более 20 узлов).

Н.Н. Кутейников, являясь талантливым корабельным инженером, обстоятельно проанализировал основные недостатки корпусов отечественных кораблей, системы их бронирования и защиты, предложил целесообразные направления скорейшего устранения выявленных в боевых условиях недостатков, разработал рекомендации, которые затем сам и воплотил в жизнь в процессе проектирования и строительства перспективных кораблей на Балтийском заводе. Особое внимание Н.Н. Кутейников уделил недостаткам корабельной артиллерии. Например, он отмечает: «... Сравнивая артиллерийское вооружение наших судов с соответствующими по типу и водоизмещению японскими кораблями, бросается в глаза количественное преимущество артиллерии у японцев. Начинается это с миноносцев, где вместо наших 47 мм пушек у японцев стоят 57 мм. ... На крейсерах водоизмещением меньше наших мы видим 8 и 10 дюймовые пушки, поставленные в башнях с большими углами возвышений;

много у японцев артиллерии среднего калибра (120 мм), одинаково пригодных и для отражения миноносцев, и для действия против крупных судов. На броненосцах число 6-дюймовых пушек больше, чем у наших броненосцев». К числу наиболее существенных недостатков отечественной артиллерии Н.Н. Кутейников относит «неприспособленность для стрельбы с больших расстояний». В частности, он пишет: «При создании флота предполагалось, что бой между эскадрами будет происходить на гораздо более близкой дистанции, чем оказалось в действительности: вместо 10–30 кабельтов, бой начинается на расстоянии около 60 кабельтов и до сближения менее 17 кабельтов дело никогда не доходило. При перестрелке под Артуром некоторые корабли начинали стрелять с расстояния около 90–100 кабельтов («Кассуга» по «Севастополю») и сближений менее 30–40 кабельтов не было. Поэтому артиллерия наших кораблей не приспособлена для прицельной стрельбы по отдаленным целям и, кроме того, вся мелкая артиллерия оказалась лишь ненужным балластом, так как дистанция боя далеко выходила из района их действия». В качестве недостатков Н.Н. Кутейников в своих очерках отмечал и малые углы возвышения артиллерийских установок главного калибра, нецелесообразные варианты их размещения на палубах, что существенно ограничивало дальность их стрельбы. Не выдерживали критики и прицелы, установленные на отечественных кораблях. Например, он пишет: «... прицелы совсем не годились, и чувствовалась большая потребность в оптических прицелах, какими непременно следует снабдить все пушки. Неприятель имел постоянно оптические прицелы». По мнению Н.Н. Кутейникова, не соответствовала требованиям современной войны прочность и защита артиллерийских установок, а также организация снабжения их различными видами боеприпасов. Особенно недопустимым следует признать отсутствие на кораблях русской эскадры опыта использования «центрального управления огнем». Например, Н.Н. Кутейников пишет: «... Насколько мне известно, сложными приборами для центрального управления огнем в морском бою не пользовались...».

Аналогичным образом Н.Н. Кутейников подверг анализу все недостатки главных энергетических установок, общекорабельных систем и других боевых и технических средств отечественных кораблей.

В заключительной части своих очерков Н.Н. Кутейников указывает: «Перечисленными отдельными заметками ещё далеко не исчерпывается весь материал, собранный мною в Порт-Артуре. Надеюсь

вернуться ещё к изложению «уроков», данных войною, по кораблестроению, я закончу настоящий свой очерк замечаниями, что, несмотря на перечисленные недостатки, обнаружившиеся только в военное время, в существенных своих частях корабли нашей Порт-артурской эскадры вовсе не были так плохи и непригодны, как об этом кричат совсем некомпетентные газеты. Эффектное, но неподходящее слово «искалеченность» (введенное г-ном Токаревским) вовсе неприменимо к нашим кораблям. Достаточно вспомнить какие страшные многократные удары вынес хотя бы «искалеченный» «Севастополь», чтобы придти к заключению, что «искалеченность» это фантазия и что мелкие недочеты по выполнению работы, вызванные торопливостью и дурною организацией производства её, недочеты эти не имели никакого существенного значения для живучести кораблей в боевой обстановке. Все в Артуре от Адмиралов до Мичманов были того мнения, что эскадра наша была превосходна в техническом отношении и уже что стояло на должной высоте в Артуре — это техника». Следует ещё раз отметить, что весь накопленный боевой опыт корабельный инженер Н.Н. Кутейников воплотил в своей будущей деятельности на отечественных заводах и верфях. Опыт боевых аварийных ремонтов кораблей с использованием кессонов оказался востребованным в период Второй мировой войны. Наиболее наглядным является пример ремонта крейсера «Петропавловск».



КЕССОН ДЛЯ РЕМОНТА
КРЕЙСЕРА
«ПЕТРОПАВЛОВСК».
1941–1942 ГОДЫ.

Вернемся к описанию трагических событий того времени.

Ранним утром 28 июля 1904 года эскадра под командованием В.К. Витгефта (получившего накануне рану и перенесшего дизентерию) начала с полной водой вытягиваться на рейд. Первоначально поход начался успешно. М.В. Казимиров вспоминает: «... следуя фарватером, тщательно обследованным тралящим караваном, эскадра довольно быстро прошла опасное место и около 10 ч. 15 м. вышла на чистую воду. ... На «Цесаревиче» взвился сигнал: «Государь Император приказал флоту идти во Владивосток». Громкое «ура» огласило корабли...».

Основными недостатками планирования операции, обусловившими её последующий трагический результат, по мнению специа-

листов, являлись задержка с началом прорыва и отсутствие организации взаимодействия с Владивостокским крейсерским отрядом. Учитывая, что основной целью операции был не морской бой, а прорыв «без боя», следовало бы основное внимание сосредоточить на обеспечении силам прорыва максимальной скорости хода. С этой точки зрения тихоходные корабли «Полтаву» и «Севастополь» не следовало включать в состав передового отряда. При этом тихоходные броненосцы совместно с канонерками и миноносцами могли бы выполнить отвлекающий маневр. К числу ошибочных решений специалисты относят и выбор «Цесаревича», имеющего неисправности механизма рулевого управления, в качестве флагманского корабля.

Владивостокскому крейсерскому отряду кораблей следовало бы выйти к восточным берегам Японии и этим маневром «оттянуть» от Корейского пролива силы адмирала Камимуру.

Следует отметить, что сообщение о выходе кораблей из Порт-Артура явилось для адмирала Н.И. Скрыдлова полной неожиданностью. Кроме этого, телеграмма главнокомандующего о выходе эскадры и задачах, которые ставились крейсерскому отряду, также не отличалась конкретностью. Вот её содержание: «Эскадра вышла в море, сражается с неприятелем. Вышлете крейсера Корейский пролив». Неопределенность обстановки отразилась на содержании «инструкции, данной командиру отряда. Цель посылки отряда определялась словами: «следовать на соединение и на помощь Витгефту».

Во время Русско-японской войны по решению командующего флотом вице-адмирала С.О. Макарова Владивостокским отрядом крейсеров руководил контр-адмирал К.П. Иессен.

К.П. Иессен на этой должности сменил Н.К. Рейценштейна. Контр-адмирала К.П. Иессена отличало постоянное стремление к выполнению поставленных ему боевых задач наилучшим образом. И чаще всего это ему удавалось.

К.П. Иессен окончил Морской корпус в 1875 году, затем в 1881 и 1884 годах Минный и Артиллерийские классы. В дальнейшем он проходил службу на Балтийском и Черном морях, командуя миноносцем «Адлер», пароходом «Нева», крейсером «Азия». В 1900–1902 годах К.П. Иессен командовал крейсером «Громобой». На всех должностях К.П. Иессен характеризовался весьма положительно и отличался свойственной только ему целеустремленностью.

В сентябре 1904 года К.П. Иессен назначается командующим эскадрой Тихого океана. Деятельность К.П. Иессена на данном посту специалистами практически не анализируется. После Русско-японской войны в 1906 году К.П. Иессен возглавил переход отряда крейсеров с Дальнего Востока на Балтику.

К сожалению, выход нашего отряда 28 июля 1904 года из Порт-Артура не явился неожиданностью для японцев. Японский флот был подготовлен к встрече наших кораблей. Более того, все возможные варианты боевых действий были японцами заранее отработаны.

Директива Главного Командования на проведение операции по прорыву из Порт-Артура фактически связывала инициативу командира эскадры, не допускала никакого маневра. Учитывая состав сил, блокирующих Порт-Артур силам русской эскадры надлежало воспользоваться предоставленной возможностью для нанесения по силам противника упреждающего удара, тем более что ошибки, допущенные командованием японским флотом, проведение такого удара объективно допускали. Для этой цели можно было использовать наиболее тихоходные эскадренные броненосцы, а также эскадренные миноносцы. Однако самым большим недостатком планирования данной операции являлось полное отсутствие информации о силах японского флота, их местах нахождения. Для сбора такой информации необходимых разведывательных мероприятий на эскадре практически не проводилось.

В отличие от «русского опыта», вице-адмирал Х. Того на протяжении всей кампании уделял разведке особое внимание.

Сам вице-адмирал Х. Того о возможностях своей разведки писал: «... Я так



Н.К. РЕЙЦЕНШТЕЙН
(1854–1916)



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
К.П. ИЕССЕН
(1852–1918)



КРЕЙСЕР «ГРОМОБОЙ»
ПОСЛЕ МОДЕРНИЗАЦИИ
В 1911 Г.



МИНОНОСЕЦ «АДЛЕР»



ВИЦЕ-АДМИРАЛ Х. ТОГО НА
МОСТИКЕ ФЛАГМАНА

хорошо был осведомлен о положении неприятеля, хотя и отстоящего ещё за десятки миль, что на деле выходило, будто видел его сам...» (см. Л.Ф. Добротворский. Уроки морской войны: Кронштадт, 1907, с. 97).

Передовые силы японского объединенного флота также впервые в мировой практике стали широко использовать элементы маскировки и формирования ложных целей. Об эффективности деятельности японской разведки С. Семанов в книге «Тайна гибели адмирала Макарова» на стр. 28 пишет: «Начальник отдела разведки штаба Соединенного флота заканчивал свой доклад, только что вернувшись на самом быстроходном миноносце из Токио: «Итак, ваше превосходительство, наши агенты ведут упорную работу во всех военных базах Балтийского флота нашего противника: Санкт-Петербурга, Гельсингфорса, Ревеля и Либавы. наших агентов на Черном море перебросили на север, туда же, ибо теперь совершенно известно, что противник не сможет вывести свою сильную Черноморскую эскадру: турки, по настоянию нашего союзника — Соединенного Королевства и его короля — да хранят его боги, — русских не пропустят через черноморские проливы. ... Надо признать, что поработали японские разведчики хорошо. В боевой рубке его флагманского броненосца «Микаса» лежала подробнейшая карта внутреннего порт-артурского рейда, где точнейшим образом было обозначено расположение всех кораблей, и не только крупных. ... Минных заграждений у русских нет. ... Наконец, разведка доложила то, что потрясло Того, опытного моряка, более всего: русские не вели дальнего патрулирования сторожевыми кораблями и слабо вели его даже на ближайших подступах к Порт-Артуру».

Несколько слов уделим тактике морских сил Японского флота. В соответствии с разработанной на основании опыта войны с Китаем доктриной ведения действий на море, в японском флоте для эскадренного боя была принята 6-корабельная тактическая организация, так называемый флот «6-6». Шесть эскадренных броненосцев составляли основное ядро и шесть броненосных крейсеров — авангард,

призванный самостоятельным маневрированием охватывать голову противника или создавать численное преимущество на отдельных этапах сражения. Все броненосцы и броненосные крейсера были полностью совместимыми в пределах отряда, имея аналогичные ходовые и маневренные элементы, а также стандартизированные калибры орудий (305-мм и 152-мм для броненосцев, 203-мм и 152-мм для броненосных крейсеров). Последнее упрощало снабжение и хранение боезапаса и управление стрельбой в бою. Для бронепалубных крейсеров, истребителей и миноносцев, от которых ожидался не линейный бой, а частое маневрирование на больших ходах, приняли более гибкую 4-корабельную тактическую организацию. Составы отрядов, корабли которых имели хорошую практику совместного плавания, в ходе войны 1904–1905 годов не изменялись, за исключением замены погибших или надолго вышедших из строя.

Интересной особенностью японской тактической организации было расположение младшего флагмана двух основных боевых отрядов (Первого и Второго) на концевом корабле, в отличие от русского флота, где младший флагман находился в середине колонны во главе своего отряда. Это давало японцам возможность в ходе боя производить повороты «все вдруг» на 16 румбов (180°) при сохранении адмирала на корабле, становившимся головным, что устраняло путаницу в командовании. Для большей боевой устойчивости при такой смене флагмана Первого и Второго отряда их концевые корабли по мощи огня и броневой защите не уступали головному (после гибели двух броненосцев в мае 1904 года концевыми кораблями Первого отряда пришлось поставить новые броненосные крейсера) и всегда были быстроходнее, что придавало японской колонне исключительную гибкость при фланговых маневрах. В русском же флоте самые сильные и быстроходные корабли ставились во главу колонны, а более слабые и тихоходные — в конец, поскольку из-за отсутствия практики совместного маневрирования самым простым способом сохранить строй была передача командования следующему за флагманом кораблю.

Силы Японского флота, блокировавшего Порт-Артур, превышали наши силы. Японский флот состоял из 1-го дивизиона (в состав дивизиона входили эскадренные броненосцы: «Микаса», «Асахи», «Фудзи», «Шикишима», броненосные крейсера: «Ниссин» и «Касуга»); 3-го дивизиона (броненосный крейсер «Якумо», «Такасаго», «Читоэ», броненосный крейсер «Асама»); 5-го дивизиона (крейсе-



КРЕЙСЕР 1-ГО КЛАССА
«КАСУГА»



ОТРЯД ЯПОНСКИХ
МИНОНОСЦЕВ



ЯПОНСКИЕ МИНОНОСКИ
У БОРТА БРОНЕНОСЦА
«МИКАСА»



ЯПОНСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ
«КАГЕРО»

ра береговой обороны «Хашидате», «Матсушима», «Итсукушима», броненосец «Чин-Иен»); 6-го дивизиона (легкие крейсера «Акаши», «Сума», «Акитсушима», «Идзуми», «Чиода»); 1, 2, 3, 4, 5 флотилий контрминоносцев (всего 18 вымпелов); 1, 2, 6, 10, 14, 16, 20, 21 эскадрилий миноносцев (всего 30 вымпелов). Японские классы кораблей приведены в соответствие с русскими аналогами: итто-сэнкан — эскадренный броненосец 1-го класса, нито-сэнкан — эскадренный броненосец 2-го класса, итто —, нито-, санто-дзюнъёкан — крейсер 1-го, 2-го и 3-го класса, цухокан — авизо, кутикукан — истребитель (эскадренный миноносец), итто —, нито-, санто-суйрайтэй — миноносец 1-го, 2-го и 3-го класса, хокан — канонерская лодка, токусэцу дзюнъёкан — вспомогательный крейсер, бёин-сэн — госпитальное судно.

Особенно чувствителен был перевес японцев в мощных быстроходных крейсерах и минных судах. Кроме этого, японские корабли были быстроходнее русских. Например, эскадренный ход русских сил был на 2 узла меньше эскадренного хода аналогичных японских сил. Кроме того, японские соединения были слажены и все маневры корабли выполняли с поразительной точностью и скоростью. Все основные элементы совместных плаваний кораблей японцы отработывали особенно тщательно. Они действительно готовились к войне на море.

Общее число орудий русского флота по калибрам составляло:

12 дюймов — 15;

10 дюймов — 8;

6 дюймов — 85.

Общее число орудий японского флота по аналогичным калибрам составляло:

12 дюймов — 23;

10 дюймов — 3;

6 дюймов — 124.

Заранее готовясь к войне с Россией, в октябре-ноябре 1903 года японцы реорганизовали свои военно-морские силы, сведя наиболее боеспособные корабли в три эскадры под командованием адмиралов Х. Того (1-я эскадра), Камимурэ (2-я эскадра) и Катаоки (3-я эскадра). Устаревшие корабли, небольшие суда, а также отряды малых миноносцев и миноносок оставались в распоряжении командиров главных портов Сасебо, Йокосуки, Куре, Майдзуру и пунктов базирования Хакодате, Такесики. Новейшие корабли вошли в состав первых двух эскадр и составили Соединенный флот. Соединенный флот предназначался для действий на главном театре — в Желтом море — против главных сил Российского флота в Порт-Артуре. Командующим Соединенным флотом был назначен адмирал Х. Того. При дальнейшем реформировании флота под командование Х. Того были отданы все три эскадры. Одним из кандидатов на должность Объединенного японского флота рассматривался также вице-адмирал Самедзима, который до войны командовал Постоянной эскадрой — основным соединением японского флота в мирное время. Однако с учетом огромного авторитета, который Х. Того имел среди офицеров флота Японии, он и был определен командующим.

Вице-адмирал Х. Того, учитывая возможные потери, не стремился к решительному сближению с русской эскадрой. Целью своего



БРОНЕНОСЕЦ «ФУДЗИ»
(«ФУДЖИ»)



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«ЯКУМО»



КРЕЙСЕР «ИДЗУМИ»



ВИЦЕ-АДМИРАЛ КАТАОКА

крытую надежной бронёй, хотя его угоняли все. Перед закатом случилось то, чего хотел честный моряк, но плохой флотовец Витгефт: он был убит на мостике осколками снаряда, а вместе с ним почти все старшие командиры эскадры». Кенотаф, посвященный В.К. Витгефту, был установлен на Никольском кладбище в Александро-Невской лавре.

Номинально командование эскадры принял на себя контр-адмирал Н.А. Матусевич, получивший ранения.

В результате неудачно складывающегося для нас морского сражения большая часть русских кораблей под командованием младшего флагмана контр-адмирала П.П. Ухтомского 29 июля возвратилась в Порт-Артур, так и не прорвав блокаду. Контр-адмиралу Н.К. Рейценштейну удалось с быстроходными крейсерами «Аскольд» и «Новик» прорваться сквозь кольцо японских кораблей. Крейсер «Аскольд» впоследствии был интернирован в китайском порту Шанхай.

Прорвавшие японскую блокаду корабли, поврежденный броненосец «Цесаревич» и три миноносца, разоружались в германском порту Циндао, крейсер «Диана» во французском Сайгоне. Успешный прорыв эскадренного броненосца «Цесаревич» был осуществлен во многом благодаря действиям его старшего офицера капитана 2 ранга Д.П. Шумова (1861–1906). Вступив в управление эскадренным броненосцем после ранения командира, Д.П. Шумов вывел корабль из боя, прорвав блокаду японских кораблей.

Миноносец «Бурный» налетел на камни, был взорван экипажем и затонул у полуострова Шантунг. Особой положительной оценки до-



КОНЕЦ БОЯ 28 ИЮЛЯ
1904 Г. В ЖЕЛТОМ МОРЕ
(М.А. ПЕТРОВ)



КАПИТАН 1 РАНГА
Н.К. РЕЙЦЕНШТЕЙН
(1854–1916)



БРОНЕНОСЦЫ
«СЕВАСТОПОЛЬ», «ПОБЕДА»
ПОСЛЕ БОЯ 28 ИЮЛЯ.
ПОРТ-АРТУР, 1904 Г.



КРЕЙСЕР «АСКОЛЬД» В БОЮ



СТАРШИЙ ОФИЦЕР
ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА «ЦЕСАРЕВИЧ»
Д.П. ШУМОВ (1861–1906)



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «ДИАНА»
В БОЮ 28 ИЮЛЯ 1904 Г.
(А.Ю. ЗАЙКИН)



КОМАНДИР КРЕЙСЕРА
«НОВИК», КАПИТАН 2 РАНГА
М.Ф. ФОН-ШУЛЬЦ

стоин экипаж крейсера «Новик» под командованием капитана 2 ранга М.Ф. Шульца. Используя артиллерию, маневрируя на высокой скорости полного хода, крейсер прорвал кольцо окружения японских кораблей, а затем оторвался и от их преследования. Крейсера «Аскольд» и «Новик», совместно пройдя Шантунг, разделились. «Аскольд» приступил к устранению неисправностей, а затем направился к устью реки Ян-тсе-Кианга. Крейсер «Новик» 29 июля прибыл в Цингтао и немедленно приступил к погрузке угля и производству ремонтных работ. По прибытии в Цингтао эскадренного броненосца «Цесаревич», «Новик» передал на его борт раненых и на рассвете 30 июля вышел в море, имея целью пройти во Владивосток, обгибая Японию. 7 августа 1904 года «Новик» был обнаружен японским крейсером «Цусима» в Корсаковской бухте при загрузке угля. Убедившись, что корабль обнаружен, капитан 2 ранга М.Ф. Шульц снялся с якоря и вышел навстречу противнику, существенно лучше вооруженному. После часового боя противники разошлись, чтобы устранить полученные повреждения. При этом японский крейсер III класса «Цусима» получил пробоину ниже ватерлинии, а у «Новика» был поврежден руль. Вскоре на помощь японскому крейсеру «Цусима» прибыл крейсер «Читозе». Командир «Новика» получив доклад о невозможности исправить рулевое устройство и узнав о прибытии «Читозе», после совещания с офицерами принял решение о его затоплении. Экипаж прославленного корабля сошел на берег и через Сахалин прибыл во Влади-

восток. Так погиб один из наиболее боеспособных кораблей Российского Императорского флота.

Следует отметить, что в Российском Императорском флоте проходили службу три талантливых офицера, три брата: В.Ф. Шульц, К.Ф. Шульц, М.Ф. Шульц. В.Ф. Шульц являлся командиром русского стационара в Пирее. По неустановленным до конца причинам он застрелился в каюте своего корабля. Отдельные историки, например, В. Конецкий, считали, что в его смерти виновен Великий Князь Константин Константинович. Изобретатель знаменитого минного трала Шульца, талантливый инженер К.Ф. Шульц погиб вместе с вице-адмиралом С.О. Макаровым.

После всех потерь ослабленная русская эскадра уже не могла даже теоретически рассчитывать на победу в генеральном морском сражении. В то же время это, естественно, не было полным разгромом русского флота. Императорский флот на Тихом океане был по-прежнему достаточно боеспособен.

С. Семанов в представленной выше монографии приводит следующие слова: «Так случилось, что адмирал Того выиграл морское сражение, не потеряв ни одного своего корабля, но и не потопив ни одного вражеского. Кажется, это единственный случай в истории морских войн».

Н.К. Рейценштейн окончил Морской корпус в 1874 году и Минный класс в 1877 году. В 1886–1887 гг. исполнял должность флагманского минного офицера начальника эскадры Тихого океана. В течение длительного времени последовательно занимал должности старшего офицера клипера «Разбойник», командира канонерской лодки «Ёрш», флагманского минного офицера штаба командующего практической эскадрой Балтийского флота, командира военного транспорта «Европа», командира крейсера «Аскольд». С 1904 года Н.К. Рейценштейн — начальник Владивостокского отряда крейсеров, затем командир отряда крейсеров эскадры Тихого океана, базировавшегося в Порт-Артуре.

С именем Н.К. Рейценштейна мы связываем целый ряд успешных боевых действий Владивостокского отряда крейсеров. Например, в первом походе к берегам Японии с 27 января по 1 февраля отряд в составе крейсеров «Россия», «Громобой»,



ПРОРЫВ МИНОНОСЦА «ГРОЗНЫЙ».
ЦУСИМСКОЕ СРАЖЕНИЕ



КРЕЙСЕР «БОГАТЫРЬ»
В ДОКЕ



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«БОГАТЫРЬ»



КРЕЙСЕР «РОССИЯ» ПОСЛЕ
БОЯ 1 АВГУСТА 1904 Г.



УЧЕБНОЕ СУДНО «ЕВРОПА»

«Рюрик» и «Богатырь» потопили несколько крупных японских транспортов. Из воспоминаний участников тех событий, Владивостокский отряд крейсеров действительно представлял собой реальную силу, с которой руководство японского флота вынуждено было считаться. В то же время действия отряда не носили систематического характера и не следовали из единого замысла боевых действий на море в данном регионе.

Первым и, пожалуй, самым важным уроком этих боев было наглядное выяснение действия артиллерийских снарядов обеих сторон. Японцы, например, обратили внимание на то, что первоначально их снаряды, как, впрочем, и русские снаряды, плохо взрывались. В отличие от командования русской эскадры, японцы немедленно приняли меры к их усовершенствованию. Японскими кораблями были выполнены многочисленные практические стрельбы. В ходе практических стрельб практически все выявленные недостатки были устранены.

Для личного состава русской эскадры эти морские сражения также были хорошей боевой школой, к сожалению, опытом которой нам пришлось воспользоваться уже после Русско-японской войны.

Силы русского Императорского флота в бою 28 июля 1904 года были представлены двумя отрядами:

1. Отряд эскадренных броненосцев из шести кораблей: «Цесаревич», «Ретвизан», «Полтава», «Севастополь», «Пересвет», и «Победа». Отряд имел среднюю полную скорость хода 17,8 узла и всего 80 орудий (15 орудий калибра 12 дюймов, 8–10 дюймов и 57–6 дюймов).

2. Отряд легких крейсеров из четырех кораблей: «Аскольд», «Паллада», «Диана», «Новик». Средняя полная скорость отряда легких крейсеров составляла около 18–19 узлов. Корабли отряда были вооружены 28 шести дюймовыми артиллерийскими установками



ЭСКАДРЕННЫЕ БРОНЕНОСЦЫ
«РЕТВИЗАН» И «ПОБЕДА»

3. Отряд эскадренных миноносцев из 8 кораблей.

Всего русские корабли были вооружены 108 артиллерийскими установками, из них 85 – калибра 6 дюймов, 8–10 дюймов, 15–12 дюймов.

Силы японского флота включали дивизион эскадренных броненосцев (6 кораблей, средняя полная скорость хода 19 узлов, число артиллерийских орудий – 103), дивизион броненосцев береговой обороны (4 корабля, 44 артиллерийских орудия), дивизион крейсеров (5 кораблей со средней скоростью полного хода 21,8 узла и 70 артиллерийских установок), дивизион легких крейсеров (5 кораблей со скоростью полного хода 19 узлов и числом артиллерийских установок – 42), 18 эскадренных миноносцев и 30 миноносцев (миноносок?). Всего японские силы имели 261 артиллерийскую установку против 108 установок отряда русских кораблей.

В ходе сражения поставленная русским кораблям боевая задача не была выполнена. В морском бою смертью героя погиб контр-адмирал В.К. Витгефт и два офицера его штаба. Начальник штаба контр-адмирал Н.А. Матусевич получил тяжелое ранение. В то же время возможность совершить удачный прорыв у русской эскадры была. М. Казимиров в представленной выше статье «К 25-летию августовских боев 1-ой Тихоокеанской эскадры» пишет: «За время первого столкновения японцы понесли значительные потери. В 13 ч. 36 м. наш снаряд попал в мостик «Микасы», пробил мачту, убил 8 человек и ранил 3. «Ниссин» получил два снаряда, ими было убито 3, 13 ранено. На «Якумо» было 21 убитых и раненых. Наша эскадра, отгесняемая несколько раз неприятелем к N, вышла, наконец, на SO и, казалось, прорыв, по крайней мере, первая фаза его, был осуществлен. Несомненно, так бы и было, если бы из-за тихоходности «Севастополя» и «Полтавы» наш эскадренный ход не оказался меньше такового же 1-го дивизиона... Последнему понадобилось около 2 часов, чтобы подойти вновь к хвосту нашей эскадры. В 17 ч. 30 м. в 45 милях к северу

от мыса Шантунг, бой возобновился выстрелом с «Полтавы», на который неприятель тотчас ответил. ... Огонь был усилен обеими сторонами и сосредоточен на головных кораблях. Участились попадания, начались пожары. О повреждениях, полученных японцами, судить было трудно, заметных пожаров не было видно, строй же и расстояние между судами соблюдались у них превосходно. Только потом выяснилось, что повреждения неприятеля были весьма значительными; в начале 2-го боя снаряд, попавший в башню «Микасы», повредил 12-дюймовое орудие, причем был ранен принц Хироясу; в 18 ч. 38 м. снаряд, разорвавшийся у мостика, вывел из строя более 20 человек; «Асахи» получил подводную пробоину; серьёзные повреждения получил «Ниссин», потерявший несколько офицеров. ... Так продолжался бой на параллельных курсах без видимого перевеса с какой либо стороны приблизительно до 18 ч., когда роковая случайность вывела из строя штаб нашей эскадры ... Эскадра продолжала бой, идя тем же курсом. Так продолжалось бы, вероятно, до наступления темноты, если бы перед самым закатом солнца второй роковой снаряд не вывел флагманский корабль из строя... Наступившая темнота помешала уяснить обстановку, и флагманам и командирам пришлось принимать решения, руководствуясь ходом событий и духом указаний, полученных перед выходом... Сигнал кн. П.П. Ухтомского «следовать за мной» ... не всеми был разобран».

Напротив, командование японским флотом выдержало намеченную стратегическую линию — «разбить неприятеля по частям с наименьшими для себя потерями, особенно в первый период борьбы с Россией на море». Иначе говоря, практически была выполнена задача по уничтожению 1-й Тихоокеанской эскадры не путем решительного сражения, а путем блокады русской эскадры в Порт-Артуре и в ходе «локальных морских сражений». Выполняя анализ многочисленных архивных документов, авторы всё чаще приходили к выводу, что в действиях отечественного флота на протяжении всего периода Русско-японской войны прослеживалась определенная обреченность и пассивность в действиях командного состава. Причины такого положения дел следует искать скорее в сфере психологического настроения, патриотизма отдельных представителей командования и профессионализма отдельных офицеров. Российскому флоту в тот момент времени как никогда требовался несомненный лидер, за которым могли пойти подчиненные. Это тем более было необходимо, учитывая черты характера русского человека. Таким признанным ли-

дером в японском флоте являлся сам Главнокомандующий — вице-адмирал Х. Того.

Адмирал Х. Того уделял вопросам воспитания и специальной подготовки своих подчиненных должное внимание. Теоретическая учеба офицеров японского флота не прекращалась даже в период ведения боевых действий. Все новые приемы применения артиллерии вначале отрабатывались на практических стрельбах в секретном полигоне, а затем применялись в реальных морских сражениях.

Вице-адмирал Х. Того был строг и требователен к своим подчиненным, особенно, если недостатки в деятельности подчиненных касались боевой учебы. Свидетели отмечали, что, заметив просчеты, его «небольшие черные глаза приобретали особый блеск и сам адмирал являл решительность и неумолимость, даже жестокость».

Все мероприятия боевой подготовки, проводимые на японском флоте, также тщательно готовились. В первую очередь осуществлялась теоретическая подготовка офицерского состава в учебных классах, затем все тактические приемы, вопросы организации взаимодействия отрабатывались на картах и реализовывались в бою.

Среди роковых последствий проигранного сражения в Желтом море первым и важнейшим явилось поражение Владивостокского крейсерского отряда в бою в Корейском проливе. Русское командование во Владивостоке, узнав о выходе эскадры адмирала В.К. Витгефта, 30 июля выслало в Корейский пролив отряд броненосных крейсеров. Первого августа



АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ УЧЕНИЯ
ЯПОНСКИХ МОРЯКОВ



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ПОБЕДА»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ПЕРЕСВЕТ»



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
Х. КАМИМУРА (1849–1915)



КРЕЙСЕР «РЮРИК» ПОСЛЕ
МОДЕРНИЗАЦИИ.
1902 Г. ДАЛЬНИЙ ВОСТОК



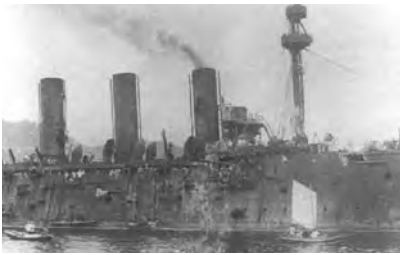
СЛЕВА НАПРАВО:
ФУНАКОСИ, СИМАМУРА,
ТОГО, КАМИМУРА, КАТО
ТОМОСАБУРО, АКИЯМА



БРОНЕНОСЕЦ «ЦЕСАРЕВИЧ»
В СРАЖЕНИИ



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «РОССИЯ»



БОЕВЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ КРЕЙСЕРА
1 РАНГА «РОССИЯ». ВЛАДИВОСТОК.
1904 Г.

1904 года русские крейсера «Россия», «Громобой» и «Рюрик» вблизи острова Цусима приняли неравный бой с шестью крейсерами японской эскадры вице-адмирала Х. Камимур.

В отличие от адмирала С. Уриу, к командиру эскадры крейсеров вице-адмиралу Х. Камимуре Х. Того относился с чувством достаточного уважения. Однако все

решения командира эскадры командующий Объединенным флотом постоянно контролировал.

Противоборствующие силы русского и японского крейсерских отрядов в бою 1 августа 1904 года представлены в следующей таблице 1

Таблица 1

Русский отряд броненосных крейсеров				Японский отряд броненосных крейсеров			
Корабли	Скорость, узл	Артиллерия		Корабли	Скорость, узл	Артиллерия	
		8 дюймов	6 дюймов			8 дюймов	6 дюймов
«Россия»	19.7	4	16	«Идзумо»	21	4	14
«Громобой»	20	4	16	«Адзума»	20	4	12
«Рюрик»	18.8	4	16	«Токива»	21	4	14
				«Иватэ»	21	4	14
Всего орудий		12	48	Всего орудий		16	54

Ценой тяжелых повреждений и потерь 485 человек крейсера «Россия» и «Громобой» под командованием контр-адмирала К.П. Иессена оторвались от противника и после пятичасового сражения вернулись во Владивосток.

После неудавшегося прорыва, так и не выполнив поставленной боевой задачи, в Порт-Артур вернулись броненосцы «Пересвет», «Ретвизан», «Победа», «Севастополь», «Полтава», крейсер «Паллада», эскадренные мино-



МИНОНОСЕЦ
«БУРНЫЙ»



КОМАНДИР
ВЛАДИВОСТОКСКОГО
ОТРЯДА КРЕЙСЕРОВ
КОНТР-АДМИРАЛ
К.П. ИЕССЕН



ЭСКАДРЕННЫЙ МИНОНОСЕЦ «ВЛАСТНЫЙ»

носцы «Властный», «Выносливый», «Бойкий», а также госпитальное судно «Монголия».



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «РЮРИК»



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«СЕВАСТОПОЛЬ» (НАЗВАН
В ЧЕСТЬ ПРОСЛАВЛЕННОГО
КОРАБЛЯ ФЛОТА ТИХОГО
ОКЕАНА)



ГИБЕЛЬ КРЕЙСЕРА «РЮРИК»
(М. ПЕТРОВ-МАСЛАКОВ)



КОМАНДИР КРЕЙСЕРА
«РЮРИК», КАПИТАН 1 РАНГА
Е.А. ТРУСОВ

В этом бою героическое сопротивление «Рюрика» внесло новую, наиболее яркую, славную страницу в историю русского флота. С этого момента русские моряки окончательно приобрели в мире славу непобедимых воинов, воинов, которые презирали смерть. Для русских моряков важнее жизни были понятия Воинской чести, Православной Веры и долга служения Царю и Отечеству. Именно на этих началах формировалась Великая нация — русский народ. За русским народом, как за своим святым поводырем, шли другие народы многонациональной России.

Удивительно, почему мы сегодня не видим этого факта и ищем «новую» идею национального единства современной России. В то же время совершенно очевидно, что в основе единения всех наций, народов и народностей Великой России стоит русский народ с его уникальными интернациональными традициями.

Экипаж корабля продолжал вести бой до последней минуты. Когда возможности сопротивления были исчерпаны, лейтенант К.П. Иванов приказал открыть кингстоны. Вот как описывает гибель героического корабля капитан 1 ранга М.В. Казимиров: «К «Рюрику» тем временем приблизились крейсера «Нанива» и «Такачихо». Попытки исправить руль не приводили ни к чему, проникнуть в наполненное водой рулевое отделение не было никакой возможности. Вступивший в командование (4-м) лейтенант Иванов 13-й, видя, что японские крейсера безнаказанно расстреливают «Рюрик» с дис-

танции 22–23 кабельтовых, решил взорвать руль, препятствующий крейсеру двигаться. Был приготовлен к спуску водолаз, но попавший в него снаряд пресек эту попытку. Одно время японцам казалось, что «Рюрик» как бы ожил: он дал ход и сделал бессильную попытку атаковать один из крейсеров, но затем он вновь застопорил. Когда перестало действовать последнее орудие, лейтенант Иванов приказал открыть кингстоны и бросить в море раненых, привязав их к спасательным поясам. В 10 ч. 40 м. доблестный крейсер с развевающимся Андреевским флагом стал погружаться носом и, перевернувшись, пошел ко дну...». После этого боя было «Высочайше повелено лейтенанту Иванову 13-му именоваться впредь Ивановым — Тринадцатым». О последних минутах крейсера «Рюрик» мы знаем из воспоминаний лейтенанта Иванова 13-го: «Боясь, что неприятель, окружив нас и спустив вооруженные команды на гребных судах, может завладеть крейсером, а уничтоженное огнем боя наше абордажное оружие и большое количество ослабевших, перераненной команды не позволили бы дать ему серьезного сопротивления, я предпочел гибель крейсера с его экипажем возможности завладения нашим крейсером или сдачи его неприятелю».

На этом 1-ая Тихоокеанская эскадра как реальная боевая сила свое существование прекратила.

Активные действия оставшегося Российского флота под Порт-Артуром ограничились ночными минными постановками и разведывательными действиями миноносцев. Вот как характеризует деятельность нашего флота в Порт-Артуре в этот период времени Н.С. Сепинг Райт в представленной выше монографии: «... При входе в порт-артурскую гавань работало шесть минных судов, а несколько миноносцев и рыбацких лодок двигались взад и вперед по небольшой водной площади... Только эту бесконечно малую частицу видимого огромного пространства могла назвать своей могущественная Россия...». Организацию боевого траления японских морских мин в ходе обороны Порт-Артура организовывал талантливый специалист минного оружия П.П. Киткин. П.П. Киткин окончил Морской кадетский корпус в 1896 году. После окончания корпуса проходил службу на кораблях Черноморского флота. Участвовал в обороне Порт-Артура. В Порт-Артуре П.П. Киткин проводил испытания нового трала змейкового типа. Капитан 2 ранга П.П. Киткин в 1912 году был назначен начальником партии траления. Он руководил созданием первого в мире устройства защиты кораблей от якорных мин, раз-



КОНТР-АДМИРАЛ
П.П. КИТКИН (1876–1954)



ЗАТОПЛЕННЫЕ «ПАЛЛАДА»
И «ПОБЕДА». ПОРТ-АРТУР



КОРАБЛИ, ЗАТОПЛЕННЫЕ
В ПОРТ-АРТУРЕ



ДЕКАБРЬ
1904 Г. ЗАТОПЛЕННЫЕ
БРОНЕНОСЦЫ «ПОБЕДА»,
«РЕТВИЗАН», «ПЕРЕСВЕТ»,
«ПОЛТАВА» (слева направо)

рабатывал тактико-технические задания на новые тральщики. В 1915 году он был назначен командиром дивизии траления. П.П. Киткин участвовал в знаменитом ледовом походе Балтийского флота. С 1921 года П.П. Киткин являлся главным специалистом траления штаба Морских сил РККА и председателем научно-технической комиссии военно-тральных опытов. П.П. Киткин является автором многих образцов тральной техники, например, им был создан известный придонный трал. Контр-адмирал П.П. Киткин похоронен в Некрополе-музее «Литераторские мостки» на Волковом православном кладбище.

Назначенный вскоре командующим контр-адмирал Р.Н. Вирен считал морской бой с японцами безнадежным и никаких активных действий не предпринимал. 19 сентября 1904 года японцы начали обстрел внутреннего рейда Порт-Артура. 22 ноября был уничтожен броненосец «Полтава». В течение последующих четырех дней под огнем береговых и сухопутных орудий погибли броненосцы «Ретвизан», «Пересвет», «Победа», крейсера «Паллада» и «Баян».

Следует отметить, что контр-адмирал Р.Н. Вирен пытался разработать различные мероприятия по защите наших кораблей от японских снарядов. Например, на палубах эскадренных броненосцев размещались многочисленные мешки с углем, тросы, бронированные листы и т.д.

Однако все эти попытки не носили системного характера организации обороны главной базы и, скорее всего, свидетельствовали о «пассивной обреченности обороняющихся».

Р.Н. Вирен в 1878 году окончил Морской корпус, в 1884 году Минные классы, в 1899 году Николаевскую Морскую академию. В 1891–1894 гг. преподавал минное дело Великому Князю Георгию Александровичу. Р.Н. Вирен командовал минным крейсером «Посадник», учебным судном «Верный», броненосцем «Стрелец», крейсером «Баян». После Русско-японской войны в 1907–1908 гг. в чине вице-адмирала Р.Н. Вирен исполнял должность главного командира Черноморского флота. С 1909 года он — главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор Кронштадта. До настоящего времени не известно место захоронения адмирала Р.Н. Вирена. На лютеранском кладбище в Кронштадте ему поставлен памятный знак.

Н.С. Сеппинг Райт в монографии «С адмиралом Того. Описание семимесячной службы под его командой» на стр. 160 отмечает: «... Прежде всего, мы побывали на «Палладе», затонувшей на другой стороне внутренней гавани, как раз напротив дома командира порта. Войдя туда, мы увидели,



КАПИТАН 1 РАНГА
Р.Н. ВИРЕН (1856–1917)



КОМАНДИР
ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА «ПОБЕДА»
КАПИТАН 1 РАНГА
В.М. ЗАЦАРЕННЫЙ
(1852–1916)



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
Р.Н. ВИРЕН
(1856–1917)



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО
ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
ГЕОРГИЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ



ПОСЛЕДНИЕ МИНУТЫ
ГЕРОИЧЕСКОГО БОЯ
И ГИБЕЛИ МИНОНОСЦА
«СТРАШНЫЙ» С ШЕСТЬЮ
ЯПОНСКИМИ
МИНОНОСЦАМИ В НОЧЬ
НА 31 МАЯ 1904 Г.
(А.А. САХАРОВ)



БРОНЕНОСНЫЙ БАШЕННЫЙ
ФРЕГАТ «АДМИРАЛ ГРЕЙГ»



УЧЕБНОЕ СУДНО «ВЕРНЫЙ»

что русские пытались её поджечь, так как на ней ясно сохранились следы пожара. Лежавшие на палубе угольные мешки, уголь, старые тросы, прикрытые листовым железом, оказались совершенно бесполезными для защиты палубы от японских снарядов, один из которых пробил всю эту нагроможденную рухлядь так же легко, как лист писчей бумаги... Деревянные части совершенно сгорели. ... На «Пересвет» мы поднялись с некоторым затруднением по очень слабо закрепленному парадному трапу, поручни которого были совершенно уничтожены. Палуба представляла картину разгрома и разрушения. Так же, как и на «Палладе», все, находившееся здесь, было пропитано маслом и зажжено. Передняя башня была полуразрушена; орудия и станки разбиты вдребезги, хотя казалось, что орудия ещё возможно исправить. ... Мостик был уничтожен. ... Все закоптилось и искривилось от действия пожара. Огонь довершил разрушение всех частей, уцелевших от действия японских снарядов. ... «Ретвизан» получил почти такие же повреждения: верхушки барбетов были совершенно сбиты, а станки орудий разбиты вдребезги. ... Судьба русских кораблей является неоспоримым доказательством ошибочности применения дерева при постройке военных судов. В случае отсутствия деревянных частей повреждения были бы сравнительно незначительны. ... Подобный беспорядок служит, по видимому, доказательством того факта, что решение покинуть суда, было принято совершенно внезапно, и одновременно объясняет, почему приготовления, сделанные для придания кораблей огню, были выполнены так торопливо и, следовательно, ошибочно. Осмотрев все броненосцы, я пришел к заключению, что уже через несколько месяцев их вполне возможно поднять. ... В сухом доке на боку лежал минный транспорт «Амур», подобно беспомощному киту. Снаряды изрешетили весь его корпус...». Это самая позорная картина, представляющая состояние русского военного флота.

Сегодня мы наблюдаем её в очередной раз — умирающие, полужатопленные боевые корабли и подводные лодки в брошенных базах. Остается актуальной проблема утилизации боевых кораблей,

ещё недавно являющихся нашей национальной гордостью. Разве это не позор для великой морской державы.

Единственный броненосец «Севастополь» был спасен благодаря настойчивости и таланту его командира, капитана 1 ранга Н.О. фон Эссена, который вывел корабль на внешний рейд. Следует отметить, что первоначально назначение капитана 1 ранга Н.О. фон Эссена командиром «Севастополя», представленного на эту должность вице-адмиралом С.О. Макаровым, адмирал Е.И. Алексеев не утвердил. До эскадренного броненосца «Севастополь» капитан 2 ранга Н.О. фон Эссен командовал легким крейсером «Новик».

Подобные действия адмирала Е.И. Алексеева являлись не только оскорблением, это был фактический подрыв авторитета вице-адмирала С.О. Макарова как командующего флотом, это также была прямая попытка создать ему дополнительные трудности в работе. После такого решения Наместника вице-адмирал С.О. Макаров направляет в его адрес и в адрес Морского министра телеграмму. В телеграмме он со всей прямотой заявляет, что после отмены его приказа «моё дальнейшее пребывание в настоящей должности сделается невозможным ... и поэтому прошу о моем отчислении, ибо в такой обстановке я не в силах исполнить возложенное на меня Его Величеством поручение». Только после этого назначение капитана 1 ранга Н.О. фон Эссена состоялось. Командиром крейсера «Новик» по представлению командующего флотом был назначен капитан 2 ранга М.Ф. Шульц. Как показали дальнейшие события, такое назначение было весьма удачным. Следует отметить, что огромная роль в защите броненосца «Севастополь» от атак японских миноносцев принадлежит также морскому офицеру А.И. Непенину. Судьба и служебная деятельность этого удивительного человека, флотоводца должны стать предметом особого исследования. Роль адмирала А.И. Непенина в восстановлении



ЗАТОПЛЕННЫЙ В ДОКЕ
«АМУР»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«СЕВАСТОПОЛЬ» ВЕДЕТ
ОГОНЬ ПО ПРОТИВНИКУ
ИЗ БУХТЫ БЕЛЫЙ ВОЛК
(А.Ю. ЗАЙКИН)



Н.О. ФОН ЭССЕН
(1860–1915)



ЛЕЙТЕНАНТ
А. И. НЕПЕНИН
(1871–1917)



КАПИТАН 1 РАНГА
В.А.КАРЦОВ
(1868–1936)

отечественного флота после Русско-японской войны чрезвычайно велика. С его именем мы, например, связываем становление и развитие морской разведки, средств связи и наблюдения, появление морской авиации. Об этом удивительном человеке, адмирале прекрасную книгу написал его подчиненный Б.П. Дудоров. Б.П. Дудоров проследил весь жизненный путь адмирала, проанализировал его мысли о будущем и настоящем Российского Императорского флота.

В рамках настоящей монографии приведем содержание Высочайшей грамоты, которой был удостоен лейтенант А.И. Непенин за свой подвиг по защите эскадренного броненосца «Севастополь».

«Высочайшая Грамота. Божьей милостию Мы, НИКОЛАЙ ВТОРЫЙ Император и Самодержец Всероссийский, Царь Польский, Великий Князь Финляндский и проч. и проч. и проч. Нашему лейтенанту Андриану Непенину.

За отличие, оказанное Вами при отражении в ночь с 1 на 2 декабря 1904 года минной атаки на эскадренный броненосец «Севастополь» и лодку «Отважный», когда Вы, командуя миноносцем «Сторожевой», обнаружили действием прожектора нападавшие миноносцы и, несмотря на открытую по Вас стрельбу и выпущенные мины, продолжали светить, чему способствовали успешному отражению атаки, а равно за самоотвержение, проявленное Вами в следующую ночь, когда Вы, жертвуя собой, приняли минную атаку, направленную на «Севастополь», и, не взирая на удар миной в носовую часть, не прекратили огонь по неприятелю.

Всемиловитейше пожаловали Мы Вас по удостоению Кавалерской Думы военного ордена Св. Георгия, Указом, в 3 день сентября 1905 года Капитулу данным, кавалером Императорского Ордена Нашего Святого Великомученика и Победоносца Георгия IV-ой степени...».

Однако в ходе дальнейшей обороны базы героически сражавшийся, но поврежденный броненосец «Севастополь» был затоплен своим командиром. 20 декабря 1904 года Порт-Артур капитулировал. В ночь на 20 декабря 1904 года из Порт-Артура в китайский порт Чифу прорвались миноносцы «Статный», «Смелый», «Бойкий», «Властный», «Скорый», «Сердитый», паровой и три минных катера с броненосцев. Среди этих кораблей особое место занимает эскадренный миноносец «Властный».

Эскадренный миноносец «Властный» 20 декабря 1904 года под командованием В.А. Карцова прорвался в Чифу, имея на борту секретные документы и знамена эскадры. Однако по другим данным (этой точки зрения придерживаются и авторы настоящей монографии), документы и знамена были вывезены на эскадренном миноносце «Статный».



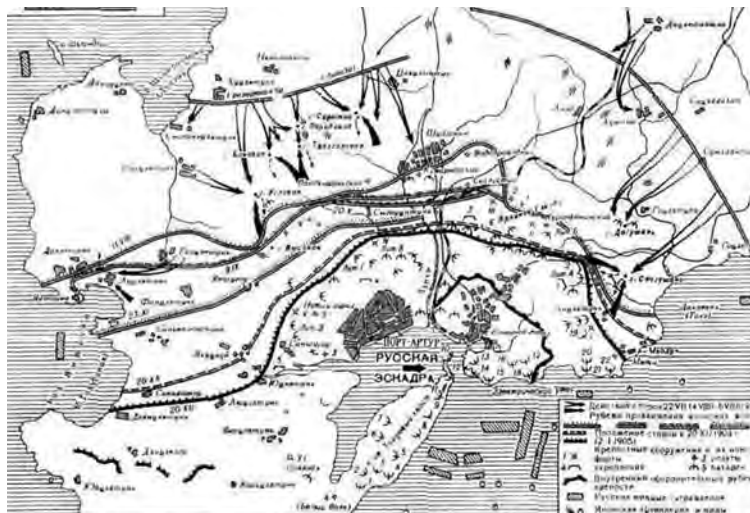
КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«ОТВАЖНЫЙ». 1902 Г.



МИНОНОСЕЦ «ВЛАСТНЫЙ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ «СТАТНЫЙ»
В БОЕВОЙ ОКРАСКЕ. 1904 Г.



БОИ ЗА ПОРТ-АРТУР 17 (30) ИЮЛЯ 1904 Г. – 20 ДЕКАБРЯ 1904 Г. (2 ЯНВАРЯ 1905 Г.)



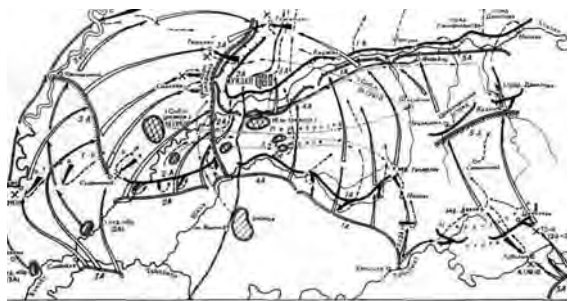
ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ
Н.П. ЛИНЕВИЧ

Последнее и крупнейшее сражение на суше между русской и японской армиями в период Русско-японской войны, так называемое Мукденское сражение, произошло 6–25 февраля (19 февраля – 10 марта) 1905 года. Несмотря на примерно равный состав сил, русские войска, «в основном, из-за бездарного руководства генерала А.Н. Куропаткина», потерпели поражение и потеряли до 90 000 человек убитыми, ранеными и пленными. Японские потери составили около 71000 человек. 29 февраля 1905 года генерал А.Н. Куропаткин направляет донесение Императору из Сахетуаня о причинах поражения 2-ой Маньчжурской армии и отставке её командующего генерал-адъютанта О.К. Гриппенберга. Следует подчеркнуть, что русская армия в этом сражении не была уничтожена или разгромлена. Однако очередное отступление окончательно подорвало её моральный дух и предопределило последующую пассивность в действиях нового руководителя войсками генерала Н.П. Линевича (1838–1908).

Численность армий, участвующих в Мукденском сражении

Русские армии	Численность войск	Японские армии	Численность войск
2-ая армия генерала Каульбарса	99900	3-ая армия генерала Ноги	80000
3-ая армия генерала Бильдерлинга	64358	2-ая армия генерала Оку	70000
1-ая армия генерала Линевича	89200	4-ая армия генерала Нодзу	40000
Кавалерия	16000	1-ая армия генерала Куроки	80000
Саперы	8000	5-ая армия генерала Кавамуры	25000
Всего с резервом	300000	Всего с резервом	335000

Генерал Н.П. Линевич был участником войн на Кавказе. С 1903 года он являлся командующим войсками Приамурского



МУКДЕНСКАЯ ОПЕРАЦИЯ
6(19) ФЕВРАЛЯ –
25 ФЕВРАЛЯ (10 МАРТА)
1905 ГОДА

округа. С началом Русско-японской войны Н.П. Линеви́ч командовал Маньчжурской армией. Специалисты отмечают, что на этой должности генерал не проявил должных успехов. В марте 1905 года Н.П. Линеви́ч назначается Главнокомандующим на Дальнем Востоке. По окончании Русско-японской войны Высочайшим решением против него было возбуждено уголовное дело по обвинению в бездействии, но вскоре также Высочайшим решением дело было прекращено. Скорее всего, такое решение в отношении генерала Н.П. Линеви́ча было справедливым. Генерал до конца своих дней был предан своему воинскому долгу, Царю и Отечеству и настаивал на продолжении кампании даже в период проведения переговоров в Портсмуте.

Генерал-адъютант, генерал от инфантерии, Главнокомандующий Маньчжурскими армиями в Русско-японскую войну Н.П. Линеви́ч родился в 1838 году. Первичное образование он получил в Черниговской гимназии. В 1855 году будущий генерал поступил юнкером на военную службу. В 1862–1864 годах Н.П. Линеви́ч получил боевое крещение, проявив сме-



ХРАМ-ПАМЯТНИК ВО ИМЯ
ХРИСТА СПАСИТЕЛЯ НА
РУССКОМ КЛАДБИЩЕ
В МУКДЕНЕ



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ,
ГЕНЕРАЛ ОТ ИНФАНТЕРИИ
Н.П. ЛИНЕВИ́Ч (1838–1908)

лость и решительность в бою. В 1877–1878 годах он участвует в Русско-турецкой войне. За проявленный героизм молодой офицер был отмечен самыми высокими воинскими наградами. В 1879 году он назначается командиром полка. Вскоре полк под его командованием становится одним из наиболее боеспособных соединений русской армии. В 1895 году Н.П. Линеви́ч был назначен командующим войсками Южно-Уссурийского военного отдела с правами командира корпуса. В войсках округа генерал-лейтенант Н.П. Линеви́ч пользовался огромным авторитетом. В 1900 году генерал Н.П. Линеви́ч назначается командиром Сибирского корпуса. В период «боксерского восстания» генерал-лейтенант Н.П. Линеви́ч играл ключевую роль в руководстве российскими войсками. Генерал Н.П. Линеви́ч во главе «международного отряда» руководил штурмом Пекина. За свои подвиги смелый генерал приобрел международную известность и был отмечен многими высшими наградами Германии, Франции, Австрии и Японии. В 1903 году Н.П. Линеви́ч назначается командующим войсками Приамурского военного округа и генерал-губернатором Приамурья. После начала Русско-японской войны Н.П. Линеви́ч был первым кандидатом на должность командующего русскими армиями. Однако по возрасту решением военного министра ему было отказано. После первых поражений на море Н.П. Линеви́ч докладывал А.Н. Куропаткину: «На море мы сделались слабы, но нельзя допускать, чтобы и на суше мы были слабы, и надо немедленно собирать внушительную армию, чтобы без всякого риска, а наверняка разгромить японцев». Специалисты отмечают, что именно Н.П. Линеви́ч настаивал на чрезвычайном усилении обороны Порт-Артура, однако его предложения не нашли поддержки у генерала А.Н. Куропаткина и он был откомандирован в Хабаровск. Уже находясь в Хабаровске, он пишет генералу П.Ф. Унтербергеру (будущему командующему Приамурского военного округа): «По моему мнению, там (в Маньчжурии) что-то все растерялись. Сожалею, что не остался у Куропаткина, но Наместник и слышать не желал о моем оставлении...». В конце октября 1904 года после поражений на сухопутном фронте А.Н. Куропаткин предложил Н.П. Линеви́чу возглавить 1-ю армию. После состоявшегося назначения А.Н. Куропаткин, отклоняя все предложения Н.П. Линеви́ча об активном участии его армии в боевых действиях, отвел ему пассивную роль. Отношения генералов крайне осложнились. В начале марта 1905 года Н.П. Линеви́ч назначается Главнокомандующим русскими армиями вместо

А.Н. Куропаткина. Сразу после своего назначения он докладывал об «ужасном положении армий». В русской армии в тот период времени распространились панические настроения. Такое положение в войсках не сломило воли Главнокомандующего, и он докладывал Императору: «... несмотря на многочисленные затруднения, по моему глубокому убеждению, Россия в настоящее время ни под каким предлогом не должна просить мира у Японии... Россия, по моему мнению, не только может, но и должна во что бы то ни стало, продолжать войну, чтобы победить Японию...». На запрос Императора о том, как отразилась на настроениях армий Цусимская катастрофа, Н.П. Линевиич отвечал: «Совершенная неожиданная для всех нас потеря всей Тихоокеанской эскадры подействовала на армию удручающе, но нисколько не поколебала принятого мною решения продолжать держаться на Сыпингайской позиции» (Официальная история войны, т. VI, 189). Однако к тому времени русская армия была практически деморализована и требовала переформирования. О состоянии и положении русских войск на Дальнем Востоке на тот период времени свидетельствуют, например, письма командующего 3-ей Маньчжурской армией генерал М. Батянова Главнокомандующему Н.П. Линевиичу от 29 июля 1905 года.

Историки отмечают, что в окрестностях Мукдена в феврале 1905 года «разыгралось крупнейшее сражение Русско-японской войны и одно из величайших вообще в военной истории — по числу столкнувшихся здесь войск (до 300000 человек и свыше 1000 орудий на каждой стороне), по площади боя (ок. 100 верст по фронту и около 60 верст в глубину), по длительности (с 6 по 25 февраля 1905 года, из них 2 недели решительного боя на всем фронте) и по потерям убитыми и ранеными (русские — около 1/5 боевого состава, японцы — около 1/4). Менее значительно это сражение по своим результатам, т.к. японцам, несмотря на их победу, не удалось довершить поражение наших войск за недостатком сил, особенно для преследования; ... поэтому нашей армии удалось выйти из боя и затем оправиться для нового сражения. Таким образом, Мукденское сражение, будучи решительным по замыслу и упорству, в действительности не решило участи кампании» (см. Военная энциклопедия, 1911 г. Санкт-Петербург, том XVI, стр. 466–469).

Предложение о капитуляции Порт-Артура генерал-лейтенант А. М. Стессель изложил в письмо японскому генералу Ноги. В частности, он писал: «... Принимая во внимание положение дел на теа-



МОРСКОЙ МИНИСТР
РОССИИ И.М. ДИКОВ
(1833–1914)



НАЧАЛЬНИК
СУХОПУТНОЙ
ОБОРОНЫ ПОРТ-
АРТУРА ГЕНЕРАЛ-
МАЙОР А.В. ФОК



КАПИТАН 1 РАНГА
Э.Н. ЩЕНСНОВИЧ
(1852–1910)

тре военных действий, я нахожу дальнейшее сопротивление Порт-Артура бесполезным и, во избежание бесполезных потерь, желал бы вступить в переговоры о сдаче...». По факту сдачи генералом А.М. Стесселем Порт-Артура японцам было возбуждено уголовное дело, а расследованием всех обстоятельств сдачи занималась специально созданная комиссия. В состав комиссии от Военно-морского флота вошли вице-адмиралы И.М. Диков, Ф.В. Дубасов, А.А. Бирилев.

В частности, комиссия отмечала, «... что сдача Порт-Артура не может быть оправдана ни тогдашним положением атакованных фронтов, ни недостаточной численностью гарнизона, ни состоянием здоровья и духа людей, ни недостатком боевых и продовольственных запасов; условия же капитуляции и выполнение ее явились крайне тягостными и оскорбительными для чести армии и достоинства России. По всеподданнейшем докладе Военным министром этого заключения, Государь Император 12 августа 1906 года Высочайше повелеть соизволил привлечь к делу в качестве обвиняемых: начальника Квантунского укрепленного района, г. Стесселя, коменданта крепости г.-л. Смирнова, начальника сухопутной обороны г.-л. Фока.... в.- адм. Старка, контр-адмиралов Лошинского, Григоровича, Вирена, и Щенсновича...». Следует отметить, что ещё 27 января 1904 года, приказом Наместника Его Величества оборона укрепленного района Цзинь-Чжоу-Артур была вверена коменданту крепости генерал-лейтенанту А.М. Стесселю.

В книге С. Семанова «Тайна гибели адмирала Макарова» на стр. 425 приводится следующая характеристика генерал-лейтенанта

А.М. Стесселя: «Стессель А.М. (1848–1915) — окончил Павловское пехотное училище, воевал в пехотных частях в Русско-турецкой во-

йне 1877–1878 годов. В 1903 году приказом Наместника на Дальнем Востоке Алексеева в чине генерал-лейтенанта он был назначен комендантом Порт-Артура. Отличался интриганством и угодничеством, оказался слабым и трусливым военачальником. Вечером 20 декабря (2 января 1905 года) предательски сдал крепость. В сентябре 1906 года был уволен с военной службы, предан военному суду, приговорен к смертной казни. Однако тот же суд ходатайствовал перед царем о замене высшей меры наказания. В 1908 году А.М. Стессель был приговорен к заключению в крепость на десять лет. Николай II помиловал его уже год спустя».

Оправдывая своё личное решение на капитуляцию Порт-Артура, генерал-лейтенант А.М. Стессель, искажая реальное состояние дел и преуменьшая число обороняющихся, а также имеющиеся в наличии запасы оружия и вооружения, 19 декабря 1904 года телеграфировал Императору: «Великий государь, ты прости нас. Сделали мы все, что было в силах человеческих. Суди нас, но суди милостиво. Почти 11 месяцев непрерывной борьбы истощили наши силы; лишь одна четверть защитников, из коих половина больны, занимает 27 верст крепости без помощи, даже без смены для малого хотя бы отдыха. Люди стали теньями». Действительно, на протяжении всей Русско-японской войны истинный подвиг соседствовал с позором, трусостью и даже предательством.

Впоследствии А.М. Стессель опубликовал книгу в форме письма-отповеди под вызывающим названием «Моим врагам». Причиной такого поведения человека, который своим поступком опозорил честь русского офицера, является необоснованная лояльность к нему со стороны руководства Империи. О лицемерии генерала А.М. Стесселя свидетельствует его публикация в «Новом крае» накануне трагических событий в Порт-Артуре. В частности, он писал: «... Войска твердо знают, а населению объявляю, что отступления никуда не будет, потому, во-первых, что крепость должна драться до последнего, и я, как комендант, никогда не отдам приказа об отступлении, а во-вторых, что отступить решительно некуда». Как это



ГИБЕЛЬ РУССКИХ КОРАБЛЕЙ
НА ВНУТРЕННЕМ РЕЙДЕ
ПОРТ-АРТУРА



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«ГИЛЯК», ЗАТОПЛЕННАЯ
В ПОРТ-АРТУРЕ

напоминает выступление контр-адмирала Небогатова, который также перед отправлением 2-ой Тихоокеанской эскадры призывал своих подчиненных погибнуть, но не сдаваться.

Исследователи отмечают, что длительная осада, а затем и вступление в Порт-Артур не принесли славы японскому оружию. Например, генерал Ноги впоследствии писал: «... Единственное чувство, которое я в настоящее время испытываю, — это стыд и страдание, что мне пришлось потратить так много человеческих жизней, боевых припасов и времени на недоконченное предприятие» (см. книгу А.И. Сорокин. Оборона порт-Артура. — М., 1952, с. 231).

Так бездарно пал Порт-Артур, который, по заявлению членов Особого комитета Дальнего Востока, возглавляемого адмиралом Абазой, был заранее объявлен «непреступным как с суши, так и с моря. Защитники крепости с особым гневом отмечали, что прошло всего полгода, как Военный министр России генерал-лейтенант А.Н. Куропаткин проинспектировав армию и флот Дальнего Востока и побывав с визитом в Японии, формально докладывал Императору России Николаю II: «... Мы имеем силы и средства отстоять Порт-Артур, даже борясь один против пяти-шести врагов! Эскадра может смело мерить свои силы со всем флотом Японии с надеждой на полный успех». Командующий 3-й Маньчжурской армией генерал Батьянов высказался ещё более красноречиво: «... Да мы их, японцев, шапками закидаем». Эта фраза как образец голословного заявления и головоуятия военного руководства России вошла в учебники по истории. В рамках данной монографии целесообразно напомнить, что одновременно с Военным министром на Дальнем Востоке путешествовал великий русский художник, военный моряк, воин В.В. Верещагин. Его оценка ситуации на Дальнем Востоке, в отличие от оценки Военного министра, была исключительно дальновидной. Изучив состояние японских вооруженных сил, В.В. Верещагин сделал вывод: «Япония хорошо подготовлена к войне, она может нанести поражение России».

Таким образом, во имя внешнеполитического безумия отдельных личностей России пролилась кровь русских солдат и моряков, а Российская Империя была опозорена на десятки лет. Японский флот вторично в истории овладел Порт-Артуром. В конце 1894 года двадцать японских миноносцев под командованием адмирала графа Ито прорвались в Порт-Артур и отвлекли внимание сил обороны от действия сухопутных сил, и маршал Ойяма взял крепость с суши.

В январе 1895 года японская эскадра под начальством вице-адмирала Юкко Ито разбила китайский Северный флот, который, по мнению европейских специалистов, считался сильнейшим флотом в Азии. Историки отмечали благородство побежденных китайских военачальников. Например, командующий китайским флотом адмирал Тинг, не пережив утраты флота, лишил себя жизни. Примеру своего командующего последовали адмиралы Дин-Жучан и Чжан Вэн-сюань, а также командующий сухопутной армии Китая генерал Тай.

Перед падением Порт-Артура на флоте произошло ещё одно роковое событие — был уничтожен подводный заградитель «Портартурец», построенный по чертежам и на собственные средства выдающегося русского инженера М.П. Налетова. Уникальный корабль был взорван своим создателем. Вернувшись в Петербург, М.П. Налетов продолжил свою работу и создал подводный минный заградитель «Краб».

Среди участников обороны Порт-Артура были и подлинные герои. В числе этих героев одно из первых мест принадлежит выдающемуся военному инженеру, генерал-лейтенанту Р.И. Кондратенко (1857–1904). Р.И. Кондратенко родился в Тифлисе в семье кадрового офицера. Талантливый офицер проходил подготовку в Полоцкой военной гимназии, Николаевском инженерном училище, Николаевской инженерной академии, Николаевской академии генерального штаба. С 1903 года Р.И. Кондратенко в Приамурском военном округе в чине генерал-майора командовал 7-ой Сибирской стрелковой дивизией. С началом Русско-японской войны генерал был назначен начальником сухопутной обороны Порт-Артура. В период ведения боевых действий Р.И. Кондратенко в кратчайший срок стал душой обороны крепости, любимцем солдат и офицеров. Р.И. Кондратенко первым из русских военачальников оценил катастрофическое положение Порт-Артура. В то же время его позиция, которую он в категорической форме доводил до своих подчиненных, была следующей: «никогда не сдавать форт». Автор монографии считает целесообразным привести содержание его замечательного письма — доклада генералу А.М. Стесселю. В письме он пишет: «В на-



СОЗДАТЕЛЬ ПЕРВОГО
В МИРЕ
ПОДВОДНОГО
МИННОГО
ЗАГРАДИТЕЛЯ
М.П. НАЛЕТОВ
(1869–1938)

стоящее время, пока Порт-Артур держится, наши неудачи на других театрах войны нельзя ещё считать особенно унижительными. Но если к этим неудачам присоединится потеря Порт-Артура и находящегося здесь флота, то, в сущности, кампания безвозвратно проиграна, и наш военный неуспех принимает унижительные для нашего государства достоинства размеры. Рассчитывать на своевременную выручку Порт-Артура нашей армией или флотом едва ли возможно. Единственно почетным выходом из такого положения является поэтому заключение теперь, до падения Порт-Артура, мирных условий, которые, несомненно, можно (до падения Порт-Артура) установить не унижительными для народного самолюбия. Очень вероятно, что Государю доносят о событиях, освещая их несколько в разрез с действительностью. Истинное, правдивое верноподданническое донесение могло бы, может быть, устранить большую беду от нашей родины. Посему, как высший представитель здесь государственной власти и лицо, облеченное Царской доверенностью, не признаете ли, Ваше превосходительство, возможным, шифрованную телеграммою на имя Его Величества донести об истинном положении здесь, на Дальнем Востоке. Настоящее письмо мною написано только в виду постоянного сердечного отношения вашего превосходительства ко мне и моей глубокой уверенности в необходимости такого шага для блага родины». Такое письмо действительно мог написать только исключительно смелый и благородный офицер.



ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ
Р.И. КОНДРАТЕНКО

Р.И. Кондратенко погиб смертью героя 2 декабря 1904 года. В 1905 году его прах был торжественно перезахоронен в Александро-Невской лавре Санкт-Петербурга. Следует отметить, что одному из эскадренных миноносцев Балтийского флота было присвоено имя генерала Р.И. Кондратенко. Эскадренный миноносец «Генерал Кондратенко» был лучшим кораблем в минной дивизии Балтийского флота. Вместе с генералом Р.И. Кондратенко погиб и его помощник С.А. Рашевский. С.А. Рашевский родился в 1866 году в семье дворянина Черниговской губернии. В 1890 году он окончил Инженерную

академию, затем проходил службу в саперных и инженерных войсках. Весь период осады Порт-Артира он был на переднем крае, организуя инженерное обеспечение войск. Свой знаменитый дневник С.А. Рашевский вел ежедневно.

Взятие Порт-Артира было поручено 3-й японской армии под командованием потомка древнего самурайского рода, генерала Марезуке-Китена Ноги. При штурме русской крепости японский военачальник генерал Ноги потерял двух своих сыновей. В дни осады и боев под фортами Порт-Артира Ноги, как истинный самурай, проявил удивительное хладнокровие, силу воли и личную храбрость. В 1912 году, после смерти Императора Японии Мутсихито, маршал Ноги с супругой покончили жизнь самоубийством. Весь японский народ прозвал Ноги «последним самураем».

1 января 1905 года Государем Императором был отдан приказ армии и флоту следующего содержания: «Порт-Артир перешел в руки врага. Одиннадцать месяцев длилась борьба за его защиту. Более семи месяцев доблестный гарнизон был отрезан от внешнего мира. Без твердой надежды на помощь, безропотно перенося все лишения осады, испытывая нравственные муки по мере развития успехов противника, не щадя жизни и крови, сдерживала горсть русских людей яростные атаки врага. С гордым чувством следила за их подвигами Россия, весь мир преклонялся перед их доблестью! Но с каждым днем ряды их редели, средства борьбы истощались, и под натиском все новых и новых вражеских сил, совершив до конца великий подвиг, они должны были уступить. Мир праху и вечная память вам, незабвенные русские люди, погибшие при защите Порт-Артира! Вдали от



ГЕРОЙ ОБОРОНЫ
ПОРТ-АРТИРА
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ
Р.И. КОНДРАТЕНКО



КОМАНДУЮЩИЙ 3-Й
ЯПОНСКОЙ АРМИЕЙ
ГРАФ НОГИ МАРИЗУКЕ-
КИТЕН (1849–1912)



КОМАНДУЮЩИЙ 3-Й
ЯПОНСКОЙ АРМИЕЙ
ГРАФ НОГИ МАРИЗУКЕ-
КИТЕН (1849–1912)



ТРАГИЧЕСКАЯ ПАНОРАМА ПОРТ-АРТУРА

Родины вы легли костями за Государево дело, исполненные благоговеинного чувства любви к Царю и Родине. Мир вашему праху и вечная о вас память в наших сердцах. Слава живым! Да исцелит Господь ваши раны и немощи и да дарует вам силу и долготерпение переносить новое тяжкое, постигшее вас испытание. Доблестные войска Мои и моряки! Да не смущат вас постигшее горе. Враг наш смел и силен, беспримерно трудна борьба с ним вдали, за десятки тысяч верст от источников нашей силы. Но Россия могуча. В тысячелетней её жизни были години ещё более тяжелых испытаний, более грозной опасности, и каждый раз она выходила из борьбы с новой силой, с новой мощью. Сокрушаясь и болея душою о наших неудачах и тяжелых потерях, не будем смущаться. В них русская мощь обновляется, в них русская сила крепнет, растет. Со всей Россией верю, что настанет час нашей победы и что Господь Бог благословит дорогие мне войска и флот дружным натиском сломить врага и поддержать честь и славу нашей Родины».

По факту сдачи Порт-Артура между воюющими сторонами было подписано соглашение, включающее следующие статьи:

Статья I. Русская армия, флот, охотники и должностные лица в крепости и в водах Порт-Артура становятся военнопленными.

Статья II. Все форты, батареи, броненосцы, корабли, лодки, оружие, амуниция, лошади и все другие предметы войны, равно как и деньги и другие предметы, принадлежащие русскому правительству, должны быть переданы японской армии в том же виде, в котором находятся в данный момент.

Статья III. Если две предыдущие статьи будут приняты, то, в виде гарантии за точное исполнение, русская армия и флот должны вывести все гарнизоны из всех фортов и батарей на Итцушане, Шуньшишане и Тайяншишане и со всей цепи холмов на юго-востоке от вышеуказанных гор и передать форты и батареи японской армии 3 января полудня.

Статья IV. Если будет замечено, что русская армия и флот разрушают и каким бы то ни было способом изменяют настоящее состояние предметов, указанных в статье II, после подписания капитуляции, японская армия прекратит всякие переговоры и будет иметь свободу действий.

Статья V. Русские военные и морские власти должны выбрать и передать японской армии планы и укрепления Порт-Артура и карту, с указанием места фугасов, подводных мин и других опасных предметов, таблицу организации армии и флота, находящихся в Порт-Артуре, номенклатуру военных и морских офицеров, определяющих их чины и обязанности, то же самое о броненосцах, кораблях и лодках с номенклатурой экипажей, таблицу, показывающую число, пол, расу и профессию мирных жителей.

Статья VI. Всё оружие, включая носимое частными лицами, амуницию, предметы, принадлежащие правительству, лошади, броненосцы, корабли и лодки со всем находящимся на них имуществом, кроме частного, должны содержаться в порядке на прежних местах. Способ передачи их должен быть определен русско-японским комитетом.

Статья VII. В воздании почести храбрым защитникам Порт-Артура, русским военным и морским офицерам и чиновникам разрешается носить холодное оружие и иметь при себе предметы, необходимые для них. Те из офицеров, охотников и чиновников, которые дадут письменное обещание не братья за оружие и ни в каком случае не действовать против интересов Японии во время настоящей войны, могут отправиться на свою Родину. Каждый офицер имеет право иметь одного денщика, который, как исключение, освобождается от письменного обещания.

Статья VIII. Обезоруженные унтер-офицеры, солдаты, моряки русской армии и флота, а также охотники должны двинуться целыми частями под командой их непосредственных офицеров к месту сбора, указанному японской армией, в присвоенной им форме, имея при себе походные палатки и собственные вещи первой необходимости. Детали этого будут указаны японским комитетом.



ПАМЯТНИК ПАВШИМ
ЗАЩИТНИКАМ КРЕПОСТИ ПОРТ-
АРТУР. 1908 Г. (памятник сооружен
японскими офицерами и установлен
в Порт-Артуре)

Статья IX. Для ухода за больными и ранеными и для обеспечения пленных санитарный персонал и интендантская часть русской армии и флота в Порт-Артуре должны оставаться до тех пор, пока японская армия считает их необходимыми, и оказывать услуги под управлением японских санитарных и интендантских чинов.

Статья X. Размещение частных жителей, передача административных дел и финансов города, вместе с документами относитель-

но последних и другие дела, связанные с исполнением настоящей капитуляции, должны быть рассматриваемы в дополнении, которое имеет такую же обязательную силу, как статьи капитуляции.

Статья XI. Настоящая капитуляция должна быть подписана уполномоченными обеих сторон и вступить в силу тотчас же после их подписания. К данному соглашению прилагалось известное дополнение.

Даже наши противники японцы, после сдачи крепости объявили по всей Стране восходящего солнца, в наклеенных чуть ли не на каждом углу приказах, что к артурским пленным каждый японец должен относиться с таким же уважением, как к своему воинству. Во Франции для каждого артурца была отчеканена специальная медаль, а в Париже была собрана огромная сумма денег для русских героев Порт-Артура — примерно по 600 рублей на каждого жителя крепости.

Американский журналист Джордж Кеннан (1845–1924) писал: «Русские завоевали право на громадное уважение за упорную оборону Порт-Артура». В Соединенных Штатах появилось сразу несколько Порт-Артуров, точь-в-точь как полвека назад, после Крымской войны, появилось до десятка Севастополей. Д. Кеннан во время Русско-японской войны опубликовал серию статей с театра боевых действий и, как признался позже, занимался антиправительственной пропагандой среди русских пленных в Японии.

Следует отметить, что неудачный исход морских сражений и проигрыш кампании в целом не поколебал духа русского моряка. Вот как оценивает флотский героизм капитан 1 ранга М.В. Казимиров: «Не было недостатка в проявлении ими мужества, находчивости,

17-го апрѣля, № 81.

Во исполненіе Высочайшаго повелѣнія предписываю эскадру, нынѣ находящуюся въ водахъ Дальняго Востока, именовать «Первою эскадрою флота Тихаго океана»; изготовляющіяся же къ отправленію на Дальній Востокъ суда сформировать въ эскадру, которой присвоить наименованіе «Вторая эскадра флота Тихаго океана».

Подписаль Генераль-Адмираль «Алексѣй».

поддержки друг друга. Контр-адмирал К.П. Иессен идет 1-го августа на выручку «Рюрика», капитан 1 ранга Щепелович ведет «Ретвизан» на неприятеля, чтобы прикрыть вышедший из строя «Цесаревич». Лейтенанты Ненюков и Пилкин, несмотря на тяжелые ранения, восстанавливают под сосредоточенным огнем неприятеля управление кораблем и выводят его из критического положения. Тяжелораненый командир «Пересвета», капитан 1 ранга Бойсман остается 20 часов на мостике до самого входа своего корабля в порт. Капитан 2 ранга М.Ф. Шульц делает все, от него зависящее, чтобы довести «Новик» до места назначения. Наконец «Рюрик» покрывает славой Андреевский флаг своим героическим сопротивлением».

Наибольшему анализу в исторической литературе подвергается факт направления на Дальний Восток кораблей Балтийского флота, так называемой 2-й Тихоокеанской эскадры.

Решение о формировании 2-й Тихоокеанской эскадры было принято Генерал-адмиралом Алексеем Александровичем.

Вся панорама деятельности 2-ой эскадры написана исключительно кровью и мужеством экипажей её кораблей. Навечно живут в памяти русских людей корабли-герои «Варяг», «Рюрик», «Петропавловск», «Стерегущий». В сердце каждого русского человека поход эскадры и вся русско-японская война отзывается строками стихов и романов, мелодией песни о гордом «Варяге» и звуками вальса «На сопках Маньчжурии». Синонимом доблести и мужества стали имена сотен офицеров и тысяч моряков эска-



ВЫХОД БРОНЕНОСЦЕВ УЧЕБНО-Артиллерийского отряда из Ревеля (броненосцы «Генерал-Адмирал Апраксин», «Адмирал Ушаков», «Император Александр II», «Первенец»)



Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков». Н. Август

дры. Однако создается впечатление, что последнее слова в этой кровавой трагедии ещё не сказано. Особенно это касается истинных причин гибели эскадренного броненосца «Петропавловск» с легендарным командующим флотом вице-адмиралом С.О. Макаровым на борту.

Позиция офицеров флота того времени в отношении обоснованности состава 2-й эскадры и целесообразности ее направления на Дальний Восток была неоднозначной. Вот, например, как пишет об этом один из участников Русско-японской войны, инженер-механик, капитан 1 ранга В.В. Сакс в журнале «Морские записки» №40, 1955г.: «...Особенным успехом пользовалось «Новое время», в котором лейтенант Кладо настаивал своими зажигательными статьями на посылке во Владивосток возможно большего количества боевых судов для освобождения Порт-Артура и для отнятия господства на море у японцев.

Хотя моряки не совсем соглашались с выводами и боевыми коэффициентами Кладо, все мы старались попасть в списки боевых судов». Генерал-лейтенант флота В.А. Штенгер (1861–1933) в своем очерке «Подготовка 2-ой эскадры к плаванию» подчеркивал: «Главным агитатором за скорейшую посылку всех судов, какие только возможно было собрать, явился талантливый капитан 2 ранга Кладо, профессор Морской академии. В зажигательных статьях он поносил Морское министерство и настаивал на экстренном подготовке эскадры, указывая, как именно это надо делать и почему с этим не может справиться Морское министерство. В статьях развивались планы будущих операций, и настаивалось на посылке всех судов, вплоть до броненосцев береговой обороны, которые дальше Финского залива никогда ещё не выходили. Мнения специалистов разошлись, но общественность была на стороне Кладо...». Специалисты отмечают, что общественное мнение, поддерживающее направление кораблей 2-ой эскадры на Дальний Восток на самом деле было мнением прессы, в особенности мнением петербургской газеты «Новое время». Следует отметить, что позиция самого Н.Л. Кладо (1862–1919) вскоре после выхода эскадры резко изменилась. Вообще создается впечатление, что известный ученый выполнял определенный заказ. Однако, это сугубо личное мнение авторов настоя-

щего труда. Д. Вествуд в своей книге «Свидетели Цусимы» писал: «Один из вкладчиков издания, капитан Кладо, оказал большое влияние на решение послать эскадру, на позднейшее решение её усилить, наконец, на то, как отвести вину за её разгром. Кладо нельзя было уволить как «кабинетного адмирала», но писал он, как настоящий адмирал. Вдобавок он имел ещё журналистскую привилегию вести себя наподобие флюгера, когда сначала он выступал за посылку кораблей, а потом, когда они погибли, он также рьяно и шумно называл причины их разгрома. Подобно большинству морских комментаторов, он питал также слишком большое доверие к «боевым коэффициентам», т.е. присвоению каждому цифрового значения, исходя из его орудий, брони и скорости хода, игнорируя при этом другие, часто важные, не поддающиеся измерению факторы» (см. Д. Вествуд. Свидетели Цусимы. Москва. - Яуза, 2005, 414 с.).

Еще более жесткую оценку дает профессор А.Д. Бубнов в статье «Влияние опыта войны с Японией на реформы в русском флоте»: «После начала войны Высшим Морским командованием было принято решение послать подкрепление на Дальний Восток. В исполнении этого решения на Балтийском море была собрана так называемая 2-я эскадра Тихого океана под командой адмирала З.П. Рожественского, в состав коей были включены боевые суда разнообразнейших типов и возрастов. Лишь 40% судов этой эскадры было современного типа, но при этом еще с неудовлетворительными боевыми качествами; остальные 60% состояли из судов совершенно устаревших типов, с многих из них еще недавно был снят парусный такелаж, и боевая их мощь в борьбе с современными отличными судами японского флота была фактически равна нулю. Несмотря на это, высшие морские круги предполагали, что эта эскадра, хотя и несколько уступающая японскому флоту по числу судов и орудий, будет все же в состоянии, даже после похода в 16000 миль на Дальний Восток, успешно вступить в борьбу за обладание морем с целым современным морским японским флотом в его домашних водах!

Такого рода исчисления боевой мощи 2-ой эскадры Тихого океана было бы, быть может, уместно в эпоху парусного флота, когда боевая мощь судов слагалась из немногочисленных и простых элементов; в технических же условиях начала этого столетия оно было глубоко ошибочным.

При исчислении боевой мощи эскадры по современным научным методам, где должны быть учтены разнообразные сложные боевые

факторы, как-то: боевая «живучесть» судов, техническое совершенство вооружения, бронирование, скорость хода, обучение личного состава, тактическая организация и т.д., выходило, что 2-я эскадра Тихого океана, особенно после изнурительного похода на Дальний Восток, едва ли по своей мощи достигала 20% боевой мощи японского флота. При этом особо достопримечателен тот факт, что сие ошибочное исчисление было приведено самым выдающимся представителем нашей военно-морской науки того времени, лейтенантом Н.Л. Кладо, что свидетельствует о том, на каком низком уровне эта наука у нас в то время стояла. Тем не менее, однако, основываясь на ошибочном исчислении мощи эскадры, правительство послало ее на Дальний Восток на верную гибель. Но и помимо ошибочного исчисления мощи эскадры, посылать ее и со стратегически-оперативной точки зрения вряд ли была целесообразно. ... Когда же во время похода 2-й эскадры наши морские силы на Дальнем Востоке были почти полностью уничтожены и 2-й эскадре не с кем было больше соединиться, ее поход на Дальний Восток потерял всякий



КОРАБЛИ 2-Й
ТИХООКЕАНСКОЙ ЭСКАДРЫ
НА ПЕРЕХОДЕ

смысл: несмотря на это, Правительство, вопреки разуму, предписало адмиралу Рожественскому продолжать путь на Дальний Восток, и оно несет, таким образом, полную ответственность за страшную катастрофу при Цусиме».

Участник Русско-японской войны, мичман М.П. Корецкий в статье «Крейсер 1 ранга «Владимир Мономах» в бою с японцами у острова Цусима 14–15 мая 1905 года», написанной им через месяц после этого рокового события, писал: «... 102 дня прошло с момента нашего выхода из Либавы, и в этот 102-й день, на 25-ом году существования, старый крейсер наш отдал жизнь свою за Веру, Царя и Отечество, благодаря легкомыслию и невежеству нескольких лиц, близко стоявших к Престолу и упивавшихся своей собственной властью...». Один из представителей династии Юсуповых, князь Ф. Юсупов, в своих мемуарах писал: «Русско-японская война была тяжелейшей ошибкой правления Николая II. Привела она к губительным последствиям и стала началом эпохи потрясений. Россия оказалась не готовой к войне. Те, кто поудил царя объявить её, — предали страну и корону...» (см. Князь Юсупов. Мемуары в двух книгах. До изгнания. 1887–1919. В изгнании. М.-Захаров и Вагриус, 1998, 425 с.).

По вопросу о направлении на Дальний Восток кораблей 2-ой эскадры высказывались и наиболее известные ученые России. Например, свои суждения по данной проблеме представлял общественности выдающийся русский ученый Д.И. Менделеев. Д.И. Менделеев, в частности, отмечал очевидную поспешность в решении этого сложнейшего вопроса. Причем вопиющая поспешность, с его точки зрения, касалась практически всех направлений деятельности как Военно-морского ведомства, так и Российского Правительства. На заседании Морского технического комитета, на которое были приглашены все командиры кораблей и соединений кораблей 2-ой эскадры, в присутствии управляющего Морским министерством Ф.К. Авелана, А.Н. Крылов прямо заявил о конструктивных недостатках судов, отправляемых на Дальний Восток. Тем самым будущий академик наглядно и публично предупреждал о бытующем пренебрежении на флоте к макаровскому учению о непотопляемости и вообще о рутине в русском военном кораблестроении.

11 августа 1904 года в Петергофе состоялось историческое совещание с участием Великих Князей Алексея Александровича, Александра Михайловича, Управляющего Морским Министерством адмирала Авелана, Управляющего Военным Министерством генерала Сахарова, командующего эскадрой контр-адмирала Рожественского и Министра иностранных дел графа Ламздорфа. На данном совещании был окончательно определен состав эскадры, маршрут её движения, организация по техническому и тыловому обеспечению.

Следует отметить, что отдельный отряд из устаревших кораблей, броненосца «Император Николай I», крейсеров «Владимир Мономах», броненосцев береговой обороны «Адмирал Сенявин», «Адмирал Ушаков», «Генерал-Адмирал Апраксин», был сформирован по личной инициативе главного командира Балтийского флота вице-адмирала А.А. Бирилёва.

Что касается командира эскадры, то по абсолютному мнению офицеров Императорского флота, Начальник Главного Морского штаба генерал-адъютант, контр-адмирал З.П. Рожественский отличался огромной энергией, работоспособностью, глубочайшими знаниями «артиллерийского дела» и многолетним морским опытом, т.е. был достаточно способным и опытным флотоводцем.

На должность командующего 2-ой эскадрой Тихого океана рассматривались три кандидатуры: контр-адмирал З.П. Рожественский, адмиралы Н.И. Скрыдлов, А.А. Бирилёв. Однако предпочтение было от-

дано первой кандидатуре. По мнению руководителей Империи, командовать такой «разнокалиберной, наспех подготовленной эскадрой мог только человек с железной волей и твердой рукой». Этими качествами в полной мере обладал контр-адмирал З.П. Рожественский.

Однако в некоторых исторических трудах встречается и противоположная оценка личности вице-адмирала З.П. Рожественского. Например, Д. Ховарт в энциклопедии «Великий час океанов. Дредноуты» на странице 26 пишет: «Тот, на чью долю выпало исполнение этого злосчастного предприятия, был под стать кораблям, отданным под его начало. Вице-адмиралу Зиновию Рожественскому до тех пор не приходилось командовать действующим флотом, но он сделал блестящую придворную карьеру, став одним из любимцев императора Николая II и его генерал-адъютантом. Это был рослый, крепкий и сильный мужчина внушительной наружности. Борода и многочисленные награды, украшавшие его мундир, придавали Рожественскому вид настоящего боевого адмирала. Впрочем, внешность, как всегда, оказалась обманчива. Хотя большую часть экипажей составляли необстрелянные новобранцы, мобилизованные на флот, чтобы пополнить убыль в людях после порт-артурской катастрофы, Рожественский и не подумал использовать многомесячное плавание для их подготовки и обучения. Он не посвятил своих офицеров в подробности плана сражения, которым плавание это должно было завершиться. Все внимание командующий уделял тому, чтобы корабли сохраняли дистанцию и двигались предписанным порядком. Адмирал наводил на своих подчиненных ужас. ... Все эти факторы — грубый командир эскадры, изнуряющая жара, всепроницающая угольная пыль, черепаший темп движения — привели к тому, что боевой дух русских моряков упал ниже самой низкой отметки... ». Противоположная оценка личности З.П. Рожественского представлена, например, в книге В.Ю. Грибовского и В.П. Познахирева «Вице-адмирал З.П. Рожественский (Знаменитые адмиралы. В.Ю. Грибовский, В.П. Познахирев «Вице-адмирал З.П. Рожественский. СПб, Цитадель. Галлея Принт, 1999 г., 279 с.).

Учитывая исключительно противоположную оценку личности вице-адмирала З.П. Рожественского в различных трудах, авторы считают своим долгом представить его краткую биографию. З.П. Рожественский родился 30 октября (11 ноября) 1848 года. Отец будущего адмирала — военный врач, выходец из священнослужителей. З.П. Рожественский в детстве получил прекрасное домашнее образование. Следуя семейной традиции, свое последующее образование

З.П. Рожественский продолжил в Смоленской духовной семинарии.

Однако в 1864 году он уходит из семинарии и поступает в Морской кадетский корпус. В процессе обучения в Морском корпусе З.П. Рожественский проявляет упорство в овладении знаниями. Его отличает самостоятельный, независимый характер, критическое отношение к своим товарищам. Морской корпус З. Рожественский окончил успешно, вошел в первую шестёрку. После окончания Морского корпуса проходил службу на кораблях Балтийского флота. В 1870 году он поступает, а в 1873 году блестяще оканчивает трехлетний курс Михайловской артиллерийской академии «по первому разряду с присвоением знака отличия за окончание курса и награждением годовым окладом жалования по чину». После окончания академии З.П. Рожественский проходит службу в комиссии морских артиллерийских опытов, исполняет обязанности флаг-офицера начальника эскадры броненосных судов Балтийского флота. Во время русско-турецкой войны 1877–1878 гг. З.П. Рожественский отличился в бою парохода «Веста» с турецким броненосцем «Фетхи Буленд». 11 июля 1877 года «Веста» под командованием капитан-лейтенанта Н.М. Баранова выдержала тяжелый бой с турецким броненосцем. Заменив убитого комендора, лейтенант З.П. Рожественский сам встал к орудиям. Меткий огонь не позволил турецкому кораблю сблизиться с пароходом «Веста». Более того, выстрел из 152-мм мортиры поразил боевую рубку броненосца и вынудил его выйти из боя. Современники не без основания сравнивали успешный бой «Весты» с подвигом легендарного «Меркурия». За этот бой лейтенанта З.П. Рожественского помимо чина «за отличие» наградили орденом Св. Георгия IV степени.

В 1883–1885 годах будущий командующий Второй Тихоокеанской эскадрой проходил службу на флоте Болгарского княжества, занимал должность командира яхты «Александр I» и командующего флотом. После возвращения в Россию он последовательно назначается старшим офицером броненосной батареи «Кремль», фрегата «Герцог Эдинбургский».



КАПИТАН-
ЛЕЙТЕНАНТ
З.П. РОЖЕСТВЕНСКИЙ



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «ГЕРЦОГ
ЭДИНБУРГСКИЙ»



В 1890 году З.П. Рождественский командовал клипером «Крейсер» и канонерской лодкой «Грозный».



БРОНЕНОСЕЦ БЕРЕГОВОЙ
ОБОРОНЫ (БАТАРЕЯ)
«КРЕМЛЬ»



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«ГРОЗЯЩИЙ»

В 1891 году З.П. Рождественский производится в капитаны 1 ранга и назначается военно-морским агентом в Англию. Проходя службу в Англии, он внимательно изучает состояние английского флота, законодательства о военно-морских силах, все передовые технологии в кораблестроении этой страны. Посылая из командировки в Петербург подробные аналитические доклады, З.П. Рождественский вносил конкретные предложения в развитие отечественного Военно-морского флота. Возвратившись в Россию в 1894 году, он принимает командование крейсером «Владимир Мономах», затем командует броненосцем береговой обороны «Первенец», учебно-артиллерийским отрядом Балтийского флота, десантной эскадрой Балтий-

ского флота. По мнению историков, на всех должностях, которые З.П. Рождественскому довелось исполнять, он проявлял высокое чувство ответственности, был чрезвычайно требовательным. И в то же время был достаточно часто мелочным, не всегда доверял своим подчиненным. Эта черта характера З.П. Рождественского особенно остро проявилась в ходе командования Тихоокеанской эскадрой. Наделенный от природы завидной работоспособностью, устремленностью, волей, глубоко знающий военно-морское искусство и тактику, З.П. Рождественский достаточно часто срывался, был свиреп и нетерпим к чужим ошибкам, а потому не имел авторитета ни среди начальников, ни среди подчиненных. «Флота генерал» В.А. Штенгер, длительное время служивший под началом З.П. Рождественского, наоборот, дает его личным качествам высокую оценку. Например, в своих воспоминаниях он пишет: «Все ближе узнавая адмирала, я проникся к нему глубоким, искренним уважением. Все его выходки, основанные на вспыльчивости, так часто отталкивающие от него людей, на меня производили совсем обратное впечатление. Сила воли его была поистине огромна, он владел собою поразительно. Умел он быть обворожительно

приятным и любезным, но мог быть и бесконечно резким и строгим. И любезность его во все не проявлялась только по отношению к старшим, равным или нужным ему людям: наоборот, он был таким со всеми, в том числе и с самыми маленькими людьми, — он умел их обласкать и успокоить, когда приходили к нему с просьбой или за советом. ... Видел, как он, человек без всяких средств, из своего жалованья помогал нуждающимся, например, студентам и гимназистам, для оплаты за учение. ... Зиновий Петрович обладал несомненным ораторским талантом. Говорил красиво, смело, тембр его голоса был на редкость приятным; слова проникали прямо в душу, и часто следствием их был общий подъем. ... Почерк у адмирала был редкостно хороший; все свои заметки и резолюции он писал чернилами, без единой поправки, ... при этом резолюции его на бумагах почти никогда не ограничивались краткой надписью, ... а почти всегда составляли подробное и определенное решение, так отредактированное, что можно было целиком его переписывать как ответные бумаги. ... Болезней он не признавал и упорно не хотел следовать советам врачей. Сила воли излечивала его от всех недугов, по крайней мере наружно, и никто не сказал бы, что серьёзная болезнь почек причиняет ему мучения ...». В декабре 1898 года З.П. Рожественский производится в контр-адмиралы, а в 1904 году становится во главе Главного Морского штаба. Чина вице-адмирала З.П. Рожественский был удостоен уже на переходе эскадры.



КОНТР-АДМИРАЛ
СВИТЫ ЕГО
ИМПЕРАТОРСКОГО
ВЕЛИЧЕСТВА
З.П. РОЖЕСТВЕНСКИЙ

После принятия решения о направлении на Дальний Восток эскадры контр-адмирал З.П. Рожественский лично вызвался её возглавить. Такой смелый шаг адмирала уже сам по себе вызывает к нему уважение. О том времени З.П. Рожественский впоследствии вспоминал так: «... Будь у меня хоть искра гражданского мужества, я должен был бы кричать на весь мир: «Берегите эти последние ресурсы флота! Не отправляйте их на истребление!... Но у меня не оказалось нужной искры».

По мнению В.А. Штенгера, контр-адмирала З.П. Рожественского вызвал сам Император и просил его вступить в командование эскадрой. Вступив в командование эскадрой З.П. Рожественский

практически все свое время вместе со штабом был занят разработкой плана перехода эскадры, и, самое главное, разработкой комплексного плана снабжения её углём. Это был важнейший вопрос. Контр-адмирал З.П. Рожественский совершенно обоснованно исходил из того, что ни одна нейтральная держава не допустит захода эскадры в свои порты для погрузки угля на корабли и что все приемки угля придется делать в море на ходу при самых тяжелых погодных условиях. В планах перехода штаб предусматривал обеспечение поставки угля в определенных пунктах по всему маршруту следования эскадры. Коллеги и друзья З.П. Рожественского вспоминают, что он лично был против посылки эскадры, но в официальных кругах он об этом не говорил. В то же время записку по данному вопросу Морскому министру З.П. Рожественский подавал. Однако содержание данной записки Великий Князь Алексей Александрович Его Величеству Императору не докладывал. Такой же позиции придерживался и адмирал Ф.К. Авелан. З.П. Рожественский высказывал мысль о том, «что убеждать присутствующих в бесполезности посылки такой эскадры, какой она оказалась, он не желал, ибо единственный для всех вывод был бы тот, что он, адмирал Рожественский, боится предстоящих трудностей». Для всесторонней характеристики этого, безусловно, сложного человека представляется целесообразным привести воспоминания о нем министра финансов России В.Н. Коковцева: «... Кажется, один Рожественский давал себе отчет в том, что может уготовить ему судьба в его бесконечном странствовании кругом Африки по пути к нашему Дальнему Востоку. По крайней мере, ... он сказал мне на пожелания мои об успехе его трудного дела: «Какой может быть успех? Не следовало бы начинать этого безнадежного дела, да разве я могу отказаться исполнять приказание, когда все верят в успех».

Корреспондент французской газеты «Пти Паризьен» отмечал, что вице-адмирал З.П. Рожественский в конце интервью произнес: «Теперь мы делаем лишь то, что нам осталось сделать: мы защищаем честь флага. Раньше надо было что-то делать! На атаку ответить атакой ... Пожертвовать флотом, если нужно, но тем самым нанести фатальный удар морской мощи японцев».

В английской газете «Дейли телеграф» отмечалось: «Нет ни одного британского адмирала, который мог бы сделать то, чего Россия хочет теперь от Рожественского».

После японского плена вице-адмирал З.П. Рожественский, возвратившись в Петербург, до февраля 1906 года исполнял обязанности начальника Главного Морского штаба. После ухода в отставку был предан военно-морскому суду, но оправдан, как тяжело раненый в бою. Историческая комиссия по описанию действий флота в войне 1904–1905 гг. при Морском Главном штабе дала командующему эскадрой следующую оценку: «В действиях начальника эскадры как в ведении боя, так и в его подготовке, трудно найти хотя бы одно правильное действие. Подчиненные ему флагманы действовали вяло и без всякой инициативы. Адмирал Рожественский был человек сильной воли, мужественный и горячо преданный своему делу, умелый организатор снабжения и хозяйственной части, превосходный моряк, но лишенный малейшей тени военного таланта. Поход его эскадры от Петербурга до Тсусимы беспрецедентен в истории, но в военных операциях он проявил не только отсутствие таланта, но и полное отсутствие военного образования и боевой подготовки, качества которые он не сумел сообщить и своей эскадре» (см. Русско-японская война 1904–1905 гг. Кн. 7-я, Пг., 1917, с. 218). Умер вице-адмирал З.П. Рожественский внезапно в 1909 году. Такова трагическая судьба этого сложного, неоднозначно воспринимаемого флотоводца. Авторам настоящей монографии кажется, что в значительной степени его преданную Императорскому флоту натуру характеризуют принадлежащие адмиралу проникновенные слова: «Я часто читаю тяжелые обвинения по своему адресу, и злобные строки представляются мне выражением горя общества о гибели флота, которым я командовал и который был и остается для меня дороже моей репутации, ценнее моей чести». Эти слова в определенной степени оправдывают честного и преданного адмирала Российского Императорского флота, адмирала, который, по своей личной инициативе оставив кабинет начальника Главного Морского штаба, возглавил 2-ю эскадру Тихого океана. Скорее всего, сама история сделала З.П. Рожественского заложником величайшей трагедии. Сегодня трудно сказать, смогли бы кто-нибудь на месте адмирала З.П. Рожественского выполнить практически невыполнимую задачу. Первую часть задачи он выполнил блестяще — эскадру провел. Современникам вряд ли следует брать на себя смелость однозначно судить этого благородного, требовательного к себе человека — адмирала Российского Императорского флота.



КАНОНИЕРСКАЯ ЛОДКА
«ГРОЗЯЩИЙ»



КОМАНДУЮЩИЙ 2-Й
ЭСКАДРЫ ТИХОГО ОКЕАНА
ВИЦЕ-АДМИРАЛ
З.П. РОЖЕСТВЕНСКИЙ
(1848–1909)



КАПИТАН 2 РАНГА
К.К. КЛАПЬЕ-ДЕ-КОЛОНГ
(1859–1944)

Авторы особенно подчеркивают, что организация подготовки и осуществление беспрецедентного перехода кораблей 2-ой Тихоокеанской эскадры объективно относят вице-адмирал З.П. Рожественского к числу наиболее способных моряков.

В состав штаба 2-й эскадры входили: флаг-капитан капитан 1 ранга К.К. Клапье-де-Колонг, лейтенанты Е.В. Свенторжецкий, С.Д. Свербеев 1-й, Н.Л. Кржижановский, А.Н. Новосильцов, мичманы В.Н. Демчинский, кн. Г.Р. Церетели, В.П. Казакевич, подполковник Ф.А. Берсенев, капитан 2 ранга П.П. Македонский 1-й, подполковник В.И. Филипповский, капитан 2 ранга С.Р. де Ливрон 1-й, капитан 2 ранга В.И. Семенов, подполковник А.И. Осипов, капитан 2 ранга А.Г. фон Витте, А.К. Полис, подполковники В.А. Обнорский, Л.Н. Стратонович, старший помощник суд. Е.С. Политовский, титулярный советник В.Э. Добровольский, лейтенант Е.А. Леонтьев 1-й, кондуктор Коротаев.

Младшими флагманами 2-й эскадры флота Тихого океана являлись контр-адмиралы Д.Г. фон Фелькерзам, О.А. Энквист.

В штаб Д.Г. фон Фелькерзама входили лейтенант барон Ф.М. Косинский, мичман князь К.П. Ливен. В штаб О.А. Энквиста входил лейтенант Д.В. фон Ден и капитан 2 ранга С.Р. де Ливрон.

Штаб командующего 1-м отдельным отрядом судов эскадры Тихого океана контр-адмирала Н.И. Небогатова представляли капитан 2 ранга В.А. Кросс, лейтенанты И.М. Сергеев, Ф.В. Северин, Н.Н. Глазов, И.И. Степанов, капитан 2 ранга Н.П. Курош, подполковники Д.Н. Федотьев, Н.А. Орехов, В.А. Маевский и старший советник В.А. Плотников.

Контр-адмирал Д.Г. Фелькерзам в 1864 году окончил Морской корпус. После окончания учебы проходил службу на корвете «Витязь». Затем последовательно исполнял должности старшего офицера фрегата «Владимир Мономах», командира клипера «Джигит», командира эскадренного броненосца «Император Николай I», командира Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота и младшего флагмана 2-ой эскадры Тихого океана.



ПОХОДНЫЙ ШТАБ КОМАНДУЮЩЕГО 2-Й ЭСКАДРЫ ТИХОГО ОКЕАНА И ОФИЦЕРЫ ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «КНЯЗЬ СУВОРОВ»

Контр-адмирал О.А. Энквист участвовал в длительных походах на фрегате «Князь Пожарский», на канонерской лодке «Сивуч» и фрегате «Память Азова». В последующем он являлся командиром канонерской лодки «Бобр» и крейсера «Герцог Эдинбургский».



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ
ВИЦЕ-АДМИРАЛ З. П.
РОЖЕСТВЕНСКИЦ, КОНТР-
АДМИРАЛ НЕБОГАТОВ,
ЭНКВИСТ, ФЕЛЬКЕРЗАМ.

В рамках данной монографии следует особенно отметить, что наличие устаревших и разнотипных кораблей было характерным для большинства флотов различных стран мира того времени, имеющих длительные и установившиеся морские традиции. Например, профессор, контр-адмирал А. Бубнов в своей статье «К 25-летию Русско-японской войны» писал: «Поэтому, если мы взглянем на состав всех Европейских флотов начала XX века, если мы ознакомимся с их тактикой и военноморской идеологией того времени, то мы



МЛАДШИЙ ФЛАГМАН
2-ОЙ ТИХООКЕАНСКОЙ
ЭСКАДРЫ КОНТР-
АДМИРАЛ
О.А. ЭНКВИСТ
(1849–1912)



МЛАДШИЙ ФЛАГМАН
2-ОЙ ТИХООКЕАНСКОЙ
ЭСКАДРЫ
КОНТР-АДМИРАЛ
Д.Г. ФЕЛЬКЕРЗАМ
(1846–1905)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ИМПЕРАТОР
НИКОЛАЙ I»



АДМИРАЛЫ Ф.К. АВЕЛАН,
Д.Г. ФОН ФЕЛЬКЕРЗАМ,
З.П. РОЖЕСТВЕНСКИЙ,
О.А. ЭНКВИСТ

увидим, что всюду там царил хаос, столь характерный для так называемых переходных периодов из одной, вполне кристаллизованной военно-морской эпохи, в другую. Все Европейские флоты того времени представляли собой смешение разнообразных типов боевых судов, отражавших на себе эволюцию военно-кораблестроительной мысли переходного периода, — закончившегося лишь после Русско-японской войны. Такое же смешение царило и в основных понятиях: наряду с ожесточенным спором, развившимся в Европейской военно-морской литературе после Испано-американской войны, о том, кто должен быть главным представителем боевой мощи во флоте — броненосец или крейсер, мы видим, во Французском флоте торжество тактики Фурье, основанной на применении в морском сражении фронтальных построений в уступно-шахматном порядке, которая являлась абсурдным пережитком давно прошедших взглядов таранного боя в комбинации с современными достижениями артиллерийского огня. Чтобы вывести Европейскую военно-морскую мысль из тех потемок, в которых она перед Русско-японской войной ощупью бродила, необходимо было, — как и всегда в подобных случаях в истории бывало, — чтобы эти потемки осветились грандиозным заревом пожара большой войны, и, на несчастье России, судьбе было угодно предназначать первым материалом для этого пожара — Российский флот».

Наглядно об этом, например, свидетельствует и морской смотр английского Королевского флота, который состоялся по случаю «бриллиантового юбилея» царствования королевы Виктории 26 июня 1897 года. Вот как об этом написано в энциклопедии «Великий час океанов. Дредноуты» Дэвида Ховарта: «Едва ли кто-нибудь из тех, кто присутствовал тогда в Спидхетской бухте или читал «Таймс», догадывался о том, что этот грозный и гордый флот во всей своей славе и великолепии доживает последние дни. Кто бы мог подумать, что пройдет всего десять лет, и боевые корабли будут разрезаны и отправлены на переплавку по приказу адмирала Джона Ар-

бутнота Фишера, который во время торжеств в Спитхедде готовился принять командование Североамериканской и Вест-индской базой флота. ... Едва ли кто отдавал себе отчет в том, что британский флот, почивая на лаврах, которые стяжал сто лет назад, напрасно тщеславился своей непобедимостью — его корабли были устаревшими и уязвимыми. Промышленная революция, давшая мощный толчок развитию империи, которую флот был призван защищать, обошла его стороной. Последнее новшество — замена паруса на паровую машину — произошло 25 лет назад. С тех пор принципиальная конструкция линкора никаких изменений не претерпела, несмотря на то, что машиностроение, артиллерийское дело и взрывчатые вещества ушли далеко вперед. Флот представлял собой скопище кораблей, столь разительно отличавшихся друг от друга своими размерами, скоростью хода, вооружением, что вести согласованные действия — случись в них нужда — было бы затруднительно, а то и невозможно. Прежде всего, устарели ходовые части кораблей, оснащенные поршневыми возвратно-поступательными паровыми машинами. Это изобретение, столетие с лишним назад воспринимавшееся как чудо техники, теперь давно уже исчерпало лимит возможных модернизаций. Машина была громоздкой, тяжеловесной и ненадежной. Самые последние её модели могли обеспечить кораблю скорость лишь в 18 узлов хода, но от большей части тех линкоров и миноносцев, что собрались в Спитхедде в конце июня 1897 года, больше 11 ждать не приходилось. ... Впрочем, решение всех этих проблем уже нашли: чудакватый лудильщик по имени Чарльз Парсонс изобрел паровую турбину, в которой пар, вращая веерообразные «лопатки», приводил в движение вал». Вооружение кораблей британского флота тоже требовало модернизации. Английский флот, как и русский, на протяжении почти ста лет вооружался бессистемно, так что огневая мощь одних орудий сводилась на нет другими. К сожалению, этот недостаток и сегодня проявляется даже в перспективных проектах отечественных кораблей нового столетия. На вооружении некоторых английских кораблей, спущенных на воду более 100 лет назад, стояли безнадежно устаревшие пушки, заряжавшиеся ещё с дула.

В самом конце девятнадцатого столетия, в отличие от России, с таким бедственным положением своих флотов не согласились в Германии сам король прусский, Император германский Вильгельм Второй и блестящий адмирал Альфред фон Тирпиц, в Англии — выдающийся адмирал Первый Лорд Адмиралтейства барон Джон Арбутнот Фишер (1841–1920).



ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ
ЛОРД ДЖОН
АРБУТНОТ ФИШЕР

Многие историки считают, что именно этим государственным деятелям мировое кораблестроение обязано своим наиболее динамичным развитием на многие годы. Гибель Российского Императорского флота только способствовала внедрению их грандиозных планов развития национального военного кораблестроения. Опыт нашего позора стал для них историческим уроком и определил на долгие перспективы направления развития кораблестроительной науки и военно-морской идеологии. Их пытливый ум «усмотрел необходимость коренных реформ» национальных военных флотов, вытекающих из трагедии Цусимы.

В «Военной энциклопедии», изданной в Петербурге в 1912 году, т.5(6) на стр. 377 указывается: «Только энергии, упорству и силе воли своего императора Германия обязана прекрасными верфями, портами и приморскими крепостями и сильным флотом. До Франко-прусской войны 1870–1871 гг. в Германии не существовало кораблестроительных бюро, и первые бронированные фрегаты были куплены во Франции и Англии; частные верфи в Данциге, Штетине могли строить только корветы и канонерские лодки малого тоннажа, государственные верфи в Вильгельмсгафене и Киле только ещё строились. Но уже 23 сентября 1890 года, открывая порт в Штетине, Вильгельм Второй произносит новое для Германии слово. «Наша будущность на воде», и это становится лозунгом как его личной деятельности, так и всего германского народа. ... Сам он с присущей ему экспансивностью отдается теоретическому и практическому изучению морского дела: составляет сравнительные таблицы морских сил европейских держав, изучает морские программы, принимает личное участие в работах созданного им кораблестроительного технического общества, составляет проекты морских судов, руководит маневрами флота, инспектирует морские учреждения, поощряет торговое судостроение и рядом торговых договоров содействует морской торговле Германии. «Трезубец Нептуна должен быть в наших руках», — говорит он громко, на весь свет, в одной из своих речей. «Я не успокоюсь, пока не поставлю флот на высоту армии», пишет он брату, принцу Генриху, в 1897 году. «Что мой дед сделал для армии, я сделаю для флота», — заявляет он в тронной речи 1 января 1900 года при внесе-

нии в рейхстаг большой морской программы. ... Сначала морская политика Вильгельма Второго встречала недоверие и оппозицию в народе и рейхстаге. Но он не смущается этим и проявляет огромную настойчивость.

Когда в 1897 году рейхстаг значительно сократил морскую строительную программу, он обращается к нации с лично составленным им воззванием, доказывая необходимость планомерного морского судостроения. Депутатам рейхстага он говорит в 1900 году: «Германская империя стала мировой державой; в самых отдаленных частях земного шара живут тысячи наших земляков: германские капиталы, германские знания, германская предприимчивость стремятся за океан...». В этот же период промышленникам Германии Вильгельм заявляет: «Для вас должно явиться необходимостью сильный флот, который будет могучей защитой торговых судов...».

По мнению Вильгельма Второго, за 16 лет германский флот должен был принять в свой состав до 34 линейных кораблей, 8 броненосных крейсеров, 24 крейсера и 80 миноносцев. Присутствуя лично на спуске каждого нового корабля, Вильгельм приветствовал его словами: — «Vivat sguens!» (Да здравствует следующий).

Одним из самых гениальных решений А. Тирпица, несомненно, было идеологическое обеспечение программы модернизации германского Военно-морского флота. В своих мемуарах виднейший флотоводец мира, адмирал А. фон Тирпиц вспоминал: «Мы организовывали митинги, читали лекции и особое внимание уделяли контактам с прессой всех направлений. Мы затевали поездки на побережье, где показывали людям наши корабли и причалы, мы постоянно держали в поле зрения школы: мы давали заказы литераторам, результатом чего явились горы памфлетов и романов».

Таким образом, адмирал А. Тирпиц делал главное — он формировал общественное мнение о роли и значимости для государства Военно-морского флота. Только заручившись поддержкой всего народа, адмирал приступил к непосредственному формированию кораблестроительных программ.



ВИЛЬГЕЛЬМ II
ГОГЕНЦОЛЛЕРН,
КАЙЗЕР (1859–1941)



КОНТР-АДМИРАЛ АЛЬФРЕД
ФОН ТИРПИЦ

Усилия немецкого адмирала достигли своей цели. В декабре 1897 года германский рейхстаг впервые положительно проголосовал за предложенную адмиралом программу модернизации ВМС. Принятый рейхстагом закон предусматривал постройку не менее 70 новых кораблей, и среди них 19 линкоров водоизмещением 13000 тонн и 10 броненосцев водоизмещением до 11000 тонн. В кратчайшие сроки, уже к 1904 году, численность германского флота должна была удвоиться. Массовое строительство германских кораблей началось незамедлительно. В течение первых двух лет были

заложены пять новых линкоров. Эти новейшие корабли ещё не были спущены на воду, а адмирал А. Тирпиц уже разработал новый план развития флота и представил его на рассмотрение рейхстага. В 1900 году депутатам был предложен законопроект, предусматривающий уже не только постройку трех кораблей ежегодно, но и создание новых доков, расширение гаваней и портов, дополнительный набор офицеров и матросов, увеличение сети училищ и школ для подготовки личного состава Военно-морского флота. Рейхстаг большинством голосов принял и этот закон. Основное внимание А. Тирпиц уделял тому, чтобы приучить своих сограждан к мысли об исключительной необходимости для развития и обеспечения национальной безопасности своей страны Военно-морского флота. И это вполне удалось талантливому флотоводцу. Германия в исключительно короткий срок создала мощный, современный и сбалансированный флот. Германский Военно-морской флот усилиями своего талантливого флотоводца стал одним из сильнейших флотов



Германский лин. крейсер «Геибитц»
33.000 т., 28 узл., 10—11", 12—6" и 18—88 м.м. броня—10,2"

мира. Современному руководству ВМФ России необходимо ещё и ещё раз изучить опыт А. Тирпица. Не менее показательным является и опыт английского флота.

В начале 1905 года, в те самые дни, когда русский Императорский флот спешил к берегам Япо-

нии «навстречу своей гибели», специальный Комитет, созданный Первым Морским Лордом Д.А. Фишером, уже разработал план переустройства британского флота «от киля до клотика». Адмирал Фишер неоднократно заявлял: «Я изменю все! И не советую мешать мне — я уничтожу любого, кто станет у меня на пути». Скорее всего, и нам сегодня не хватает такой позиции в руководстве Военно-морского флота. В разработанном и разосланном членам Адмиралтейства меморандуме адмирал А. Фишер писал: «Новый флот будет состоять из кораблей четырех классов и будет отвечать всем требованиям современной войны». Руководитель Адмиралтейства Англии впервые перечислял эти перспективные классы кораблей: линкоры водоизмещением 15900 тонн и скоростью хода 21 узел; броненосные крейсера таким же водоизмещением и скоростью хода около 25 узлов; эскадренные миноносцы водоизмещением 900 тонн и скоростью 36 узлов и подводные лодки водоизмещением 350 тонн и скоростью надводного хода 13 узлов. В первую очередь в Англии приступили к созданию принципиально нового линкора, создание которого было завершено в 1906 году. По опыту Англии вскоре весь мир приступил к строительству подобных кораблей. Так началась так называемая «дредноутная лихорадка».

К сожалению, в России не нашлось на тот момент времени мудрому политика и руководителя Морского Ведомства, которые были бы способны столь революционным образом изменить отечественный Военно-морской флот. Флот России по-прежнему «был музеем» устаревших образцов, а тактика его использования была крайне отсталой и рутинной.

По мнению специалистов, самой сложной проблемой при переходе Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток являлась проблема поддержания на кораблях требуемого запаса топлива — угля. Русский Императорский флот перед Русско-японской войной уже длительное время использовал на своих кораблях твердый английский уголь «Кардиф», которого в России не добывали. В тот период основной задачей заготовительного отдела портовой конторы Санкт-Петербургского военного порта и Главного управления кораблестроения и снабжения Морского министерства был активный поиск поставщиков самого лучшего угля в количестве, необ-



АНГЛИЙСКИЙ БРОНЕНОСЕЦ
«ДРЕДНОУТ» (1905–1906)

ходимом на весь переход 2-й эскадры. В докладе вице-адмирала З.П. Рожественского на совещании 10 августа 1904 года указывалось: «... по расчетам путь эскадры (18000 миль) при скорости хода в 200 миль в сутки потребует 90 дней. А всего примерно 150 дней или 5 месяцев ... при этом в пути предстоит погрузить до 210 тыс. тонн угля». Фактически для обеспечения кругосветного перехода эскадры его потребовалось 338 тыс. тонн, из них 290 тыс. тонн было подано на корабли в период их перехода в открытом море (см. ЦГА ВМФ, ф. 300, оп. 3, д. 3094, л. 126). Основным поставщиком кардифского угля, начиная с июня 1904 года, была Санкт-Петербургская фирма «К. Вахтер». Эта же фирма обеспечила поставку угля и на всей протяженности перехода. Поставкой угля на корабли эскадры руководил крупный коммерческий деятель М.А. Гинсбург. По некоторым данным, снабжение 2-ой эскадры углем обеспечивалось по контракту германской Гамбургско-Американской пароходной компанией. Практически все угольные базы по маршруту перехода эскадры находились в руках Англии, которая с 1902 года являлась союз-



УГОЛЬ НА ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЕ
КРЕЙСЕРА «АВРОРА»



УГОЛЬ НА ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЕ
КРЕЙСЕРА «АВРОРА»

ницей Японии и, естественно, снабжать русские корабли углем отказалась. Поэтому, готовясь к походу, русские корабли вынуждены были загружать уголь не только в специальные угольные ямы и трюмы, а практически во все пригодные для этой цели помещения. При этом корабли были сильно перегружены. Например, несмотря на то, что угольные ямы броненосца «Князь Суворов» были рассчитаны на 1100 тонн, на корабль было загружено более 2200 тонн угля.

Уголь принимался на корабли мешками. При этом уголь насыпали в мешки на угольщиках и потом их загружали на корабельные шлюпки, которые паровыми катерами буксировались к своим кораблям. Затем мешки поднимались на корабли, опорожнялись и отправлялись назад.

Кроме этого, в состав эскадры были включены большое количество транспортов с углем, продовольствием и пресной

водой, а также плавучая мастерская «Камчатка». Так впервые в истории было организовано, по сути дела, формирование плавучего тыла. Участник данного исторического похода, капитан 2 ранга В.И. Семенов вспоминает: «Уголь был везде: мы ходили в нем не то что по шею, а по уши. Уголь в сетчатых мешках громоздился на палубе, угольная пыль оседала в волосах, скрипела на зубах, забивала ноздри. Когда же истощился взятый с собой запас, пришлось перегружать топливо в море с «угольщиков», вызванных из попадавших по пути портов дружественных стран. Погрузка угля, которая всегда считалась самой трудоемкой и грязной работой, в условиях тропиков становилась сущим кошмаром: на траверзе Дакара, во Французской Западной Африке, температура в угольных ямах достигала почти до 50 градусов Цельсия, и даже самые крепкие и выносливые матросы выдерживали здесь не больше двадцати минут кряду».

Следует отметить, что мир до этого времени не имел опыта подачи угля на боевые корабли на ходу в таких масштабах. И в очередной раз русские моряки продемонстрировали миру свою высочайшую морскую культуру, слаженность и выучку. Конечно, если бы в свое время в Морском ведомстве России была принята концепция крейсерской войны, разработанная Великим Князем Александром Михайловичем, предполагавшая создание сети угольных станций, такой проблемы перед эскадрой не стояло бы.

Писатель В. Конецкий в дополнительном томе «Лети корабль» (см. собрание сочинений В. Конецкого в семи томах. Дополнительный том. СПб, 2003 г., стр. 159) пишет: «Никто не взял на себя труд объяснить современному читателю истинный, неброский на первый взгляд подвиг русских моряков ещё до Цусимы. ... Почти кругосветка



ПОГРУЗКА УГЛЯ В МОРЕ НА
ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ



ЮТ ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА «ОРЕЛ»
ПОСЛЕ ПОГРУЗКИ УГЛЯ



ПЕРВЫЙ В РОССИЙСКОМ
ФЛОТЕ ТРАНСПОРТ-
МАСТЕРСКАЯ «КАМЧАТКА».
РЕВЕЛЬСКИЙ РЕЙД
(сентябрь 1904 г.)

огромной эскадры в условиях английской блокады, открытой враждебности владычицы морей и всех её сателлитов, переход на угле, имея на бортах тройной–четвертной комплект боезапаса, без всяких кондишенов, витаминов, антибиотиков, прививок от тропических болезней. Сотни и сотни перегрузок угля не у причала и не на рейде, но чаще даже в открытом море при температурах за 30, мешками, по раскаленной солнцем броне, на перегруженных кораблях с резко пониженной остойчивостью, и ещё считая каждый глоток едва опресненной воды... Э, братцы! Это вам не фунт изюму съесть, как говаривала моя мама! Не только офицеры эскадры адмирала Рожественского знали, что идут на смерть. Знали кондуктора, старшины и все матросы.



ПОДАЧА УГЛЯ НА КОРАБЛИ
2-Й ТИХООКЕАНСКОЙ
ЭСКАДРЫ В ОТКРЫТОМ
МОРЕ



ПОГРУЗКА УГЛЯ
НА КРЕЙСЕР «ОЛЕГ»
С КРЕЙСЕРА 2 РАНГА «РИОН»



КРЕЙСЕРЫ «ОЛЕГ»,
«ИЗУМРУД» И ТРАНСПОРТ
«ОКЕАН» (погрузка угля
с транспорта на крейсера)

На эскадре было около 7 тысяч человек. И – ни одного дезертирства! Хорошо поработали корабельные попы. Первым принял смерть ещё в Северном море от собственного российского снаряда корабельный священник «Авроры». Похоронили его не в море, а в Танжере, ибо православие требует предание тела земле. Сотни других погибших на переходе были похоронены в море. История Военно-морских флотов мира ничего подобного по мужеству, выносливости, морской выучке, самоотверженности, растянутой на многие и многие месяцы, в преддверии заранее проигранного боя, не знает, и, Бог даст, никогда не узнает».

В отличие от вице-адмирала З.П. Рожественского, исключительно достойную оценку имел командующий флотом на Дальнем Востоке вице-адмирал С.О. Макаров. Например, контр-адмирал М. Смирнов в журнале «Зарубежный морской сборник» №10, 1930 г. пишет: «Новый командующий Флотом вице-адмирал С.О. Макаров, человек огромного воинского духа, показавший себя одним из наиболее выдающихся морских вождей, каких знает история, стремился поднять боевой дух

личного состава настолько, чтобы искупить недостатки материальной силы, и он почти успел в своей задаче, но происшедшее несчастье — гибель его флагманского корабля «Петропавловск» вместе с самим адмиралом на японской mine заграждения — ослабило эскадру настолько, что она уже не могла надеяться на успех в бою с японским флотом». На гибель С.О. Макарова откликнулись практически во всем мире и даже в самой Японии. Государь Император писал адмиралу Алексееву: «Вся Россия со мною оплакивает безвременную кончину адмирала Макарова». Императору России вторил Император Вильгельм: «Смерть адмирала Макарова большая потеря для моряков всего мира». В России особый интерес вызвал труд барона Ф.Ф. Врангеля «Памяти С.О. Макарова», опубликованный в «Морском сборнике», № 7, 1904 г. Весь русский народ горячо оплакивал смерть своего героя, своего кумира. В то же время в России находились отдельные «личности», которых не волновала смерть выдающегося флотоводца. Такие личности находились даже в непосредственном окружении Императора. Достаточно вспомнить проблемы, с которыми столкнулся выдающийся адмирал при издании своего фундаментального труда «Рассуждения по вопросам морской тактики». Третье издание этого труда было напечатано по решению Морского Генерального Штаба только в 1916 году как бесплатное приложение к «Морскому сборнику». В то же время актуальность данного труда не утрачена и до настоящего времени.

Поэтому авторы так и не смогли, даже для себя самих, найти однозначного объяснения смысла добавления к официальному приказу о назначении С.О. Макарова командующим флотом на Тихом океане. Известное дополнение к Высочайшему приказу гласило: «Ввиду же возможности перерыва сообщений между Порт-Артуром и главной квартирой Его Императорское Величество повелеть соизволил предоставить вице-адмиралу Макарову все права командующего флотом, предусмотренные Морским Уставом, и права главного командира портов Тихого океана».



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«ПЕТРОПАВЛОВСК»



С.О. МАКАРОВ НА БОРТУ
БРОНЕНОСЦА
«ПЕТРОПАВЛОВСК»



ГИБЕЛЬ ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА
«ПЕТРОПАВЛОВСК»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ОРЕЛ»



КРЕЙСЕР II РАНГА
«ИЗУМРУД»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «КНЯЗЬ
СУВОРОВ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «НАВАРИН»



ЭСКАДРЕННЫЕ
БРОНЕНОСЦЫ «БОРОДИНО»,
«ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР III», «КНЯЗЬ
СУВОРОВ» (справа налево)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «СИСОЙ
ВЕЛИКИЙ». ПОРТ-АРТУР
1900 Г.



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «ЖЕМЧУГ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ОСЛЯБЯ»



БРОНЕПАЛУБНЫЙ КРЕЙСЕР
2 РАНГА «БОЯРИН»



КРЕЙСЕРЫ «АВРОРА»,
«ЖЕМЧУГ», «ОЛЕГ». РЕЙД
МАНИЛЫ (ПОСЛЕ ЦУСИМЫ)



2-Я ЭСКАДРА ТИХОГО
ОКЕАНА НА РЕВЕЛЬСКОМ
РЕЙДЕ ПЕРЕД ПОХОДОМ

После этого трагического как для флота, так и для всей России происшествия, в Морском Министерстве было принято окончательное решение собрать все оставшиеся силы Балтийского флота и послать их на Дальний Восток. Выделенные дополнительные силы состояли из 4-х достраивавшихся эскадренных броненосцев типа «Суворов», нового эскадренного броненосца «Ослябя», старых броненосцев «Сисой Великий» и «Наварин», пяти новых крейсеров «Аврора», «Олег», «Жемчуг», «Изумруд», «Светлана», а также старого крейсера «Дмитрий Донской» и 12 эскадренных миноносцев.

К 1-му августа 1904 года главная часть судов 2-й эскадры была готова к исключительно напряженному, сложному походу. Задержалась только достройка броненосца «Орел» и крейсеров «Олег», «Жемчуг», «Изумруд».

В этот период в штабах и экипажах в очередной раз возникает вопрос об отмене похода. Однако окончательное решение было принято. Таким образом, перед эскадрой была поставлена задача: совершить невероятный по трудности переход на Дальний Восток, ни имея по пути следования ни одной базы или даже пункта маневренного базирования.



ПЛАВУЧАЯ МАСТЕРСКАЯ
«КАМЧАТКА»,
ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «СИСОЙ
ВЕЛИКИЙ», КРЕЙСЕР
«ЖЕМЧУГ», ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «НАВАРИН»,
КРЕЙСЕРЫ «АВРОРА»,
«АДМИРАЛ НАХИМОВ» И ДР.



ЭСКАДРЕННЫЕ
БРОНЕНОСЦЫ «КНЯЗЬ
СУВОРОВ», «ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР III»,
«БОРОДИНО», «ОРЕЛ»,
«ОСЛЯБЯ», КРЕЙСЕРЫ
«АЛМАЗ», «СВЕТЛАНА»



КРЕЙСЕР «ОЛЕГ
НА ПЕРЕХОДЕ (фото 1912 г.)

командир корабля капитан 1 ранга П.И. Серебренников, «Орел», командир корабля капитан 1 ранга Н.В. Юнг, а также транспорты «Анадырь», командир корабля капитан 2 ранга В.Ф. Пономарев, «Горчаков», буксирный пароход «Роланд» (на переходе был переименован в «Русь»), командир парохода капитан 2 ранга В.В. Перниц;

2-й отряд броненосцев, в состав которого входили эскадренные броненосцы «Ослябя» (под флагом контр-адмирала Д.Г. фон Фель-

Вызывает удивление факт того, что внутри самой Российской Империи уже тогда готовилось необоснованное общественное мнение о бездарности всего руководящего состава отечественного военного и Военно-морского ведомства. Более того, в стране все чаще раздавались слова приветствия ещё не состоявшимся победам японского флота. Может быть, это и была та сила, которая, по словам С.О. Макарова, «словно бы мешала». Не хочется верить, что в Империи в то время начинало «процветать предательство» под видом национальных и «революционных настроений». Однако последующие события полностью это подтвердили. Россия уничтожалась «изнутри». Политика такого разложения Империи была самым тщательным образом продумана, организована и имела огромную международную финансовую поддержку.

Второго октября 1904 года 2-я эскадра под командованием контр-адмирала З.П. Рожественского вышла из Либавы. В состав эскадры входили:

1-й отряд броненосцев, включающий эскадренные броненосцы «Князь Суворов» (под флагом Командующего эскадрой), командир корабля капитан 1 ранга В.В. Игнациус, «Император Александр III», командир корабля капитан 1 ранга Н.М. Бухвостов, «Бородино», командир корабля капитан 1 ранга П.И. Серебренников, «Орел», командир корабля капитан 1 ранга Н.В. Юнг, а также транспорты «Анадырь», командир корабля капитан 2 ранга В.Ф. Пономарев, «Горчаков», буксирный пароход «Роланд» (на переходе был переименован в «Русь»), командир парохода капитан 2 ранга В.В. Перниц;

2-й отряд броненосцев, в состав которого входили эскадренные броненосцы «Ослябя» (под флагом контр-адмирала Д.Г. фон Фель-



КОМАНДИРЫ КОРАБЛЕЙ 2-Й ТИХООКЕАНСКОЙ ЭСКАДРЫ

керзама), командир корабля капитан 1 ранга В.И. Бэр, «Сисой Великий», командир корабля капитан 1 ранга М.В. Озеров, «Наварин», командир корабля капитан 1 ранга барон фон Б.А. Фитингоф, броненосный крейсер «Адмирал Нахимов», командир корабля капитан 1 ранга А.А. Родионов, транспорт «Метеор»;

1-й отряд крейсеров: крейсер «Дмитрий Донской» (под флагом контр-адмирала О.А. Энkvиста), командир корабля капитан 1 ранга И.Н. Лебедев, крейсер «Аврора», командир корабля капитан 1 ранга Е.Р. Егорьев, транспорт-мастерская «Камчатка», командир корабля капитан 2 ранга А.И. Степанов;

2-й отряд крейсеров: крейсер «Светлана» (брейд-вымпел капитана 1 ранга С.П. Шеина), крейсер «Алмаз», командир корабля капитан 2 ранга И.И. Чагин, крейсер «Жемчуг», командир корабля капитан 2 ранга П.П. Левицкий;

1-й отряд миноносцев: миноносцы «Блестящий», командир корабля капитан 2 ранга А.С. Шапов, «Безупречный», командир корабля



БОРОДИНСКИЙ БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР «СИСОЙ ВЕЛИКИЙ»



КРЕЙСЕР ЛТО ПАМЯТИ «НАХИМОВ»



ТРАНСПОРТНЫЙ КОРАБЛЬ «МЕТЕОР»



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ
«ПРОЗОРЛИВЫЙ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ «БУРНЫЙ»



БУКСИРНЫЙ ПАРОХОД
«РОЛАНД» («РУСЬ»)



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «РЮРИК»

командир корабля капитан 2 ранга Г.Ф. Керн, «Грозный», командир корабля капитан 2 ранга К.К. Андржеевский, «Пронзительный» и «Резвый». В 1904 году командиром крейсера «Олег» и одновременно командиром достраивающихся кораблей был назначен капитан 1 ранга Л.Ф. Добротворский.



КОНТР-АДМИРАЛ
Л.Ф. ДОБРОТВОРСКИЙ
(1856–1915)

капитан 2 ранга И.А. Матусевич, «Бодрый», командир корабля капитан 2 ранга П.В. Иванов, «Прозорливый», транспорт «Корея»;

2-й отряд миноносцев: миноносцы «Бедовый», командир корабля капитан 2 ранга Н.В. Баранов, «Буйный», командир капитан 2 ранга Н. Коломийцев, «Быстрый», командир корабля лейтенант П.А. Рихтер, «Бравый», командир корабля лейтенант П.П. Дурново, транспорт «Китай».

На момент выхода эскадры в портах Балтийского моря, на заводах остались предназначенные для присоединения к эскадре, но еще не готовые крейсера «Олег», командир корабля капитан 1 ранга Л.Ф. Добротворский, «Изумруд», командир корабля капитан 2 ранга барон В.Н. Ферзен, вспомогательные крейсера «Днепр», «Рион», миноносцы «Громкий», «Рион», миноносцы «Громкий»

14 февраля 1905 года отряд Л.Ф. Добротворского в составе крейсеров «Олег», «Изумруд», миноносцев «Громкий», «Грозный» и вспомогательных крейсеров 2 ранга «Рион» и «Днепр» присоединился к эскадре вице-адмирала З.П. Рожественского у острова Мадагаскар. Следует отметить, что Л.Ф. Добротворский с честью выполнил поставленные перед ним задачи и обеспечил безаварийный переход кораблей отряда.

21-го октября усиленная эскадра З. П. Рожественского прибыла в Танжер. Для дальнейшего следования эскадра разделилась. Новые броненосцы, имевшие большую осадку, вынуждены

были огибать Африку, с ними пошли броненосные крейсера «Дмитрий Донской», «Адмирал Нахимов», крейсер «Аврора», пять транспортов и госпитальное судно «Орел» («Орел» под командованием Я.К. Лохматова). Остальные корабли под командованием контр-адмирала Д.Г. Фелькерзама пошли через Суэцкий канал. Отряд Д.Г. Фелькерзама совершил переход до Мадагаскара за 55 суток, заходя во французские порты Декан и Габун, португальский Грет Фиш Бей и германский Ангра-Пеквена. 16 декабря отряд прибыл на Мадагаскар в бухту С.Мари. Отряд З.П. Рождественского прибыл на Мадагаскар в бухту Носси-бе 15 декабря 1904 года.



2-Я ТИХООКЕАНСКАЯ
ЭСКАДРА В НОСИ-БЕ



КРЕЙСЕР «ОЛЕГ»

Третьего ноября из Ливавы вышел отряд кораблей, в составе крейсеров «Олег», «Изумруд», вспомогательных крейсеров «Днепр», «Рион» и 5 эскадренных миноносцев.

3-го февраля вышла в море под командованием контр-адмирала Н.И. Небогатова дополнительная 3-я эскадра в составе броненосца «Император Николай I», командир корабля капитан 1 ранга В.В. Смирнов, броненосцев береговой обороны «Адмирал Сенявин», командир корабля капитан 1 ранга С.П. Григорьев, «Адмирал Ушаков», командир корабля капитан 1 ранга В.Н. Миклуха, «Генерал-адмирал Апраксин», командир корабля капитан 1 ранга Н.Г. Лишин, броненосца (крейсера 1 ранга) «Владимир Мономах», командир корабля капитан 1 ранга В.А. Попов, госпитального судна «Кострома», под командованием полковника Н. Смельского, буксира «Свирь», командир прапорщик Г.А. Розенфельд, транспортов «Курония» и «Ливония».

Решение о направлении на Дальний Восток 3-й эскадры было принято после доклада управляющего Морским Министерством вице-адмирала Ф.К. Авелана Его Величеству Императору Николаю II от 22 ноября 1904 года, который разрешил ассигновать 2 млн. рублей на её снаряжение и подготовку к переходу к 15 мая



КОНТР-АДМИРАЛ
Н.И. НЕБОГАТОВ



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «РИОН»



Полностью готовый 3-й эскадренный флот, включающий броненосцы, крейсера и миноносцы. Видны: броненосец «Император Николай I» и крейсер «Память Азова» (в центре). Видна также транспортная эскадра.



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «ВЛАДИМИР АЛБАТРОС»



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «ПАМЯТЬ АЗОВА»



ЭСКАДРА КОНТР-АДМИРАЛА
Н.И. НЕБОГАТОВА В СУЭЦЕ

«Адмирал Сенявин», «Адмирал Ушаков», «Генерал-адмирал Апраксин» и крейсер I ранга «Владимир Мономах». Для создания плавучего тыла были зафрахтованы три транспорта, дополнительно Морское ведомство приобрело морской буксир «Свирь», способный совершать океанские переходы. Уже во время перехода на стоянке в бухте

1905 года. В состав 3-й эскадры первоначально были включены эскадренные броненосцы «Слава», «Император Николай I», «Император Александр II», три броненосца береговой обороны типа «Адмирал Сенявин», крейсера I ранга «Память Азова», «Владимир Мономах», до девяти новых минных крейсеров и восемь эскадренных миноносцев типа «Сокол».

Решение о посылке 3-й эскадры принималось в развитии предложения командующего Тихоокеанским флотом вице-адмирала Н.И. Скрыдлова, который ещё в апреле 1904 года выдвинул план последовательного наращивания морских сил на Дальнем Востоке. Непосредственным инициатором снаряжения 3-й эскадры выступил главный командир Балтийского флота вице-адмирал А.А. Бирилев. Окончательное решение о направлении сил 3-й эскадры на Дальний Восток было принято на состоявшемся в Санкт-Петербурге 11 декабря 1904 года совещании под председательством Его Императорского Высочества Великого Князя Алексея Александровича. На совещании присутствовали адмиралы Ф.К. Авелан, Е.И. Алексеев, Ф.В. Дубасов, А.А. Бирилев, И.М. Диков, П.И. Безобразов, А.А. Вирениус, Н.И. Небогатов. По итогам этого совещания было принято решение послать на соединение со 2-й эскадрой Отдельный отряд судов в следующем составе: броненосцы «Император Николай I»,

Суда (остров Крит) к отряду присоединились госпитальное судно «Кострома», транспорт «Герман Лерхе» и водолей «Граф Строганов». Следует отметить, что в период стоянки в бухте Суда корабли 3-й эскадры посетила королева эллинов Ольга Константиновна и благословила команды иконами. Здесь же произошло и ещё одно значительное событие — встреча офицеров отряда с героем Порт-Артура, командиром эскадренного броненосца «Севастополь», капитаном I ранга Н.О. фон Эсенном, возвращающимся на родину с Дальнего Востока. После этой встречи была налажена планомерная боевая подготовка отряда к морскому сражению.



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ИМПЕРАТОР
НИКОЛАЙ I»

Снаряжение отряда было поручено бывшему начальнику Учебного отряда Черноморского флота контр-адмиралу Н.И. Небогатову, который в 1900–1902 гг. являлся ближайшим помощником З.П. Рожественского. Боевые корабли эскадры прошли частичную модернизацию. Например, на кораблях были установлены дальнометры Барра и Струда, оптические прицелы системы Перепелкина, радиотелеграфные станции системы Слаби-Арко германской фирмы «Телефункен». Новым в боевом снабжении отряда, по сравнению со снабжением кораблей 2-й эскадры, стала замена фугасных чугунных снарядов на стальные, бронебойные снаряды калибра 152 мм получили «колпачки Макарова». Все корабли эскадры перекрасили в черный матовый цвет, в том числе и дымовые трубы.

Вопрос о назначении контр-адмирала Н.И. Небогатова командующим эскадрой окончательно решился 22 января 1905 года, когда контр-адмирал М.А. Данилевский отказался от этой должности. Флаг-капитаном был назначен капитан 2 ранга В.А. Кросс. Командиров кораблей определял лично вице-адмирал А.А. Бирилев. 26 апреля 1905 года, совершив за 83 дня переход в 12000 миль, отряд Н.И. Небогатова присоединился ко Второй Тихоокеанской эскадре в 20 милях от бухты Ван-Фонг.

В обеспечении труднейшего перехода огромная заслуга принадлежит старшим инженерам-механикам отряда, капитанам М.И. Хватову («Император Николай I»), Ф.А. Яковлеву («Адмирал Ушаков»), штабс-капитану П.Н. Милевскому («Генерал-Адмирал Апраксин»), поручику П.К. Яворовскому («Адмирал Сенявин»),



КОРОЛЕВА ЭЛЛИНОВА ОЛЬГА
КОНСТАНТИНОВНА



БРОНЕНОСЕЦ БЕРЕГОВОЙ
ОБОРОНЫ «АДМИРАЛ
СЕНЯВИН»



БРОНЕНОСЕЦ БЕРЕГОВОЙ
ОБОРОНЫ «ГЕНЕРАЛ-
АДМИРАЛ АПРАКСИН»

подполковнику Е.А. Корнильеву («Владимир Мономах»).

В рамках монографии хотелось бы обратить внимание на один факт, который специалисты, как правило, не анализируют. В первой походной колонне в кильватере за крейсером «Владимир Мономах» следовал крейсер 2 ранга «Русь». Уже на третий день похода на крейсере обнаружилась течь конденсатора главной машины, а 8 февраля специальная комиссия признала, что котлы крейсера «Русь» несмотря на выполненный перед походом плановый ремонт, не пригодны для длительной эксплуатации. 12 февраля крейсер «Русь», возвратился в Либаву. На крейсере 2 ранга «Русь» впервые в мире и отечественном Военно-морском флоте в специальных ангарах находилось различное воздухоплавательное оборудование. Воздухоплавательное оборудование включало в себя девять аэростатов германского производства: четыре змейковых наблюдательных аэростатов; один сферический аэростат для свободных полетов; четыре змейковых сигнальных аэростатов для подъема антенн беспроводного телеграфа.

Идея создания и включения в состав эскадры «специального воздухоплавательного разведчика с большим ходом, вполне оборудованного и снабженного необходимым имуществом по своей специальности» принадлежала вице-адмиралу З.П. Рожественскому. Следует отметить, что ввод в строй крейсера «Русь» не потребовал длительного времени. Однако в Русско-японской войне он так и не участвовал. Этот факт является ещё одним тёмным пятном в истории Русско-японской войны.

Вот как о подготовке 3-й эскадры пишет ее участник М.П. Корецкий (Морские записки, №39, 1955 г., стр. 23–29): «Суда эти ника-

кими боевыми качествами не обладали. Броненосец «Николай I» был стар, три броненосца береговой обороны были предназначены только для плавания вблизи берегов Балтийского моря, а уж про старика «Мономаха» и говорить нечего — это был раньше парусный фрегат, переделанный впоследствии в крейсер



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «РУСЬ»

с ходом 14 узлов. Поставили на него новые пушки, нагроулили снаряды, набрали команду из новобранцев 1905 года и пошли. ... Куда и зачем пошли, никто не любопытствовал. Пошли — и ладно».

26-го апреля эскадра соединилась с другими отрядами в море «близ Ван-Фонга». Соединенная эскадра была переформирована следующим образом:

1-й броненосный отряд: эскадренные броненосцы «Князь Суворов» (под флагом вице-адмирала З.П. Рожественского, год спуска 1902 г.), «Император Александр III» (1901 г.), «Бородино» (1901 г.), «Орел» (1902 г.),

2-й броненосный отряд: эскадренные броненосцы «Ослябя» (1898 г.), «Сисой Великий» (1894 г.), «Наварин» (1891 г.), «Адмирал Нахимов» (1885 г.),

3-й броненосный отряд: эскадренный броненосец «Император Николай I» (1891), броненосцы береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» (1896 г.), «Адмирал Сенявин» (1894 г.), «Адмирал Ушаков» (1893 г.),

Крейсерский отряд: крейсера 1 ранга «Олег» (1903 г.), «Аврора» (1900 г.), «Дмитрий Донской» (1886 г.), «Владимир Мономах» (1883 г.), «Рион» (1902), «Днепр».

Разведочный отряд: «Светлана», «Кубань», «Терек», «Урал». На борту вспомогательного крейсера «Урал» находился старший флаг-офицер штаба командующего флотом Тихого океана (в дальнейшем флаг-офицер штаба Наместника Его Императорского Величества на Дальнем Востоке) М.А. Кедров.

Старшим штурманом крейсера 2 ранга «Терек» был Н.Н. Матусевич, впоследствии вице-адмирал и выдающийся русский ученый гидрограф.



М.А. КЕДРОВ
(1878–1945)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР III



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «БОРОДИНО»



КРЕЙСЕР «ВАРЯГ»



ТРАНСПОРТ «ИРТЫШ»



ПЛАВУЧИЙ ГОСПИТАЛЬ
КРАСНОГО КРЕСТА «ОРЕЛ»

1-й минный отряд: крейсера 2 ранга «Жемчуг» (1903 г.), «Изумруд» (1902 г.), эскадренные миноносцы «Бедовый» (1902 г.), «Быстрый» (1902 г.), «Буйный» (1902 г.), командир капитан 2 ранга Н.Н. Коломийцев, «Бравый» (1902 г.).

2-й минный отряд: эскадренные миноносцы «Громкий» (1903 г.), «Грозный» (1903 г.), «Блестящий» (1902 г.), «Безупречный» (1902 г.), «Бодрый» (1902 г.).

Отряд транспортов включал в свой состав крейсер 2 ранга «Алмаз» (1903 г.) и 14 различных вспомогательных судов, а также госпитальные суда «Орел» и «Кострома». Заведующим транспортными судами 2-й эскадры флота Тихого океана являлся капитан 1 ранга О.Л. Радлов.

Таким образом, под флагом вице-адмирала З.П. Рожественского собрался целый флот: 11 броненосцев, 5 больших и 3 малых крейсера, 9 миноносцев, а также вспомогательные суда и транспорты.

Поразительным фактом является то, что за весь период этого труднейшего перехода из всего состава кораблей эскадры только три миноносца «Пронзительный», «Прозорливый» и «Резвый» по причине неисправности механизмов были возвращены в Россию или оставлены в Средиземном море. Эскадренный миноносец «Резвый» возвращен в Россию из Красног моря, эскадренные миноносцы «Пронзительный» и «Прозорливый» были оставлены в Средиземном море. Это уже само по себе было подвигом русских моряков. В то же время многие специалисты отмечают существенные конструктивные

и технологические недостатки, характерные для отечественных эскадренных миноносцев того времени. Например, инженер-механик

эскадренного миноносца «Громкий» В.В. Сакс в своих воспоминаниях пишет: «Конструкция, вооружение и устройство миноносца «Громкий» были идентичны с типом «Бравый», и поэтому я не буду останавливаться на деталях, а только позволю себе указать на затруднения, связанные с переходом океана без баз миноносцами этого класса. Эти суда были спроектированы для кратких выходов из портов, и после атаки на неприятеля должны были возвращаться в свою базу для пополнения запасов угля и воды и для переборки механизмов и чистки котлов. Главные поршневые двигатели собирались, принимая во внимание полное расширение машин вдоль осевой линии при полном ходе, и имели перекосы при малых и даже средних ходах. Такое устройство заставляет избегать малых ходов, так необходимых для экономии топлива на длинных переходах. Фильтры питательной воды были спроектированы, не принимая во внимание возможной частой их чистки. Что касается паровых водотрубных котлов, то их необходимо было питать исключительно дистиллированной водой и подвергать как можно чаще щелочению. Кипятильники были малого размера и были недостаточны для пополнения питательной воды. Запасы угля были рассчитаны на недолгое пребывание вне порта, а потому требовали частого пополнения. Что касается конструкции корпуса, то хотя вдоль бортов и были предусмотрены защитные привальные брусья, они не могли предохранять тонкие листы от повреждения корпуса судна при погрузке угля и запасов в открытом море на зыби. Руль был недостаточно прочной конструкции...» («Морские записки», vol. XIII, №4 (40) стр. 3–13, vol. XIV, №1 (41), стр. 22–37).

Следует отметить, что в составе Императорского флота того времени было достаточно много эскадренных миноносцев, построенных во Франции и других странах. Именно эти корабли и отличались наименьшей надежностью. Например, по прибытии С.О. Макарова в Порт-Артур начальник штаба флота контр-адмирал М.П. Молас (1852–1904) докладывал: «... Из тринадцати присланных в Порт-Артур «иностранцев» на трех сразу же пришлось менять котлы, а на четырех провести полный ремонт. У «Грозового» и сейчас текут трубки, у «Расторопного» что-то с машиной...».

Хотелось бы в очередной раз обратиться к отмеченной выше статье М.П. Корецкого: «Весь поход до Цусимы, который продолжался беспрерывно 14 дней, с двумя погрузками угля в открытом море, мы провели на вахте и при орудиях. Вы поймете ту страшную усталость,



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ
«ПОРАЖАЮЩИЙ»
(ТИПА «СОКОЛ»)

которую чувствовали люди, имея возможность спать только 2–3 часа в сутки в течение двух недель, после чего попасть прямо в бой, беспрецедентный в истории, продолжавшийся почти два дня. Но дух людей не умирал. Жили «одними нервами, верили в победу, не представляли собой возможность поражения».

Страшный груз ответственности лежал на плечах вице-адмирала З.П. Рожественского, совершившего первым в мире этот тяжелейший по условиям переход броненосцев от Либавы до Мадагаскара вокруг мыса Доброй Надежды и тем самым подтвердившего свою репутацию прекрасного моряка. В одном из писем домой З.П. Рожественский писал: «Иду с завязанными глазами, плетемся два месяца, а учиться ничему не можем, перезабыли все, что в Ревеле выучили, а теперь только и заботы, как бы ползти вперед и не растерять хромых и слепых...».

Известие о гибели артурской эскадры и падение Порт-Артура потрясло всех. Например, капитан 2 ранга В.И. Семенов написал в своем дневнике: «Если бы в Петербурге поняли всю безнадежность (чтобы не сказать преступность) нашей авантюры, если бы оттуда получено было категорическое приказание возвратиться, — я бы не только не возроптал, но, уже в достаточной мере ознакомившись с боеспособностью армады, сказал бы от чистого сердца: «Слава Богу! Догадались вовремя!» ... Не решусь утверждать, но смею думать, что адмирал держался приблизительно такого же мнения ... Если среди нас, в тесном кают-компанийском кругу, не находилось человека, который рискнул бы сказать громко: «Нет надежды! Впереди — бесполезная гибель, надо возвращаться!» — то мог ли адмирал, на которого «с верою и крепкою надеждою взирала вся Россия», сам заговорить о возвращении».

О роли командующего эскадрой З.П. Рожественского в организации и обеспечении беспрецедентного перехода писал в одном из своих писем другу флаг-офицер эскадры лейтенант Е.В. Свенторжецкий: «Никакое донесение, никакое самое яркое описание не в состоянии изобразить всю тяжесть перехода Второй эскадры. Первый раз в истории флота всего мира мы видели большую эскадру, которая, не имея ни морских баз, ни угольных станций, состоя из судов всевозможных типов и возрастов, отважилась двинуться в столь далекий

путь. Политическая и стратегическая обстановка плавания хорошо известна, но надо было лично испытать всю тяжесть этих дипломатических переговоров с различными администрациями — в Испании и в Африканских колониях, чтобы перечувствовать то, что перечувствовал адмирал. Любой испанский жандарм мог унижить наше самолюбие, любой командир старого полуразвалившегося европейского станционера с сознанием собственного достоинства и правоты мог заставить нас призадуматься, не говоря уже о различных требованиях и намеках колониальных губернаторов. Надо было иметь только такт, сдержанность и ум Зиновия Петровича, чтобы обойти все эти трудности, не уронив достоинства вверенной ему эскадры... Отряд броненосцев, не имея ни одной угольной станции и поддерживаемый угольной любезностью «Гамбург-Американской линии», шел вокруг мыса Доброй Надежды. Броненосцы — вокруг мыса! Это, кажется, первый пример в истории. Англичане, при известной всему миру прекрасной обстановке для судов их флота, посылали два броненосца из эскадры Канала в Кейптаун — в виде опыта. Переход броненосцев вокруг мыса представлял поразительное зрелище. Громадные корабли походили скорее на угольные транспорты. Нельзя было надеяться на уголь при всяких условиях, и потому суда брали усиленные запасы. На броненосцы принималось вместо 1100 тонн — до 2500. Все, что возможно, заваливалось углем. 75-миллиметровые батареи, с совершенно не годными для моря орудиями, были наглухо задраены и обращены в угольные ямы. Уголь грузился в коридоры, на срезы, на ют — везде, где только можно было найти свободное место. Грязь была невыносимая. Весь корабль, все офицерские каюты были покрыты тонким слоем кардифской пыли. Весь переход от Танжера до Мадагаскара был непрерывной угольной операцией. Как только эскадра приходила на рейд, где ожидали её угольщики, тотчас к борту подходил угольщик, и все лебедки, все стрелы Темперлея начинали моментально работать. В это время начинались бесконечные переговоры с местной администрацией, посылались многочисленные телеграммы в метрополию, мы прилагали все силы, чтобы затянуть переговоры, пользуясь временем для угольной операции. Погрузка угля обратилась в спорт, грузили на призы. Окончив погрузку угля, отряд тотчас выходил в море и следовал дальше. С выходом в море, на верхнем мостике появился адмирал. Он почти не сходил оттуда ни днем, ни ночью. Отряд двигался безостановочно только потому, что неустанная энергия Зиновия Петро-

вича подгоняла броненосцы. С негодными рулевыми приборами броненосцы обошли мыс с промежутками между кораблями в 2 кабельтова ... Ничего не проходило без внимания адмирала. ... Никакие поломки не могли заставить его зайти для исправления в ближайший порт, и только сигналы, эти бесконечные и подчас оскорбительные сигналы с категорическими требованиями, могли благополучно провести отряд из Танжера на Мадагаскар. Переходы при страшной жаре и вечных погрузках угля донельзя утомляли личный состав, и когда отряд был на ходу, нечего было и думать о какой-нибудь серьезной боевой подготовке. Люди, истомленные жарой и работой, лежали на грудах угля и беспомощно проводили жаркие часы дня...».

Роковую роль в трагедии Цусимы сыграла совершенно необоснованная длительная стоянка кораблей Второй эскадры на Мадагаскаре. За этот период японский флот полностью восстановил свою боевую готовность после Порт-Артура. О состоянии кораблей эскадры на этой стоянке и их экипажей наиболее образно написано капитаном 2 ранга В.И. Семеновым и флаг-офицером эскадры лейтенантом Е.В. Свенторжецким (1865–1905). Например, В.И. Семенов писал в своем дневнике: «Жара, сырость, духота — нестерпимые. Стоянка в этом климате и даже не столько климат, как самый факт стоянки, пагубной задержки, действуют на всех угнетающе. Близко, боюсь сказать, полная деморализация... Тошно писать. Скорее бы вперед, чтобы чем-нибудь кончилось...». Флаг-офицер эскадры в письме своему другу писал более категорично: «Флот наш, совершенно отрезанный от каких-либо отечественных баз сосредоточился на северной оконечности Мадагаскара, вдали от театра военных действий. Он должен начать новую победоносную войну. Чем обеспечен этот флот? Ничем. Он никогда не чувствовал себя таким осиротелым и необеспеченным, как теперь. Единственная база Владивосток — очень далекая, она никогда не была так далека для русского флота, как теперь.

Достигнуть Владивостока — значит преодолеть все трудности плавания на театре военных действий... Вторая эскадра совершенно не обеспечена. Вам хорошо известны недоразумения с Гамбург-Американской компанией, поставляющей нам уголь? Теперь уже ощущается недостаток в машинных материалах, провизии, в одежде. Смешно, но правда, что почти вся команда на эскадре ходит в лаптях, сделанных из ворсы...

Наконец, что не менее важно, — это отсутствие веры личного состава эскадры в успех экспедиции. Через неделю — год войны. Каковы её результаты? Вам они лучше известны. Так неужели же после года неудач, после потери лучших сил флота с его базой на главном театре, после годовых неудач на сухопутном фронте, после установившегося господства неприятеля на море, можно ждать от флота, неподготовленного, вследствие тяжелых условий плавания, к бою, от флота, находящегося у берегов Мадагаскара, то есть совершенно изолированного от отечественной единственной базы, — ждать успехов и утвердительного решения той задачи, которая была нам сообщена? Без сомнения, нет. В эту войну мы никогда не будем владеть морем. Ведь для того, чтобы владеть морем, надо уничтожить противника на море, а разве мы можем это сделать с нашими силами?».

Командующий и его штаб неоднократно пытались убедить Петербург в бесполезности и даже преступности столь длительной стоянки, но тщетно. Например, 29 января 1905 года З.П. Рожественский телеграфировал в Морское министерство: «Если движение эскадры на театр военных действий будет надолго задержано, дисциплина будет расшатана в конце. За самые тяжкие преступления нет наказания, потому что в карцере людидохнут, а часовые при них заболевают. Смертной казнью команды деморализовались бы окончательно. Рожественский». По поводу смертной казни вице-адмирал З.П. Рожественский говорил: «Я не могу приговаривать к смертной казни людей, идущих на верную смерть». В ответ на очередную телеграмму командующего Морское министерство направляло в его адрес откровенную дезинформацию о передвижении сил японского флота. На следующий день командующий обращается телеграммой на имя Его Величества: «... В виду бесплодной потери всей Первой эскадры могу рассчитывать достигнуть с потерями Владивостока и, опираясь на него, действовать на севере. Прорваться во Владивосток считаю возможным при быстром движении, исключаяем возможность соединения с Небогатовым в пути...». В ответ на это обращение командующего Второй эскадрой Его Величество Император повторно направил свою предыдущую телеграмму: «... возложенная на Вас задача состоит не в том, чтобы с некоторыми судами прорваться во Владивосток, а в том, чтобы завладеть Японским морем». Таким образом, связанный ожиданием совершенно ненужных эскадре сил, вице-адмирал З.П. Рожественский терял последние теоретические надежды на благоприятный исход всей кампании.

В начале февраля общее недовольство бесцельной, а, по мнению специалистов, и преступной стоянкой, приняло исключительно резкие формы, поэтому командующий 8 февраля собрал у себя штаб, флагманов, командиров броненосцев и зачитал им выдержки из всех своих телеграмм, направленных в Морское Министерство и лично Его Величеству. После данного совещания командующий в очередной раз телеграфировал в Петербург в Морское Министерство: «Считаю, безусловно, необходимым пересечь Индийский океан, как только удалятся недоразумения с угольщиками. Отряд Небогатова не будет иметь надобности спускаться к Мадагаскару, сократив путь на 2000 миль, идя напрямик. ... Дальнейшее пребывание на Мадагаскаре немыслимо. Эскадра съедает себя и разлагается физически и нравственно. Через три месяца стоянки здесь эскадра оказалась бы уже не способной сделать трудный переход через Индийский океан. Полагаю идти не позднее 25 февраля. Рождественский». 26 февраля вице-адмирал З.П. Рождественский телеграфирует Российскому Императору: «Первая эскадра, имевшая перед войной 30 боевых судов и 28 миноносцев, оказалась недостаточной для овладения морем. Второй эскадре, имеющей 20 боевых судов и только 9 миноносцев, задача овладения морем теперь не по силам, потому что от Первой эскадры не осталось ничего, кроме «России». С присоединением Небогатова силы не будут достаточными для овладения морем, прибавляя 4 плохих судна, Небогатов прибавит 8 транспортов, защита которых свяжет движение эскадры. Если бы в Средиземном море с Небогатовым соединился Чухнин с тремя броненосцами и двумя крейсерами Черного моря ... то такой флот, при условии неусыпного снабжения его запасами, мог бы владеть морем. Если же присоединения черноморцев невозможно, то ближайшей задачей 2-ой эскадры должно быть достижение Владивостока, а затем, по освобождении от транспортов, возможно прерывное плавание главных сил на сообщениях неприятеля с метрополией и вспомогательных крейсеров на путях подвоза контрабанды. Дальнейшее ожидание 2-ой эскадры на Мадагаскаре требовало бы организации всего снабжения ... Поэтому, имея ныне Всемилощивейшее соизволение Вашего Императорского Величества, выйду в последних числах февраля по назначению, рассчитывая, что Морское Министерство не упустит времени озаботиться доставкой угля помимо немцев, которые нам изменили. Теперь же, пользуясь отвлечением внимания японцев от Владивостока, следует немедленно по-

сылать туда в огромных количествах уголь, рассчитывая, что дойдет четвертая часть. Генерал-адъютант Рожественский». Фактически данной телеграммой командующий 2-ой эскадрой предупреждал Императора и доказывал практическую бессмысленность дальнейшего перехода. В окружении З.П. Рожественского считали, что командующий надеялся, что после этого доклада Император примет решение на возвращение флота на Балтийское море. Однако на данную телеграмму командующего ответа от Его Величества Императора не последовало.

3 марта 1905 года 2-ая эскадра продолжила беспрецедентный в истории мореплавания подвиг. Огромная, различная по своему составу эскадра, не имея ни одной базы, ни средств технического и тылового обеспечения, преодолевая немыслимые трудности, уже потрясла мир эскадренным переходом вокруг мыса Доброй Надежды и теперь осуществляла не менее сложный переход через Индийский океан, ведомая железной рукой и неукротимой волей своего командующего.

Протяженность кратчайшего пути от Кронштадта до Владивостока через Суэцкий канал составляет 12525 миль. Кратчайшее расстояние до Владивостока вокруг мыса Доброй Надежды равняется 15845 миль.

29 марта командующий эскадрой направляет Императору историческую телеграмму: «29 марта эскадра проходит мимо Сайгона. Направляюсь двести миль севернее в бухту Камран. По-видимому, японский флот близко. Получаем беспроволочные телеграммы, нам непонятные. Если эскадра нужна ещё Владивостоку, если там есть пища для лишних тридцати тысяч, если остались боевые запасы для флота, то необходимо идти немедленно, не ожидая Небогатова. Потеря одной недели была бы непоправима. Если будет повелено идти во Владивосток, то необходимо, чтобы Министерство держало это в тайне, даже от старших служащих, и поддерживало агентскими телеграммами мнение, что эскадра будет ожидать здесь соединения с Небогатовым. Если же поздно уже высылать эскадру во Владивосток, то необходимо её вернуть в Россию — без базы она существовать долго не сможет ... Запрашиваю Высочайшее повеление о дальнейшем движении соответственно положению дел на театре военных действий и положению Владивостока особенно. Если надо идти дальше, то необходимо очень поспешить...».

Несмотря на предупреждение командующего, эскадра в очередной раз ожидала отряд Небогатова. 11 апреля вице-адмирал

З.П. Рожественский получает телеграмму: «Ввиду прибытия Небогатова к острову Риу около 22 апреля, признаю возможным вам дожидаться его присоединения и этим временем воспользоваться для приема угля. ... Николай». Этой телеграммой была поставлена последняя точка в трагической судьбе 2-ой эскадры. Японский флот полностью восстановился, занял боевые позиции и ожидал подхода русской эскадры.

Таким образом, даже самим фактом успешного прибытия на Дальний Восток русская эскадра совершила небывалый по трудности и беспрецедентности в истории морской переход, не имея ни одной оборудованной и укрытой базы, пополняя уголь с транспортов в открытом море. Личному составу кораблей, кроме трудностей морского похода, приходилось еще впервые знакомиться и изучать сложные механизмы кораблей. Устранение выявленных неисправностей механизмов осуществлялось, как правило, на ходу. Если для устранения неисправности требовалась остановка корабля и постановка его на якорь, восстановление технической готовности производилось в исключительно сжатые сроки, а затем корабль самостоятельно «догонял» основные силы эскадры.

Внимание всего мира было приковано к переходу эскадры, и мир был поражен величием духа русских моряков. Несомненно, особый подвиг совершили флагманские инженеры-механики, инженеры-механики кораблей, трюмные и котельные команды. Именно их усилиями за весь период не было ни одной крупной аварии или даже поломки техники. И это несмотря на то, что корабельные механики испытывали ущемленность по службе, начиная с того, что были лишены воинских чинов в служебной иерархии, по сравнению со строевыми офицерами. Их положение на корабле обозначалось только профессионально: младший инженер-механик, старший инженер-механик, помощник инженер-механика и т. п. Механиков даже не упоминали в справочниках-ежегодниках, в так называемых «Списках лиц, состоящих в Морском ведомстве», где приводились не только фамилии офицеров, но и прохождение ими службы. В то же время эти люди являлись наиболее образованными людьми в экипажах всех кораблей Императорского флота. Если в Морской корпус принимались воспитанники с двенадцатилетнего возраста, дети потомственных и столбовых дворян, то в инженерное училище — и из семей скромного общественного положения и достатка, но непременно имевшие законченное среднее образование, преимуществен-

но выпускники реальных училищ. Очевидно, что блестящее образование механиков и позволило им, в отличие от многих командиров, успешно выполнять свои функциональные обязанности в сложнейших условиях перехода. За героизм, проявленный в Русско-японскую войну Орденом Святого Георгия 4-ой степени были награждены следующие инженеры-механики: И.Л. Франк, П.Д. Блинов, В.И. Белов, Н.В. Зорнин, Н.Г. Лейков, Н.М. Лосев, Я.С. Солда-тов, С.С. Спиридонов, П.А. Федоров. Георгиевским оружием были награждены инженеры-механики: М.Н. Грановский, В.В. Сакс, А.К. Тон, Заржевский. Георгиевской медалью 4-ой степени «За хра-брость» была награждена добровольная сестра милосердия в Порт-Артуре, супруга инженера-механика Г.И. Пухиря Варвара Ивановна Пухирь. Первым Георгиевским кавалером среди инженеров-механиков стал И.Л. Франк. Высочайший Приказ по Морскому Ведомству № 538 от 16 апреля 1904 года гласит: «В Воздаянии герой-ского подвига, совершенного чинами канонерской лодки «Кореец» в бою при Чемульпо 27 января сего года, совместно с крейсером 1 ранга «Варяг», против неприятеля, значительно превосходившего их силой и числом, ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОР соизволил пожаловать орденом Великомученика и Победоносца Георгия 4-ой степени кор-пуса инженер-механиков флота младшему инженер-механику Франк». 16 апреля 1904 года, при представлении, Государь трижды поцеловал его за доблесть.

Многие офицеры эскадры предвосхищали трагический исход бездарно спланированной кампании. Например, командир эска-дренного броненосца «Бородино» капитан первого ранга П.И. Сере-бренников в своем письме, отправленном в Санкт-Петербург из Мадагаскара 28 февраля 1905 года, писал: «Говорят, что мы скоро уходим во Владивосток. Наверно, неправда. Идти туда после паде-ния Артура, идти в том составе, что мы имеем, нельзя, бессмыслен-но; да мы, я в этом уверен, и не пойдем, даже соединившись с 3-м отрядом. После сдачи Мукдена, что принесли нам сегодня француз-ские телеграммы, идти мы не можем; этого не должно быть, в про-тивном случае это будет роковая ошибка...» (См. изд. В.к. А.М. «Во-енные флоты». 1906. С.66. Приложение). На одном из кладбищ Санкт-Петербурга есть могила вдовы капитана 1 ранга П.И. Сере-бренникова. На одной из сторон надгробья выполнена надпись: «В память капитана 1 ранга П.И. Серебренникова, офицеров и экипа-жа эскадренного броненосца «Бородино».



КОМАНДИР
ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА
«БОРОДИНО»
КАПИТАН 1 РАНГА
П.И. СЕРЕБРЕННИКОВ
(1853–1905)

Аналогичную точку зрения высказывали практически все командиры кораблей 2-ой эскадры. Однако чувство долга, честь флотского офицера не позволяли им отказаться от выполнения поставленной перед ними боевой задачи.

О величии их подвига свидетельствует представленная ниже карта с маршрутами перехода кораблей Тихоокеанской эскадры. Многовековая практика морских походов не знала подобных примеров.

В ходе перехода эскадры на Дальний Восток также впервые в мировой практике был отработан вариант буксировки эскадренных миноносцев вспомогательными крейсерами и транспортом. Например, буксировку эскадренного миноносца «Громкий» осуществлял транспорт «Русь». Необходимость буксировки была вызвана требованиями экономии ресурса главных машин и угля. При организации буксировки миноносцев экипажи кораблей проявляли чудеса изобретательности. Особая сложность проведения данной операции объяснялась тем, что буксировочные устройства миноносцев не предусматривались в их проектах. Поэтому буксировочные концы заводились за мостики, боевые рубки и за другие усиленные конструкции.

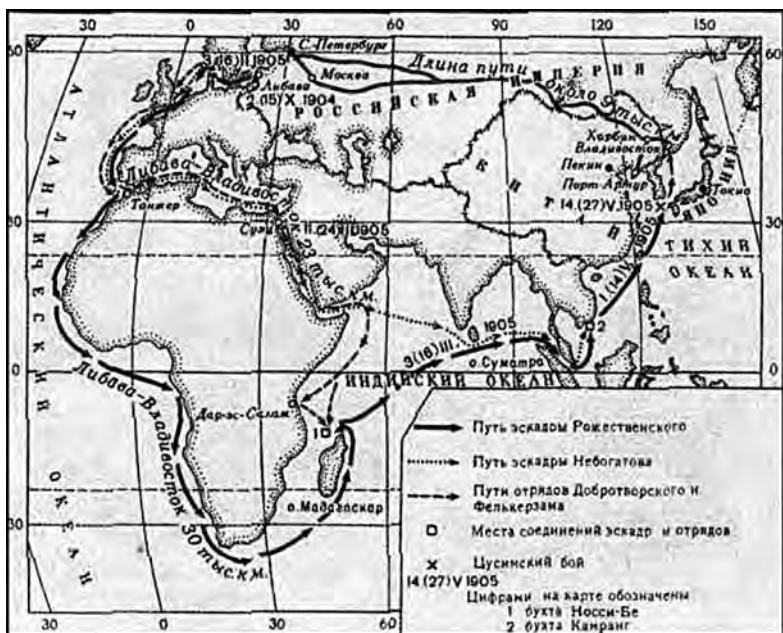
И все же, несмотря на проявленные чудеса героизма, один из немногих офицеров, уцелевших у Порт-Артура, талантливый писатель и моряк капитан 1 ранга (капитан 2 ранга?) В.И. Семенов, писал страшные пророческие слова: «Десять тысяч русских людей вели не в сражение, а к жертвенному алтарю».

По данным историков состав японского флота был следующим:

1-я эскадра (Командующий объединенным флотом вице-адмирал Того Хэйхатиро):

1-й боевой отряд: эскадренные броненосцы «Миказа» («Микаса», 1900 г. под флагом Х. Того), «Сикисима» (1898 г.), «Фуджи» («Фудзи», 1896 г.), «Асахи» (1899 г.), большие (броненосные) крейсера «Касуга» (1903 г.), «Ниссин» (1903 г.), авизо «Тацута» (авизо — военное судно при эскадре, предназначенное для посылной и разведывательной службы).

3-й боевой отряд: малые (легкие) крейсера «Касаги» (1898 г., под флагом вице-адмирала Дева), «Читозе» (1898 г.),



МАРШРУТЫ ПЕРЕХОДА КОРАБЛЕЙ 2-ОЙ ТИХООКЕАНСКОЙ ЭСКАДРЫ

«Отова», «Нийтака», 1-й, 2-й, 3-й и 14-й отряды истребителей (по 4 истребителя в каждом отряде)..2-я эскадра (Командующий вице-адмирал Камимура):

2-й боевой отряд: броненосные крейсера «Идзумо» (под флагом вице-адмирала Камимура), «Адзума», «Токива», «Якумо», «Асама», «Ивате» (под флагом контр-адмирала Симамура), авизо «Чихая» (1900 г.),

4-й боевой отряд: крейсера «Нанива» (под флагом вице-адмирала Уриу), «Такачиха», «Акаси», «Цусима», 4-й, 5-й, 9-й и 19-й отряды истребителей,

3-я эскадра (Командующий вице-адмирал Катаока):

5-й боевой отряд: крейсера «Ицукусима» (под флагом вице-адмирала Катаока), «Мацусима», «Хасидате» (под флагом контр-адмирала Такетома), броненосец береговой обороны «Чин-Иен», авизо «Ясама»,

6-й боевой отряд: крейсера «Сума» (под флагом контр-адмирала Того младшего), «Чиода», «Акицусима», «Идзуми»,

7-й боевой отряд: броненосец береговой обороны «Фусо» (под флагом контр-адмирала Ямада), «Такао», «Цукуба», «Чиокай»,

«Мая», «Удзи». 15-й, 10-й, 11-й, 20-й и 1-й отряды миноносцев (по 4 миноносца в каждом отряде),

Отряд особого назначения, включающий в свой состав четыре вспомогательных крейсера.

Кроме того, в Корейском проливе были сосредоточены: 5-й, 16-й, 17-й, 18-й отряды миноносцев (по 4 миноносца в каждом отряде). Дополнительно три вспомогательных крейсера, три судна береговой обороны и 4-й отряд миноносцев несли сторожевую службу при входе из Тихого Океана в Сангарский пролив.



ЯПОНСКИЙ КРЕЙСЕР «ИДЗУМИ»



THE JAPANESE BATTLESHIP "FUSUI."
Built by the Thames Shipbuilding and Ironworks Company.



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР «АСАМА»



ЯПОНСКИЙ БРОНЕНОСЕЦ «ФУДЗИ»



THE JAPANESE ARMoured CRUISER "YAKUMO."
Built at the Vulcan Works, Saitama.



ЯПОНСКИЙ БРОНЕНОСЕЦ
«YASHIMA» (погиб в мае 1904 г.)



КРЕЙСЕР «NANIVA»



ЯПОНСКИЙ ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ХАТСУСЕ» (погиб
в мае 1904 г.)



ЯПОНСКИЙ КРЕЙСЕР
2 КЛАССА «КАСАГИ»



ЯПОНСКИЙ БРОНЕНОСЕЦ
«FUJI»



ЯПОНСКИЙ КРЕЙСЕР 1-ГО
КЛАССА «АСАМА»

Таким образом, Японский Соединенный флот состоял из трех эскадр и отряда вспомогательных судов. По официальным данным, состав отрядов кораблей, список их командиров был следующим:

1-й боевой отряд. Вице-адмирал Х. Того, флаг на эскадренном броненосце «Микаса». Младший флагман контр-адмирал Мису, его флаг на броненосном крейсере «Ниссин». В состав 1-го боевого отряда входили:

броненосец «Микаса». Командир корабля капитан 1 ранга Идзичи;
броненосец «Сикисима». Капитан 1 ранга Терагаки;
броненосец «Фудзи». Капитан 1 ранга Мацумото;
броненосец «Асахи». Капитан 1 ранга Номото;
броненосный крейсер «Касуга». Капитан 1 ранга Като;
броненосный крейсер «Ниссин». Капитан 1 ранга Такенаучи;
авизо «Тацута». Капитан 2 ранга Ямагата.

2-ой боевой отряд. Вице-адмирал Камимура, флаг на броненосном крейсере «Идзумо». Младший флагман контр-адмирал Симamura, флаг на броненосном крейсере «Ивате». В состав 2-го боевого отряда входили:

броненосный крейсер «Идзумо». Командир корабля капитан 1 ранга Идзичи;
броненосный крейсер «Ивате». Капитан 1 ранга Кавасима;



ЯПОНСКИЙ КРЕЙСЕР
1 КЛАССА «КАСУГА»



ЯПОНСКИЙ БРОНЕНОСЕЦ
«АСАХИ»



ФЛАГМАНСКИЙ КОРАБЛЬ
АДМИРАЛА Х. ТОГО
«МИКАСА»



ЯПОНСКИЙ БРОНЕНОСЕЦ
1-ГО КЛАССА «ХАТСУСЕ»

броненосный крейсер «Адзума». Капитан 1 ранга Мураками;

броненосный крейсер «Якумо». Капитан 1 ранга Мацумото;

броненосный крейсер «Асама». Капитан 1 ранга Ясиро;

броненосный крейсер «Токива». Капитан 1 ранга Иосимацу;

авизо «Чихая». Капитан 2 ранга Егучи.

3-й боевой отряд. Вице-адмирал Дева, флаг на крейсере «Кассаги». В состав отряда входили:

крейсер «Кассаги». Командир корабля капитан 1 ранга Ямая;

крейсер «Читосе». Капитан 1 ранга Такаги;

крейсер «Отова». Капитан 1 ранга Арима;

крейсер «Нийтака». Капитан 1 ранга Шоодзи.

4-й боевой отряд. Контр-адмирал Уриу, флаг на крейсере «Нанива». В состав отряда входили:

крейсер «Нанива». Командир корабля капитан 1 ранга Вада;

крейсер «Такачихо». Капитан 1 ранга Мори;

крейсер «Акаси». Капитан 1 ранга Усики;

крейсер «Цусима». Капитан 1 ранга Сентоо.

5-й боевой отряд. Вице-адмирал Катаока, флаг на крейсере «Ицукусима». Младший флагман контр-адмирал Такетомы, флаг на крейсере «Хасидате». В состав отряда входили:

крейсер «Ицукусима». Командир корабля капитан 1 ранга Цучия;

крейсер «Мацусима». Капитан 1 ранга Окунамия;

крейсер «Хасидате». Капитан 1 ранга Фукуи;
броненосец «Чин иен». Капитан 1 ранга Имаи;
авизо «Ясима». Капитан 2 ранга Нисияма.

6-ой боевой отряд. Контр-адмирал Того (Масамичи), флаг на крейсере «Сума». В состав отряда входили:

крейсер «Сума». Командир корабля капитан 1 ранга Точинай;
крейсер «Чиода». Капитан 1 ранга принц Хигаси Фусими;
крейсер «Акицусима». Капитан 1 ранга Хиросе;
крейсер «Идзуми». Капитан 1 ранга Исида.

7-ой боевой отряд. Контр-адмирал Ямада, флаг на броненосце «Фусо». В состав отряда входили:

броненосец «Фусо». Командир корабля капитан 1 ранга Нагаи;
крейсер (судно береговой обороны?) «Такао». Капитан 2 ранга Ясиро;

крейсер (?) «Цукуба». Капитан 2 ранга Цучияма;
крейсер (?) «Чиокай». Капитан 2 ранга Усида;
крейсер (?) «Мая». Капитан 2 ранга Фудзита;
«Удзи». Капитан-лейтенант Канеко.

1-й отряд истребителей. Командир отряда капитан 1 ранга Фудзимото. В состав отряда входили истребители:

«Харасуме». Командир корабля старший лейтенант Шооно;
«Фубуки». Старший лейтенант Хигасисима;
«Ариаке». Капитан-лейтенант Куцуми;
«Араре». Старший лейтенант Ватанабе;
«Акацуки» (второй). Старший лейтенант Харада.

2-ой отряд истребителей. Командир отряда капитан 1 ранга Ядзима. В состав отряда входили истребители:

«Оборо». Командир корабля старший лейтенант Фудзивара;
«Инадзума». Капитан-лейтенант Суга;
«Икадзучи». Капитан-лейтенант Сайто;
«Акебоно». Старший лейтенант Яманочуи.

3-й отряд истребителей. Командир отряда капитан 2 ранга Иосидзима. В состав отряда входили истребители:

«Синономе». Командир корабля капитан-лейтенант Иосида;
«Усугумо». Капитан-лейтенант Масуда;
«Касуми». Капитан-лейтенант Сираиси;
«Сазанами». Капитан-лейтенант Айба.

4-й отряд истребителей. Командир отряда капитан 2 ранга Судзуки. В состав отряда входили истребители:

«Асагири». Командир корабля старший лейтенант Иида;

«Мурасаме». Капитан-лейтенант Кобояси;

«Асасиво». Капитан-лейтенант Нанри;

«Сиракумо». Капитан-лейтенант Камада.

5-й отряд истребителей. Командир отряда капитан 2 ранга Хиро-се. В состав отряда входили истребители:

«Сирануи». Командир корабля капитан-лейтенант Кувасима;

«Муракумо». Капитан-лейтенант Симаноучи;

«Югуре». Капитан-лейтенант Тасиро;

«Кагеро». Старший лейтенант Иосикава.

1-й отряд миноносцев. Командир отряда капитан-лейтенант Фукуда. В состав отряда входили миноносцы:

№ 69. Командир корабля капитан-лейтенант Фукуда;

№ 70. Старший лейтенант Нанго;

№ 67. Старший лейтенант Накамуда;

№ 68. Старший лейтенант Тараока.

5-й отряд миноносцев. Командир отряда капитан-лейтенант Огава. В состав отряда входили миноносцы:

«Фукуруи». Капитан-лейтенант Огава;

№ 25. Старший лейтенант Камио;

№ 26. Старший лейтенант Танака;

№ 27. Лейтенант Накаяма.

9-й отряд миноносцев. Командир отряда капитан 2 ранга Кавасе. В состав отряда входили миноносцы:

«Аотака». Командир корабля капитан 2 ранга Кавасе;

«Кари». Старший лейтенант Кавая;

«Цубаме». Старший лейтенант Тадзири;

«Хато». Старший лейтенант Игучи.

10-й отряд миноносцев. Командир отряда капитан-лейтенант Оотаки. В состав отряда входили миноносцы:

№ 43. Капитан-лейтенант Оотаки;

№ 39. ?;

№ 40. Старший лейтенант Накахара;

№ 41. Старший лейтенант Мидзуно.

11-й отряд миноносцев. Командир отряда капитан-лейтенант Фудзимото. В состав отряда входили миноносцы:

№ 73. Капитан-лейтенант Фудзимото;

№ 72. Старший лейтенант Сасао;

№ 74. Старший лейтенант Оота;

№ 75. Старший лейтенант Каваи.

14-й отряд миноносцев. Командир отряда капитан 2 ранга Секи. В состав отряда входили миноносцы:

«Чидори». Капитан 2 ранга Секи;

«Хаябуса». Старший лейтенант Ебихара;

«Манадзуру». Старший лейтенант Тамаока;

«Хато». Старший лейтенант Миямото.

15-й отряд миноносцев. Командир отряда капитан 2 ранга Кондо. В состав отряда входили миноносцы:

«Удзура». Старший лейтенант Иокоо;

«Хаситаки». Старший лейтенант Мори;

«Саги». Старший лейтенант Судзуки;

«Хибари». ?.

Кроме этого, в состав Соединенного флота Японии входили 16, 17, 18, 19, 20 отряды миноносцев под командованием капитан-лейтенантов Вакабаяси, Аояма, Кавада, капитана 2 ранга Мацуока и капитан-лейтенанта Кубо.

Особое место в составе Соединенного флота отводилось отряду судов особого назначения. Командир отряда контр-адмирал Огура, флаг на судне «Тайчу-Мару». В состав отряда входили суда «Америка-Мару», «Садо-Мару», «Синано-Мару», «Манжу-Мару», «Явата-Мару», «Касуга-Мару», «Тайнань-Мару», «Кумано-Мару», «Никко-Мару», «Тайчу-Мару», «Дайнин-Мару», «Хейджо-Мару», «Кейджо-Мару», «Ехиме-Мару», «Кориу-Мару», «Такасака-Мару», «Мукогава-Мару», «Кайджо-Мару», «Фусоо-Мару», «Каанто-Мару», «№ 5 Увадзима-Мару», госпитальные суда «Кобе-Мару», «Сейкмо-Мару». Часть судов отряда особого назначения были расщеплены в различных районах. Например, вспомогательные крейсера «Гонконг-Мару» и «Нихон-Мару» находились в Сангарском проливе, «Бинго-Мару» несло службу у Пескадорских островов,



ЯПОНСКИЙ МИНОНОСЕЦ
«САЗАНАМИ»



КОМАНДУЮЩИЕ
ОБЪЕДИНЕНИЯМИ
ЯПОНСКОГО
СОЕДИНЕННОГО ФЛОТА
В РУССКО-ЯПОНСКОЙ
ВОЙНЕ (по рядам слева
направо: М. Того, Мису, Х. Того,
Уриу, Дева, Фудзи, Катаока,
Камимура, Сайто, Такетоми,
Огура, Като, Ямада, Симamura)



ЯПОНСКИЕ КРЕйсЕРА
«КАСУГА» И «ЦУСИМА»



вспомогательная канонерская лодка «№ 6 Увадзима-Мару» находилась у юго-западного побережья Кореи.



ЯПОНСКИЕ ЭСКАДРЕННЫЕ
БРОНЕНОСЦЫ «МИКАСА»
И «СИКИСИМА»



ЭСКАДРЕННЫЕ
БРОНЕНОСЦЫ «МИКАСА»,
«ФУДЗИ». БРОНЕНОСНЫЙ
КРЕЙСЕР «КАСУГА»

Анализируя личный состав Соединенного флота Японии, следует особенно отметить, что все японские адмиралы прошли продолжительную школу плавания на боевых эскадрах, командовали боевыми эскадрами и отрядами крупных кораблей, или были младшими флагманами на них. Более того, все они являлись активными участниками войны с Китаем и, что особенно важно, почти все японские адмиралы имели опыт службы в Морском Генеральном штабе, назначение в который в японском флоте всегда считалось особым отличием.

Рядовой состав на японских кораблях был полностью грамотным, практически все матросы имели опыт плавания в торговом или рыболовном флоте. Военно-морская служба среди японцев была исключительно популярна. Поэтому не случайно японские матросы дорожили военно-морской службой, тем более что они по окончании определенного срока службы имели право держать экзамен на офицера. Срочная служба по призыву продолжалась на японском флоте 4 года. Однако на кораблях Объединенного флота около половины экипажей составляли добровольцы, прослужившие на кораблях около 8 лет. Особого различия между командой и офицерами в японском флоте традиционно не было. Поэтому порядок на кораблях

военного флота поддерживался без особых мер строгости.

Всего в составе японского флота насчитывалось 4 броненосца, 10 больших и 10 малых крейсеров при 21 истребителе, 43 миноносцах и десятках других кораблей и судов. Главнокомандующим японским Императорским флотом был «мастер тактики и обучения моряков» адмирал Того Хэйхатиро, которого отличала исключительная привер-

женность к британским морским традициям. В 70-е годы XIX столетия кадет японского морского корпуса Х. Того стажировался в Англии. Историки отмечают, что Хейхатиро-сан вел свой род по прямой мужской линии с XVII века. Будущий японский адмирал получил за границей блестящее и разностороннее образование. Х. Того два года прослужил на борту 52-пушечного парусника «Ворчестер», затем изучал математику в Кембридже, судостроение в Гринвиче, артиллерийское дело в Портсмуте. Вернувшись в 1878 году в Японию, Х. Того совершенно обоснованно сделал стремительную карьеру и во время Русско-японской войны командовал Соединенным флотом Японии. Адмирал Х. Того рекомендовал всем морским офицерам овладеть искусством игры в шахматы, «поскольку это помогает изучать природу войны». Талантливый японский адмирал всю свою жизнь учился военному делу и отличался неколебимой выдержкой и расчетливостью. Сослуживцы адмирала отмечали, что всю свою жизнь он хотел решительностью походить на графа Окумо, сторонника активной и агрессивной внешней политики Японии.

В то же время отношение к нему со стороны японского Императорского двора было далеко не идеальным. Даже после победы Х. Того



ЯПОНСКИЕ БРОНЕНОСНЫЕ
КРЕЙСЕРА «АДЗУМА»
И «ЯКУМО»



ЯПОНСКИЕ КРЕЙСЕРА
«ИДЗУМО» И «ИВАТЕ»



БРОНЕНОСЕЦ «МИКАСА». 2010 Г.



ДОМ-МУЗЕЙ АДМИРАЛА
МАРКИЗА Х. ТОГО



БРОНЕНОСЕЦ «МИКАСА».
2010 Г.

оставался в прежнем звании вице-адмирала и не был произведен в Адмиралы Флота. Более того, представителю древнейшего самурайского рода за военные заслуги не был пожалован титул маркиза. Титул маркиза он получил позже. Вскоре, благодаря интригам при дворе Императора Японии, прославленный адмирал был отправлен в почетную отставку, формально занима-

мая достаточно высокие, но исключительно номинальные должности, порой оскорбительные для боевого флотоводца. Таким образом, национальный герой Японии никогда не был «на вершине Фудзи».

Главные силы 1-й и 2-й японских эскадр сосредоточились в заливе Чинхай-ван (Мозампо), 3-я эскадра — в заливе Озаки (о. Цусима). Вспомогательные крейсера образовали сторожевую цепь (линию) южнее Корейского пролива, а легкие крейсера сосредоточились группами севернее сторожевых цепей. Кроме того, 3 вспомогательных крейсера, 3 судна (корабля) береговой обороны и 4-й отряд миноносцев несли сторожевую службу при входе в Сангарский пролив.

Вице-адмирал Х. Того осуществлял подготовку флота к главному сражению весьма осмотрительно. Несмотря на то, что японцы имели подавляющий перевес в крейсерских и миноносных силах, по замыслу командующего, главную задачу



БАТАРЕЙНАЯ ПАЛУБА
ЯПОНСКОГО БРОНЕНОСЦА
«МИКАСА»



ТОГО НА МОСТИКЕ МИКАСЫ

Соединенного флота должны были решать броненосцы. Действительно, в эскадренном бою главных сил роль крейсеров и миноносцев не столь существенна. По планам Х. Того, крейсера и миноносцы должны были вступать в бой только в случае «расстройства боевого порядка противника или при отставании поврежденного корабля». Исходя из этого, вице-адмирал Х. Того и создавал замысел предполагаемого сражения. По его требованию огонь броненосцы должны были открывать с максимальной дистанции. Резких наступательных действий флот Японии не предполагал. Главная задача, поставленная броненосцам, своди-

лась к уничтожению флагманского корабля противника и разрушению его боевого порядка. Также по замыслу командующего, японские броненосные силы наносили удары только в светлое время суток. С наступлением темноты основной упор делался на минные атаки. При этом броненосные силы выходили из боя и перегруппировывались для последующих этапов сражения.



КОМАНДУЮЩИЙ
ЯПОНСКИМ ФЛОТОМ
ВИЦЕ-АДМИРАЛ
ТОГО ХЭЙХАТИРО

Следует отметить, что флот Японии перед войной не отличался величиной, но, как и его Главнокомандующий, был отлично подготовлен. В его состав входили линейные корабли, броненосные и легкие крейсера, эсминцы и малые миноносцы общим числом до 60 единиц. На вооружении японских линкоров по образцу новейших британских кораблей стояли по четыре 12-дюймовых орудия и вспомогательная артиллерия различных видов и калибров. Двенадцатидюймовые артиллерийские установки японских кораблей стреляли усовершенствованными снарядами высокой чувствительности, которые подрывались при малейшем соприкосновении с целью. Снаряды имели новое самое эффективное на тот период времени взрывчатое вещество — шимозу, разработанный французами и обеспечивающую исключительно высокую температуру горения. В 1886 году француз Тюрпен открыл способ применения прессованной и плавленной пикриновой кислоты для снаряжения артиллерийских снарядов. Созданные новые взрывчатые вещества стали распространяться в мире под различными названиями, например, мелинита, лиддита, пикринита и шимозы. После Русско-японской



СХЕМА «СОСРЕДОТОЧЕНИЯ ЯПОНСКОГО
ФЛОТА» (выполнена контр-адмиралом
Смирновым в 1912 году)

войны 1904–1905 годов в мировой артиллерии пикриновую кислоту постепенно вытеснил тринитротолуол. В практику флотов это взрывчатое вещество вошло под названиями во Франции — толита, в Испании трилита и в России — тротила и тола.

Практически каждый корабль японского флота имел скорость полного хода не менее 18 узлов при любом состоянии моря. Весь личный состав японских кораблей был великолепно подготовлен, обучен, сложен и дисциплинирован. По мнению специалистов, морской дисциплине адмирал Х. Того уделял особое внимание. Нанеся тяжкое поражение русским у Порт-Артура, адмирал Х. Того отвел свой флот к берегам Японии. По плану Главнокомандующего, часть кораблей проходила плановые и восстановительные ремонты, команды других кораблей напряженно занимались учебными стрельбами, осваивая новые снаряды и устраняя выявленные недостатки. Вот как об этом пишет Н.С. Сеппинг Райт в приведенной выше монографии на стр. 51: «... В бухту пришел крейсер «Идзуми». ... Отдав якорь, он тотчас спустил шлюпки, и вся команда деятельно принялась за очистку подводной части. Эта постоянная забота о предупреждении обрастания корабля тоже является одним из важных правил японской морской организации...».

В Энциклопедии «Великий час океанов. Дредноуты» её автор Д. Ховарт на стр. 25 пишет: «И вот навстречу этому-то мощному, сплоченному флоту, все части которого были безупречно пригнаны друг к другу и составляли единое целое, Николай Второй отправил с берегов Балтики эскадру, набранную, по русской пословице, «с бору по сосенке», эскадру, преследуемую неудачами, укомплектованную матросами, моральный дух которых был также низок, как профессиональный уровень тех, кто ими командовал».

В составе 2-й Тихоокеанской эскадры, как и у японцев, находилось двенадцать крупных боевых кораблей. Пять из них специалистами признавались современными. Однако по оценкам участников событий, каждый из этих пяти кораблей имел существенные недостатки. Вот как оценивал корабли эскадры капитан 2 ранга В.И. Семенов: «Например, её флагман, эскадренный броненосец «Князь Суворов», проектировался на водоизмещение 13500 тонн и скорость хода 18 узлов. Однако при постройке его значительно перегрузили установкой дополнительного оборудования, в основном, предназначенного для офицерских кают, так, что водоизмещение корабля возросло до 15000 тонн. Максимальная скорость хода корабля при этом снизилась

до 16 узлов. Эскадренный броненосец «Император Александр III» имел скорость полного хода 15 узлов. Машины броненосца «Бородино» перегревались уже при скорости хода 12 узлов. Броненосец «Орел» после постройки не прошел даже ходовых испытаний. Крейсер 1 ранга «Светлана» единственный имел скорость полного хода 20 узлов, но это был не броненосный корабль. Такую же скорость хода имели крейсера «Изумруд» и «Жемчуг». Остальные корабли эскадры участник сражения у Порт-Артура капитан 2 ранга В.И. Семенов назвал «старыми лоханками и галошами». Всего, включая разнотипные миноносцы и вспомогательные суда, эскадра насчитывала 38 вымпелов.

Таким образом, как отмечает контр-адмирал М. Смирнов (см. «Зарубежный морской сборник» №10, 1930г.): «12-ти броненосным судам, составляющим главные силы русского флота, японцы противопоставили равное число судов. Числом крейсеров японцы значительно превосходили русских — 12 против 7. Минный флот Японии имел подавляющее превосходство: 30 эскадренных и 33 малых миноносца против 9 русских миноносцев».

В таблицах 2, 3 приводятся количество орудий, стрелявших с одного борта Русского и Японского флотов.

Таблица 2

Русские главные силы

Название корабля (степень совершенства «новые» или «старые»)	Артиллерия, калибр, дюймы и мм.						120 м/м
	12 но- вые	12 ста- рые	10 но- вые	9 ста- рые	6 но- вые	6 ста- рые	
4 типа «Бородино»	16	-	-	-	24	-	-
«Ослябя»	-	-	4	-	6	-	-
«Сисой Великий»	4	-	-	-	3	-	-
«Наварин»	-	4	-	2	-	4	-
«Император Николай-I»	-	2	-	-	-	4	-
3 типа «Сенявин»	-	-	11	-	-	-	6
«Адмирал Нахимов»	-	-	-	-	11	-	-
ИТОГО	20	6	15	2	44	8	6

Таблица 3

Главные японские силы

Название корабля (степень совершенства «новые» или «старые»)	Артиллерия, калибр, дюйм			
	12 новые	10 новые	8 новые	6 новые
«Миказа», «Асахи», «Сикишима»	12	-	-	21
«Фудзи»	4	-	-	5
2 типа «Нисин»	-	1	6	14
6 типа «Асама»	-	-	24	40
ВСЕГО	16	1	30	80

Сравнивая число орудий, действовавших на один борт на крейсерах, следует отметить, что 25-ти орудиям у русского флота японцы противопоставили 78 орудий. В то же время нельзя забывать, что русский флот включал 11 броненосцев, а японский только 4, соответственно против 43 крупнокалиберных орудий русской эскадры японский флот выставил 17 орудий.

Выполняя данный анализ, еще раз отметим, что русский флот отличался чрезвычайной разнотипностью кораблей, построенных по самым разнообразным идеям и принципам. Эффективное совместное использование столь разных кораблей было затруднено или вообще практически было невозможно. В проекты броненосцев и крейсеров была заложена одна устаревшая идея — идея эскадренного боя.

Однако многие аналитики считают, что важнейшим недостатком практически всех русских кораблей, по сравнению с японскими кораблями, была их слабая броневая защита. На кораблях Императорского флота не была реализована уже достаточно апробированная в мировом кораблестроении идея сплошного бронирования.

Сравнительный анализ состояния бронирования русских и японских кораблей приведен в таблицах 4 и 5.

Таблица 4

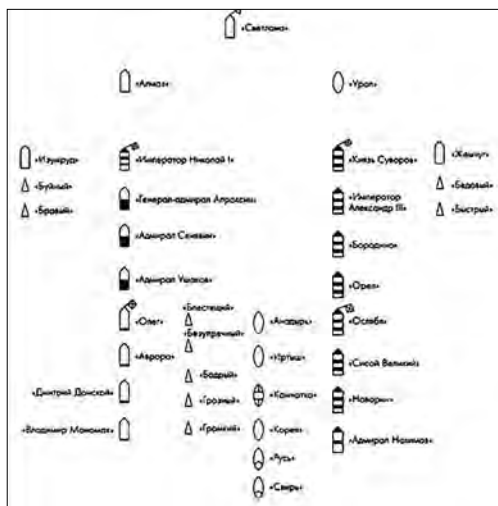
Состояние броневой защиты русских кораблей

Тип судов	Площадь бронирования, толщина, дм		Небронированный борт, %
	Толстая выше 6 дм, %	Тонкая ниже 6 дм, %	
4 типа «Бородино»	17	31	52
«Ослябя»	15	29	56
«Сисой Великий»	20	26	54
«Наварин»	42	20	69
«Император Николай-I»	8	23	71
3 типа «Сенявин»	13	16	75
«Адмирал Нахимов»	16	9	
В среднем	17	23	60

Таблица 5

Состояние броневой защиты японских кораблей

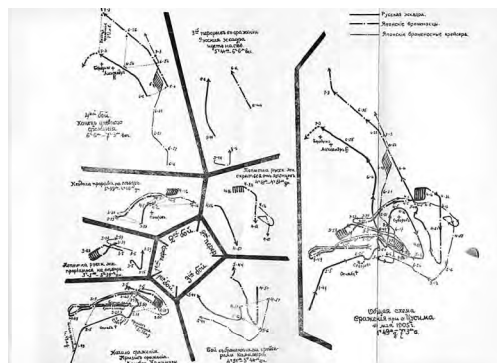
Тип судов	Площадь бронирования, толщина, дм		Небронированный борт, %
	Толстая выше 6 дм, %	Тонкая ниже 6 дм, %	
«Микаса»	27	40	33
«Асахи», «Сикишима»	29	30	41
«Фуджи»	40	18	42
«Касуга», «Ниссин»	31	34	35
«Идзумо», «Ивате»	18	40	42
«Асама», «Токива»	19	41	40
«Адзума»	19	36	45
«Якумо»	19	40	41
В среднем	25	36	39



СТРОЙ 2-Й ЭСКАДРЫ ТИХОГО ОКЕАНА
В 6 ЧАСОВ 14 МАЯ 1905 ГОДА (реконструкция
В.Я. Крестьянинова)

противника. Вице-адмирал З.П. Рожественский выбрал кратчайший путь прорыва — через Корейский пролив. 14 мая 1905 года на подходах к проливу 2-я Тихоокеанская эскадра была обнаружена разведчиками Соединенного флота адмирала Х. Того.

В качестве ошибки командующего эскадрой Тихого океана специалисты отмечают его отказ использовать для прорыва во Владивосток



ОБЩАЯ СХЕМА ЦУСИМСКОГО МОРСКОГО
СРАЖЕНИЯ 14–15 МАЯ 1905 ГОДА (схема
выполнена контр-адмиралом Смирновым
в 1912 году)

Сравнение степени броневой защиты чрезвычайно важно при анализе боевых повреждений кораблей и оценке их остойчивости. Опыт Русско-японской войны показал, что корабли с разрушенными небронированными частями борта, получая даже небольшой крен в 4–5 градусов, теряли свою остойчивость и опрокидывались.

Таким образом, русской эскадре было необходимо прорваться во Владивосток, одолев исключительно сильного и опытного

маршруты через Сангарский пролив или пролив Лаперуза. Несомненной ошибкой вице-адмирала З.П. Рожественского является также и его решение оставить при эскадре транспорты.

Д. Вествуд в своей книге «Свидетели Цусимы» о действиях командующих русского и японского флотов образно отмечал: «Однако оба они совершали ошибки, хотя ошибки Ро-

жественского в дальнейшем принято было называть серией бессмыслиц (потому что он проиграл), а ошибки Того — обдуманным риском (потому что он выиграл)».

Яркое освещение госпитальных судов предопределило обнаружение русской эскадры японским вспомогательным крейсером «Синано-Мару». В 4 часа 25 минут 14 мая 1905 года японский вспомогательный крейсер «Синано-Мару» телеграфировал своему командующему флотом: «Вижу в 203 пункте неприятельскую эскадру, которая, по-видимому, идет в восточный проход» («Враг в квадрате 203»?). Крейсер «Идзуми», находящийся на правом фланге «сторожевой цепи», узнав о появлении русской эскадры, направился к ней и в 6 часов 30 минут 14 мая 1905 года занял место на правом траверсе от эскадры на дистанции 40–50 кабельтовых. Свои наблюдения крейсер «Идзуми» постоянно доносил Командующему. Этот крейсер стал первым японским кораблем, обнаруженным русской эскадрой. С получением донесения с крейсера «Синано-Мару», все корабли японского флота снялись с якорей и вышли на установленные позиции для боя (морского сражения). Первоначально вице-адмирал Х. Того планировал атаковать русскую эскадру близ острова Окиносима (Кокусима). Боевые порядки флотов встретились после полудня 14 мая 1905 года. Вице-адмирал Х. Того поднял сигнал своему флоту: «Судьба Империи зависит от этого боя. Пусть каждый приложит все свои силы». Специалисты отмечают 5 основных фаз (периодов) морского сражения 14 мая 1905 года. Первым по флагманскому кораблю противника открыл огонь с дистанции 38 кабельтовых флагманский броненосец З.П. Рожественского «Князь Суворов», через три минуты ему ответил японский броненосец «Микаса» под флагом адмирала Х. Того. Однако первым кораблем, который начал обстрел японской эскадры, является броненосец «Орел». Так началась первая фаза Цусимского сражения. Эскадренная скорость главных сил 2-ой Тихоокеанской эскадры с учетом наличия в ней тихоходных транспортов была ограничена 9 узлами. Этим естественно воспользовался адмирал Х. Того, эскадра которого 15-узловым ходом обогнала русскую эскадру и сосредоточила весь свой огонь (12 японских кораблей) на флагманских кораблях противника — на броненосцах «Князь Суворов» и «Ослябя». В течение 40 минут боя японцы «буквально засыпали фугасными снарядами броненосцы «Князь Суворов» и «Ослябя». Русские корабли стреляли, выбирая цели по способности. Попытки кораблей нашей эскадры сосредото-



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«ВЛАДИМИР МОНОМАХ»
(с полным рангоутом, фото
до войны)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «КНЯЗЬ
СУВОРОВ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «БОРОДИНО»



БРОНЕНОСЕЦ БЕРЕГОВОЙ
ОБОРОНЫ «АДМИРАЛ
СЕНЯВИН»

чить огонь на флагманском корабле японцев оказались безуспешными. Броненосец «Ослябя», получив множество пробоин, вскоре затонул. При этом погиб командир корабля В.И. Бэр и половина его экипажа. В ходе морского сражения сам командующий русской эскадрой вице-адмирал З.П. Рожественский был серьезно ранен, а его флагманский корабль получил тяжелые повреждения и стал простой мишенью для японцев. Тем временем японская эскадра «зашла в голову русской эскадре и сосредоточила весь огонь на её головных кораблях». Практически после гибели «Осляби» и выхода из строя «Князя Суворова» наступил кризис сражения. Этим, по мнению историков, закончилась первая фаза Цусимского сражения. В этот период времени было нарушено и управление эскадрой. Героические командиры броненосцев «Император Александр III» и «Бородино» — капитаны 1 ранга Н.М. Бухвостов и П.И. Серебrenников попытались прикрыть собой получивший повреждения флагманский корабль и вывести эскадру на курс во Владивосток. Вот как описывается этот эпизод в книге «История Русского флота» (С.-Петербург, Изд. Александр Принт, 1996 г. 302 с.): «...«Александр» и «Бородино», а за ними и другие броненосцы попали под продольный огонь японцев. В 16 часов пополудни адмирал Того в дыму и во мгле временно потерял русские корабли. ... Под огнем русских главных сил крейсер «Кассаги» получил тяжелые повреждения и вышел из строя. ... «Бородино», оставив позади горящий «Князь Суворов», вновь повернул на север. На северном курсе эскадру настигли броне-

ных сил крейсер «Кассаги» получил тяжелые повреждения и вышел из строя. ... «Бородино», оставив позади горящий «Князь Суворов», вновь повернул на север. На северном курсе эскадру настигли броне-

носцы адмирала Того, а потом и броненосные крейсера вице-адмирала Камимуру. В тяжелом бою незадолго до темноты «Император Александр III» и «Бородино» погибли. Почти одновременно затонул и «Князь Суворов», пораженный торпедами японских миноносцев».

Гибель флагманского корабля русской эскадры японцы описывали следующим образом: «... В течение дня он был обстрелян поочередно и с самой близкой дистанции почти всеми нашими кораблями. «Микаса», «Якумо», «Чихая», 4-я и 5-я флотилии миноносцев несколько раз атаковали его минами. Оставшись далеко от места боя, совершенно один, без мачт, без труб с сильным креном, он исчезал в облаках дыма и пламени. К вечеру 11-я флотилия миноносцев снова получила приказание его атаковать. Несмотря на свое отчаянное положение, мужественный русский корабль продолжал отстреливаться из одной малокалиберной пушки, пока держался на воде, чтобы показать своё неуклонное решение сражаться до конца. Около 7 часов, после того как наши миноносцы ещё дважды бросались на него в атаку, «Суворов» величественно скрылся под водой...».

Сын контр-адмирала В.К. Витгефта — минный офицер броненосца «Сисой Великий» лейтенант А.В. Витгефт в своих воспоминаниях о сражении при Цусиме пишет: «... Почти сейчас же увидел я и «Суворова», который тихо шел прямо на нас, так что нам, чтобы не получить удара, пришлось положить руля и выйти из строя в сторону неприятеля, прикрыв как бы на время «Суворова» от огня и получив за то все снаряды, предназначенные ему, в продолжение ¼ часа в свой борт. Увидев «Суворова», я ужаснулся: неужто эта груда железа без труб, без мачт, вся объятая дымом и пламенем, — все, что осталось от броненосца! Сред-



ВЫХОД ИЗ СТРОЯ И ГИБЕЛЬ
ФЛАГМАНСКОГО КОРАБЛЯ
2-Й ТИХООКЕАНСКОЙ
ЭСКАДРЫ, ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА «КНЯЗЬ
СУВОРОВ»



КОМАНДИР
БРОНЕНОСЦА
«КНЯЗЬ СУВОРОВ»
КАПИТАН 1 РАНГА
В.В. ИГНАЦИУС
(1854–1905)

няя башня почти лежала на боку, но кормовая 6 дюймовая — единственная время от времени давала выстрелы по направлению неприятеля. Это заставило меня преклониться перед таким исполнением долга, перед храбрецами, явно обреченными на гибель, на развалинах горящего корабля продолжавших под градом неприятельских снарядов стараться нанести посильный вред неприятелю!... Выйдя на ют, я увидел впереди и справа вышедший из строя «Александр III» с громадным креном. Борт его был испещрен дырками от снарядов, но сам он продолжал стрельбу...».



КОМАНДУЮЩИЙ 3-Й
ТИХООКЕАНСКОЙ
ЭСКАДРОЙ, КОНТРАДМИРАЛ Н.И. НЕБОГАТОВ
(1849–1922)X



КЛИПЕР «КРЕЙСЕР»



«РАСТРЕЛ ЭСКАДРЫ АД.
НЕБОГАТОВА ЯПОНСКОЙ
ЭСКАДРОЙ 15 МАЯ 1905 Г.».
ОТКРЫТКА 1905 Г.

В английской литературе факт гибели героического флагманского корабля представлялся следующим образом: «...«Суворов» утонул, унося с собой остатки своего замечательного экипажа после того, как в течение 5 часов выдержал с мужеством выше всяких человеческих сил страшный обстрел японцев. Он опрокинулся в густой туче темно-желтого дыма. Продержавшись так некоторое время килем вверх, в 7 часов 20 минут его нос, как бы в последний раз угрожая противнику, поднялся высоко в воздух, и «Суворов» исчез навсегда. Так кончился один из самых упорных боев, который когда-либо выдерживал броненосный корабль...».

После ранения З.П. Рожественского в командование эскадрой вступил контр-адмирал Н.И. Небогатов, державший свой флаг на броненосце «Император Николай I».

Н.И. Небогатов командовал канонерскими лодками «Гроза», «Град», крейсером 2 ранга «Крейсер», крейсерами 1 ранга «Адмирал Нахимов», «Минин», броненосцем береговой обороны «Первенец».

Ночью тяжелые японские броненосцы и крейсера прекратили артиллерий-

ский огонь, предоставив «арену сражения своим миноносцам, которые бросились в атаку на русские корабли». Тридцать японских истребителей и миноносцев за одну ночь выпустили по кораблям русской эскадры 74 мины Уайтхеда. Торпедами были повреждены броненосцы «Наварин» и «Сисой Великий», крейсера «Адмирал Нахимов» и «Владимир Мономах». «Сисой Великий», «Адмирал Нахимов» и «Владимир Мономах» направились к Цусиме, где утром 15 мая были затоплены своими экипажами. Броненосец «Наварин» погиб от попадания 3–4 торпед и подрыва на плавающих минах.

15 мая 1905 года отряд русских кораблей шел в следующем порядке: впереди флагманский корабль «Император Николай I», за ним в кильватер «Орел», «Генерал Адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин». На траверзе флагманского корабля шел крейсер «Изумруд». В 10 часов 15 минут 15 мая 1905 года броненосец «Орел» открыл огонь. Японские корабли наносили удары в основном по флагманскому кораблю броненосцу «Император Николай I». Не открывая огня, контр-адмирал Небогатов в 10 часов 38 минут спустил адмиральский и кормовой флаги, поднял сигнал «сдаюсь» и сообщил по линии кораблей: «окруженный превосходными силами неприятеля, принужден сдаться». Однако не все корабли русской эскадры последовали примеру «своего горе-командира». Например, командир крейсера «Изумруд», капитан 2 ранга барон В.Н. Ферзен не последо-



КОМАНДИР
КРЕЙСЕРА
«ИЗУМРУД»
КАПИТАН 2 РАНГА
БАРОН В.Н. ФЕРЗЕН



КОМАНДИР
БРОНЕНОСЦА
«ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР III»
КАПИТАН 1 РАНГА
Н.М. БУХВОСТОВ



КОМАНДИР
КРЕЙСЕРА 1 РАНГА
«АДМИРАЛ
НАХИМОВ»
КАПИТАН 1 РАНГА
А.А. РОДИОНОВ

вал сигналу, увеличил ход, с боем прорвался через кольцо японских кораблей и успешно оторвался от преследовавших его крейсеров «Титосе» и «Акицусима». К сожалению, при входе ночью в бухту Владимир «Изумруд» сел на камни и был подорван своим экипажем.



КОМАНДИР
КРЕЙСЕРА 1 РАНГА
«ДМИТРИЙ
ДОНСКОЙ» КАПИТАН
1 РАНГА И.Н. ЛЕБЕДЕВ
(1850–1905)



КОМАНДИР
БРОНЕНОСЦА
«СИСОЙ ВЕЛИКИЙ»
КАПИТАН 1 РАНГА
М.В. ОЗЕРОВ



КОМАНДИР
ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА «ОРЕЛ»
КАПИТАН 1 РАНГА
Н.В. ЮНГ (1855–1905)



КОМАНДИР
ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА
«НАВАРИН», БАРОН,
КАПИТАН 1 РАНГА
Б.А. ФИТИНГОФ
(1849–1905)



КОМАНДИР
КРЕЙСЕРА
«СВЕТЛАНА»
КАПИТАН 1 РАНГА
С.П. ШЕИН

Под командованием контр-адмирала О.А. Энквиста крейсера «Олег», «Аврора» и «Жемчуг» ушли на юго-запад и впоследствии разоружились на Филиппинах, в Маниле. Решение контр-адмирала О.А. Энквиста самостоятельно покинуть «поле боя» многие специалисты обоснованно сравнивают с предательством. Например,

г. Александровский в книге «Цусимский бой» пишет: «Хуже поступил контр-адмирал Энkvист, который со своими крейсерами проявил много мужества в течение дневного боя. При виде идущих в атаку японских миноносцев он не занял своего места на траверзе колонны броненосцев для защиты их от атак японских миноносцев, а, подняв сигнал «Крейсерам следовать за мной», повернул на юг, развив столь большую скорость, что не только поврежденные броненосцы, но даже неповрежденные старые крейсера, входившие в его отряд, не могли угнаться за ринувшими вперед нашими новыми и лучшими крейсерами «Олег», Аврора» и «Жемчуг». Далее Г. Александровский утверждает: «Но если три самых быстроходных русских крейсера, и два из них самые сильные, повернули бы во Владивосток ещё ночью вместе с крейсерами «Дмитрий Донской», «Светлана» и др., то наверно бы история второго дня сражения у острова Цусима была бы другой. Моральное состояние личного состава адмирала Небогатова было бы более крепким и, вероятно, сдачи бы не произошло, а по направлению к Владивостоку прорвались бы не только два крейсера «Изумруд» и «Алмаз», но и эти крейсера, пришедшие вместо Владивостока в ещё более отдаленную и находящуюся на противоположной стороне Манилу на Филиппинских островах. ... К чести офицерского состава этих крейсеров следует сказать, что они тяжело переживали преждевременный уход их крейсеров с поля незаконченного сражения и, будучи интернированными, посвящали свои досуги изучению опыта сражения для наметки будущих реформ во флоте». Скорее всего, было бы справедливым вину за сдачу эскадры Небогатовым разделить с младшим флагманом 2-ой Тихоокеанской эскадры контр-адмиралом Энkvистом.

Владивостока достигли только три русских корабля — крейсер 2 ранга «Алмаз» под командованием капитана



ГИБЕЛЬ КРЕйсЕРА
«ИЗУМРУД». ЗАЛИВ
ВЛАДИМИРА

Владивостока достигли только три русских корабля — крейсер 2 ранга «Алмаз» под командованием капитана



ПРОРЫВ МИНОНОСЦА
«ГРОЗНЫЙ»



КРЕйсЕР 2 РАНГА «АЛМАЗ». 1903 Г.



КОМАНДИР
МИНОНОСЦА
«ГРОЗНЫЙ»
КАПИТАН 2 РАНГА
К.К. АНДРЖЕЕВСКИЙ
(1859–1908)



КОМАНДИР
КРЕЙСЕРА 2 РАНГА
«АЛМАЗ» КАПИТАН
2 РАНГА И.И. ЧАГИН
(1860–1912)



СУДОВОЙ ВРАЧ
КРЕЙСЕРА «АВРОРА»
В.С. КРАВЧЕНКО
(1873–1927)



КОМАНДИР КРЕЙСЕРА
1 РАНГА «АВРОРА»,
КАПИТАН 1 РАНГА Е.Р.
ЕГОРЬЕВ (1854–1905)



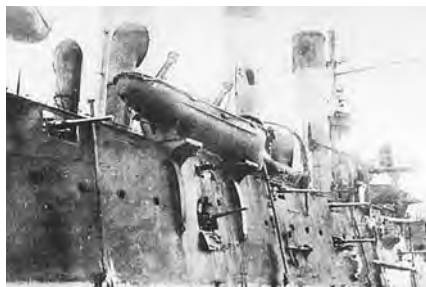
КРЕЙСЕР 1 РАНГА «АВРОРА»
В ЦУСИМСКОМ СРАЖЕНИИ
(А.Ю. ЗАЙКИН)

2 ранга И.И. Чагина, миноносцы «Бравый» и «Грозный» под командованием лейтенанта П.П. Дурново и капитана 2 ранга К.К. Андреевского.

Примеры успешного прорыва отдельными русскими кораблями боевых порядков японского флота в целом свидетельствуют о том, что положительный результат операции прорыва в принципе был возможен. Главным условием достижения поставленных целей являлись бы грамотные и своевременные действия как командования русской эскадрой, так и разумная инициатива каждого отдельного командира корабля. Авторы вновь и вновь повторяют мысль о том, что поведение отдельных офицеров русской армии и Императорского флота в период Русско-японской войны не поддается логике и не может быть объяснено с позиции здравого смысла. А ведь в русской армии на протяжении всей истории её существования от поведения офицеров



Повреждения носовой части правого борта крейсера «Аврора» в Цусимском бою



ПОВРЕЖДЕНИЯ КРЕЙСЕРА «АВРОРА»



**БОЕВЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ
БРОНЕНОСЦА «ОРЕЛ».
14 МАЯ 1905 Г.**

ву и судовому врачу В.С. Кравченко. Судовой врач «Авроры» В.С. Кравченко впервые в истории мировой медицинской практики на корабле успешно применил аппарат рентгена. Кроме этого, он написал прекрасную книгу — воспоминание врача о морском походе в Русско-японскую войну 1904–1905 годов — «Через три океана» (последнее 3-е издание книги выполнило издательство «Гангут» в 2004 году).

Боевая деятельность отдельных кораблей, вырвавшихся из ада Цусимы, продолжалась на Дальнем Востоке ещё длительное время. Ярким примером и образцом выполнения своего долга является трагическая судьба крейсера «Жемчуг». В 1914 году корабль, в соответствии с союзническим договором, был отдан в подчинение англо-французского командования и нес свою службу по конвоированию транспортов. В октябре 1914 года, находясь в ремонте в Пенангской бухте, он был неожиданно атакован немецким рейдером «Эмден». В результате атаки корабль погиб. В 1976 году на христианском кладбище Малайзийского острова

Пенанг героическому кораблю был установлен памятник. На обелиске памятника выбита надпись: «Русским военным морякам крейсера «Жемчуг» — благодарная Родина».

Не являясь достаточно подготовленными специалистами в области военноморского искусства и тактики флота того времени, авторы настоящего труда не берут на себя смелость и ответственность по выполнению полного анализа, который характеризовал бы непосредственное сражение военноморских эскадр России и Японии. На взгляд авторов, данный вопрос достаточно широко, хотя и не однозначно, отражен в различной военноисторической и специальной литературе. С. Семанов по данному вопросу написал: «О Цусимском сражении, как всякий русский человек, не склонен вспоминать». Вместе с тем фактического анализа принимаемых командованием русской эскадры и командирами отдельных кораблей решений практически не выполнено. При анализе действий руководства эскадры и принимаемых решений командиров кораблей эскадры невольно возникает вопрос: «Почему 2-ая эскадра не руководствовалась самым обстоятельным руко-



УСТРАНЕНИЯ БОЕВЫХ
ПОВРЕЖДЕНИЙ КРЕЙСЕРА
«ОЛЕГ»



КРЕЙСЕР «ОЛЕГ» ПОСЛЕ
УСТРАНЕНИЯ
ПОВРЕЖДЕНИЙ (временная
заделка пробоин)



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР III»



ПАМЯТНИК МОРЯКАМ, ПОГИБШИМ НА КРЕЙСЕРА «ЖЕМЧУГ»



ГИБЕЛЬ ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА
«АДМИРАЛ УШАКОВ»
(Г. БОРДТ. Журнал «Нива»)



КОМАНДИР БРОНЕНОСЦА
БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ
«АДМИРАЛ УШАКОВ»,
КАПИТАН 1 РАНГА
В.Н. МИКЛУХО-МАКЛАЙ
(1853–1905)

водящим документом, разработанным в Российском военном флоте после Петра Великого — Приказом Командующего Флотом Тихого океана вице-адмирала С.О. Макарова от 1 марта 1904 года № 21»? Ведь это был не только самый продуманный, но и практически единственный на Императорском флоте документ, который, согласно требованиям статьи 107 Морского Устава, объявил Инструкцию для похода и боя. Сегодня уже не секрет, что внедрение Приказа № 21 в практику эскадры способствовало бы успешному проведению операции по прорыву во Владивосток. Такова цена небрежного отношения к трудам истинно талантливых военачальников и флотоводцев. Лично для себя авторы данного труда так и не смогли найти ответы на вопрос: «Каковы были мотивы контр-адмирала Н.И. Небогатова, когда он, не открывая огня, в 10 часов 38 минут 15 мая 1905 года спустил адмиральский и кормовой флаги, поднял сигнал «сдаюсь» и общил по линии кораблей? В это же время «израненный» броненосец «Адмирал Ушаков» под командованием капитана 1 ранга В.Н. Миклухо-Маклая на сигнал «ваш флагман сдался, предлагаю вам сдаться» пошел на сближение с противником и открыл огонь. Когда корабль уже не смог вести артиллерийский огонь, командир приказал открыть кингстоны.

Экипаж миноносца «Безупречный» во главе с командиром капитаном 1 ранга И.А. Матусевичем более часа вел нерав-

ный бой с японским крейсером «Читозе» и миноносцем.

Мотивы сдачи своего отряда контр-адмирал Н.И. Небогатов объяснял тем, что дальнейшее сопротивление было бесполезно вслед-

ствие подавляющего превосходства сил неприятеля, поэтому он не хотел губить 2000 человек, бывших у него в отряде, считая, что их жизни еще пригодятся Родине. Конечно, продолжение боя, скорее всего, не повлияло бы в значительной степени на исход всей войны, но гибель «горстки храбрецов в неравном бою с неприятелем всегда составляет украшение национальной истории, потомки гордятся такими подвигами их предков и воодушевляются их примером беззаветного служения своей Родине». Следует отметить, что, по словам супруги С.О. Макарова — Капитолины Николаевны, контр-адмирал Н.И. Небогатов особой любовью к своей Родине не отличался, и именно в этом она видит основную причину его страшного предательства.

В рамках данной монографии хотелось бы привести некоторые напутственные слова подчиненным, которые принадлежат именно контр-адмиралу Н.И. Небогатову. Вот в частности, что он говорил своим офицерам перед выходом из Ливавы: «Вы приносите себя в жертву. ...Приготовьтесь умереть, исполнив свой долг до конца...» (Морские записки, №39, 1955, стр. 24). Невольно возникает вопрос: а сам адмирал выполнил ли до конца свой долг? Помнил ли контр-адмирал Н.И. Небогатов требования Морского устава Петра Великого? Например, Артикул 73 Морского Устава говорил: «Буде же офицеры, матросы и солдаты безо всякой причины допустят командира своего корабля сдать или из боевой линии уйти безо всякой причины и ему точно не отсоветуют или в том его не удержат, тогда офицеры казнены будут, а прочие с жребия десятый повешены. Того для, в таком случае противление не только допущено, но и повелено таким образом, что, если офицеры и рядовые усмотрят, что командир их без законной причины корабль неприятелю отдать хочет, тогда имеют оные, приступя к нему, прекословить и преклонять его к должности, а ежели от такого намерения уговорить его не можно, повинны его арестовать и другого офицера, старшего по нем, выбрать и команду ему приказать. А ежели усмотрят, что и другой к тому же преступлению склонен, повинны между собой достойного выбрать и ему команду вручить, и так всевозможным образом оный корабль оборонить должны». Помнил ли контр-адмирал Н.И. Небогатов слова прославленного полководца Наполеона: «Тот, кто, капитулируя, предписывает сложить оружие, и те, кто повинуются, одинаково изменники и заслуживают наказания...». По данному вопросу можно сослаться и на высказывание вице-адмирала З.П. Роже-

стенского: «Впоследствии мне стало ясно, что, желая во что бы то ни стало сберечь мою жизнь, беззаветно мужественные офицеры пошли на преступление, караемое смертной казнью, потеряли рассудок и пожертвовали своей воинской честью». В то же время девизом каждого офицера Российского Императорского флота были слова: «Жизнь — Родине, честь — никому». Может быть, контр-адмирал Н.И. Небогатов служил по другим воинским правилам или другой Родине?

Среди многочисленных публикаций и документов, описывающих действия Императорского флота в период Русско-японской войны, есть и такие, в которых отражена положительная роль контр-адмирала Н.И. Небогатова. Особенно это касается организации перехода его эскадры. Корабли эскадры Н.И. Небогатова имели меньше поломок по сравнению с кораблями З.П. Рожественского и совершили переход за меньший период времени. На суде весьма высокую оценку адмиралу Н.И. Небогатову дал корабельный инженер В.П. Костенко.

Ярче всех гуманную сторону сдачи русских кораблей японцам выразил судовой священник «Адмирала Сенявина» отец Зосима: «С религиозной стороны, я думаю, что адмирал Небогатов сделал святое дело, потому что иначе две тысячи воинов оставили после себя сирот и вдов. У нас люди, набранные из деревень, женатые, семейные люди. Ночами я часто слышал разговоры матросов. Один стонет, понятия не имеет, как будут жить жена и дети, которых он оставил. Другой рассказывает, как перед уходом в море он продал последнюю корову или лошадь, чтобы его семья могла продержаться несколько месяцев. Ясно, что если бы корабль был потоплен, это был бы огромный грех и преступление со стороны адмирала Небогатова».

В ноябре 1906 года бывший контр-адмирал Н.И. Небогатов и офицеры его штаба, за исключением тяжелораненых, предстали в качестве обвиняемых перед особым присутствием военноморского суда Кронштадтского порта. Это самое громкое в истории России дело разбиралось в Петербурге, в Крюковских казармах. На суде, вопреки желанию российского правительства, были освещены практически все наиболее существенные недостатки руководства Российского Императорского флота, и виновным было объявлено решение суда.

Заседание Особого Присутствия Военно-морского суда Кронштадтского порта состоялось в городе Санкт-Петербурге 22–30 ноября и 1, 4, 5, 7, 8, 9, 11 декабря 1906 года. Состав присутствия: Председатель — член Главного Военно-морского суда, генерал-лейтенант Бабицын; военно-морской судья — подполковник Эйкар; временные члены — вице-адмиралы Сиденснер и Зеленой, контр-адмиралы Молас и Невинский, обвинитель — товарищ главного военно-морского прокурора, генерал-майор Вогак, помощники секретаря — коллежский регистратор Якуба и коллежский секретарь Зайцев. В качестве обвиняемых согласно Высочайшему Его Императорского Величества повелению были преданы суду все офицеры судов сдавшегося отряда, за исключением тех, которые, по мнению следственной комиссии, были тяжело ранены и никакого участия в сдаче кораблей принимать не могли. С учетом этого на суд предстали: «бывший контр-адмирал Небогатов; бывшие капитаны 1 ранга: Смирнов, Лишин и Григорьев; капитаны 2 ранга: Шведе, Кросс, Ведерников, Курош 2-ой, Артшвагер; лейтенанты: Сергеев 5-ый, Северин, Глазов, Степанов, Тиме, Хоментовский, Пеликан, Макаров 3-й, Жаринцев, Бурнашев, Модзалевский, Рюмин, Павлинов, Фридовский, Шишко, Трухачев 2-ой, Мазиров, барон Таубе, Лебедев, Рошачковский, Николаев, Якушев, Белавенец; мичманы: барон Павел Унгерн-Штернберг, барон Георг Унгер-Штернберг, Четверухин, Дыбовский, Суйковский, Волковицкий, Сакеллари, Карпов, Тивящев, Мессинг, Мессер, Щербачев 3-й, Кульнев, Мороз, Марков, Рыкачев, Каськов 2-й, Князев; подполковник корпуса флотских штурманов Феодотьев 2-й; корпуса инженер-механиков: полковник Парфенов; подполковник Орехов; капитан Хватов; штабс-капитаны: Бекман, Скляревский, Милевский; поручики: Дмитраш, Румс, Можжухин, Русанов, Розанов, Федоров, Яворовский, Бобров, Тагунов; подпоручик Беляев; прапорщики: по морской части — граф Баранов, Сонкин, Морозов, Шамие; по механической части — Антипин, Скрыжаков, Адамцевич, Чепаченко-Павловский, Одер и Дякин». В ходе заслушивания дела было доказано, что часть офицеров, например, прапорщик Шамие, мичманы Волковицкий, Карпов, Сакеллари, капитан 2 ранга Курош, лейтенанты Якушев, Белавенец, Таубе, поручик Федоров, подпоручик Беляев и другие, открыто выражали свой протест против сдачи и были судом оправданы. Также было признано, что и в отношении лейтенантов Бурнашева и Рыкачева нет оснований для предъявления им обвинения по суду.



Заседание Верховного военно-уголовного суда по делу о сдаче японцам крепости Порт-Артур. Подсудимые и их защитники. Бывший комендант крепости Порт-Артур ген.-лейт. Смирнов (первый слева), бывший начальник 4-й Вост.-Сиб. стр. дивизии ген.-лейт. Фок, бывший начальник штаба Квантунского укрепленного района ген.-майор Рейс и бывший начальник Квантунского укрепленного района ген.-лейт. Стессель. Перед ним - ген.-лейт. Домбровский, защитник ген. Фока.

По открытии заседания был прочитан обвинительный акт, в котором излагались все обстоятельства дела о сдаче кораблей отряда Н.И. Небогатова. В ходе заседания были заслушаны все обвиняемые и их защитники, а также многочисленные свидетели, все обвинители и их помощники. После опроса свидетелей и приведения их к присяге подсудимый Небогатов попросил «дать объяснения по поводу показаний свидетелей и представить, возможно, полную картину того, как происходило фактически все дело» (см. Бесплатное приложение к № 11 «Морского Сборника» 1907 г. Отчет по делу «О сдаче 15 мая 1905 г. неприятелю судов отряда бывшего адмирала Небогатова. С.-Петербург. Типография Морского Министерства, в Главном Адмиралтействе. 1907 г., 654 стр.). Выступление Н.И. Небогатова носило скорее характер обвинения, как в части, касающейся направления на Дальний Восток устаревших, разнотипных кораблей, так и в части, касающейся решений, принимаемых командующим эскадрой, вице-адмиралом З.П. Рожественским. После выступления Н.И. Небогатова было принято решение пригласить на заседание суда в качестве свидетеля вице-адмирала З.П. Рожественского, «ограничив допрос этого свидетеля лишь показаниями о самой сдаче судов отряда бывшего к.-а. Небогатова». На суде вице-адмирал З.П. Рожественский, в частности, сказал: «Я, прежде всего, должен высказать, что отвечать младшие офицеры не должны, раз закон считает ответчиком начальника. В этом смысле я считаю командующих эскадрами первыми и единственными виновниками. На суде должны поэтому фигурировать я и адм. Небогатов, а остальные не виноваты и сидят здесь на скамье подсудимых по недоразумению» (Отчет по делу «О сдаче 15 мая 1905 г. неприятелю судов отряда бывшего адмирала Небогатова. С.-Петербург. Типография Морского Министерства. В Главном Адмиралтействе. 1907 г., стр. 283).

На заседании суда был приведен фрагмент приказа Командующего 2-ой эскадрой от 26 апреля 1905 года: «... Японцы беспредельно преданы престолу и родине, не сносят бесчестия и умирают геро-

ями, но и мы клялись перед престолом Всевышнего. Господь укрепил дух наш, помог одолеть тяготы похода досель беспримерного. Господь укрепит и десницу нашу, благословит исполнить завет Государев и кровью смыть горький стыд родины».

Наибольшей объективностью и системностью изложения на заседании суда о состоянии корабля перед боем и после него отличался доклад капитана 1 ранга Н.Г. Лишина (1856–1923).

Капитан 1 ранга Лишин осветил все стороны подготовки броненосца «Генерал-адмирал Апраксин» к походу, начиная с формирования экипажа. В частности, он говорил: «Действительно, на броненосец назначалась ужасная команда. Она была собрана со всех портов, я получал команду из экипажей, находящихся в Либаве, из Петербурга, Кронштадта, Гельсингфорса, Черного моря. Команда была незнакома ни с кораблем, ни между собой. Я получал команду, и из документов заключалось, что они были беспорочные служащие, опрашивая же, узнавал, что один пришел из тюрьмы, другой из дисциплинарного батальона. Вот такая была команда».

По мнению Н.Г. Лишина, часть угольных ям на японских кораблях была «наполнена снарядами», которых с учетом этого решения к 14 мая на японских кораблях был «двойной комплект». Это позволило японскому флоту после сражения 14 мая не пополнять запасы оружия.

11 декабря 1906 года судом Особого Присутствия Военно-морского Суда Кронштадтского порта был вынесен следующий приговор по делу о сдаче 4 броненосцев 15 мая 1905 года: «Выслушав дело о сдаче 15 мая 1905 года 4 броненосцев неприятелю, суд признал виновными: 1) бывшего к.-ад., ныне дворянина Небогатова в том, что 15 мая 1905 года, будучи начальником эскадры, после бывшего накануне боя, будучи настигнутым в Японском море неприятельскою, превосходящею в силах эскадрой, выслушав переданное ему фл.-кап. Кроссом мнение командира бр. «Николай I», бывшего командира, кап. 1 р. Смирнова о необходимости сдаться, подтвержденное затем последним лично, приказал поднять по международному своду сигнал о сдаче, а затем спустил флаг и приказал поднять японский, хотя и имел возможность защищаться; 2) бывшего командира бр. «Нико-



КАПИТАН 1 РАНГА
Н.Г. ЛИШИН

лай I» бывшего кап. 1 р., ныне дворянина Смирнова в том, что просил флаг-капитана передать мнение его, Смирнова, о необходимости сдачи, подтвердив затем лично это мнение адмиралу и сдал вверенный ему броненосец неприятелю, хотя имел возможность защищаться; 3) бывших командиров броненосцев: «Адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин», бывших кап. 1 р., ныне дворян, Лишина и Григорьева в том, что 15 мая 1905 года, после боя, будучи настигнуты неприятельскою эскадрой, они, увидев поднятый адмиралом сигнал о сдаче, спустили флаги и сдали вверенные им броненосцы неприятелю, хотя и имели возможность защищаться. Суд признал для всех четырех вышеупомянутых лиц уменьшающими вину обстоятельствами: прежнюю долговременную беспорочную службу, крайнее физическое утомление после тяжелого, блестяще исполненного трехмесячного перехода и угнетенного состояния духа, вызванное боем, бывшем накануне, в котором погибли флагманский и другие наиболее сильные наши броненосцы, посему на основании части 2-ой ст. 279 кн. XII Св. Морск. Пост. Суд приговорил: четырех вышеупомянутых подсудимых к смертной казни, но, приняв во внимание уменьшающие вину обстоятельства и руководствуясь ст. 17 той же книги постановил: ходатайствовать перед Государем Императором о замене смертной казни заточением в крепости каждого на десять лет и дальнейшую участь подсудимых повергнуть на Монаршее милосердие.

Капитанов 2 ранга: Кросса, Ведерникова и Артшвагера и лейтенанта Фридовского, занимавших во время сдачи должности: первый флаг-капитана, а последние три старших офицеров названных броненосцев, признать виновными: Кросса в участии в сдаче, а Ведерникова, Артшвагера и Фридовского в попустительстве её, а посему и на основании ст. 74 и ст. 23 XII кн. Св. Морск. Пост. Суд, приняв во внимание вышеизложенные признанные судом и для этих 4 подсудимых уменьшающие вину обстоятельства, приговорил их к заключению в крепости: Кросса на 4 месяца, Ведерникова и Артшвагера на 3 месяца и Фридовского на 2 месяца с последствиями в ст. 25 кн. XVI Св. Морск. Пост. указанными.

Суд, признав доказанным, что сдача броненосца «Орел» утром 15 мая 1905 г. последовала при обстоятельствах, указанных в ст. 354 Морск. Устава, признал командовавшего этим броненосцем кап. 2 р. Шведе и всех прочих офицеров «Орла» в сдаче не виновными.

Относительно всех остальных офицеров эскадры суд признал, что они не нарушали долга службы и присяги, а потому суд, руковод-

ствуясь пун. 1 ст. 825 кн. XVIII Св. Морск. Пост., признал всех этих офицеров считать по суду оправданными». 25 января 1907 года приговор Особого Присутствия Военно-морского Суда Кронштадтского порта был Высочайше подтвержден Государем Императором».

Интересно высказывание на суде обвинителя, который сказал: «Для того чтобы положить конец всем возражениям защиты и периодической печати, готов допустить на время ..., что: 1). Посылка небогатовской эскадры на восток была величайшей ошибкой; 2). Что растлевающее влияние морского ценза успело во многом сказаться; 3). Что возвращение отряда адмирала Вирениуса было пагубно; 4). Что соединение в одну эскадру судов различных типов и скоростей было пагубно; 5). Что Рождественский как флотоводец впал в ряд грубых ошибок — не выработал план боя, не перекрасил суда в боевой цвет, перегрузил их углем, избрал для прорыва неверный путь, не выслал вперед разведчиков, соединил в одну колонну три отряда, отличных по составу и скорости, взял с собой в бой транспорты, связывающие эскадру; не сделал распоряжений на случай своего тяжелого поражения или смерти, вследствие чего суда эскадры остались без руководства. Допуская все эти положения, обвинитель, тем не менее, настаивает на ПРЕСТУПНОСТИ СДАЧИ».

Интересна дальнейшая судьба бывшего командира «Апраксина», капитана 1 ранга Н.Г. Лишина. Капитан 1 ранга Н.Г. Лишин вместе с контр-адмиралом Н.И. Небогатовым, капитанами 1 ранга В.В. Смирновым и С.И. Григорьевым решением суда был приговорен к заключению в крепость на 10 лет. Во время Первой мировой войны Государь Император Николай II Александрович, объезжая войска на фронте, обратил внимание на рядового солдата с гордой осанкой, большой, красивой седой бородой, с четырьмя Георгиевскими крестами на груди. С. Терещенко в известном труде «Цусима» пишет: «Поразившись таким видом, государь заговорил с необычайным солдатом и узнал, что это разжалованный судом бывший командир «Апраксина», капитан 1 ранга Н.Г. Лишин, который добровольно пошел рядовым в армию, чтобы искупить свою вину перед Царем и Родиной. Государь простил его и велел снова зачислить во флот в прежнем чине...».

Авторам данного труда также непонятно, почему по приказанию Флаг-капитана капитана 1 ранга К.К. Клапье де Колонга миноносец «Бедовый» поднял флаг Красного Креста и сдался, тем более что на

борту корабля был штаб вице-адмирала З.П. Рожественского? Конечно, объяснение этого факта может быть связано с тем, что адмирал З.П. Рожественский был ранен в голову и в обе ноги. Инициаторы и непосредственные участники сдачи кораблей неприятелю К.К. Клапье-де-Колонг, Н.В. Баранов, В.И. Филипповский, Е.В. Лентьев были осуждены и приговорены «к исключению из службы».

Вот как пишет о судьбе отдельных кораблей эскадры контр-адмирал М. Смирнов: «Броненосец «Сисой Великий», крейсера «Адмирал Нахимов» и «Владимир Мономах», получив ночью минные пробоины и не будучи в состоянии дойти до Владивостока, направились к острову Цусима и утром 15 мая были затоплены на глубине своим личным составом...

Броненосный крейсер «Дмитрий Донской», после одиночного боя с японскими крейсерами «Нанива» и «Отова» и четырьмя истребителями, потерял способность управляться, свез команду на остров Дажелет и был затоплен на глубине своим командиром 16 мая.

Крейсер «Светлана» во время упорного боя с крейсерами 15 мая затонул близ берегов Кореи.

Миноносец «Безупречный» был расстрелян крейсером «Читозе» утром 15 мая и погиб вместе с личным составом.

Миноносец «Быстрый» был затоплен своим командиром близ Корейского берега одновременно и вблизи гибели «Светланы».

Миноносец «Блестящий» погиб в море на рассвете 16 мая от пробоин, полученных в дневном бою».

О гибели эскадренного миноносца «Громкий» прекрасные слова написал член его экипажа капитан 1 ранга В. Потемкин: «Оставалось по пять снарядов на орудие. Японцы сближались, видимо, желая взять нас на abordаж. Капитан 2 ранга Керн приказал взять винтовки и открыть огонь из них. Так как «Громкий» все быстрее погружался в воду, командир, после того как были выпущены последние снаряды, приказал открыть кингстоны, надевать пояса и бросаться в воду, помогая раненым...». Далее В. Потемкин писал: «... Не могу удержаться, чтобы не выразить того глубокого чувства уважения к Георгию Федоровичу Керну, который даже в минуты смерти не забыл своего долга и твердо умер без единого стога. Такая смерть всегда была



КРЕЙСЕР 1 РАНГА
«ДМИТРИЙ ДОНСКОЙ»
(с полным рангоутом)

им желанной, что он раз высказал у нас в кают-компании, беседуя с нами. Что касается команды, то могу, положа руку на сердце, сказать, что каждый из них сделал, что мог».

О гибели броненосного крейсера береговой обороны «Адмирал Ушаков» написали свои воспоминания офицеры его экипажа капитан 2 ранга А. Транзе, капитан 1 ранга Д. Тыртов, капитан 1 ранга А. Гезехус. Следует особенно подчеркнуть, что адмирал Х. Того в своем донесении о Цусимском бое (сражении) в первую очередь отметил героическую гибель броненосца «Адмирал Ушаков». Имя командира броненосца капитана 1 ранга Владимира Николаевича Миклухо-Маклая навечно занесено на страницы истории Российского Императорского флота.

Список героически погибших кораблей русской эскадры можно продолжить.

Дольше всех продержался в сражении ветеран флота — крейсер «Дмитрий Донской». Вечером 15 мая его экипаж выдержал невероятно тяжелый бой с 6 японскими кораблями. Утром 16 мая поврежденный, но непобежденный корабль был затоплен по приказанию старшего офицера, капитана 2 ранга К.П. Блохина, заменившего смертельно раненого командира капитана 1 ранга И.Н. Лебедева. И.Н. Лебедев, осознавая своё бессилие, воскликнул: «...Позор! Какое-то проклятие висит над нашим флотом! Все это — результат того, что мы занимались не тем, чем нужно...». Пророческими оказались слова прекрасного командира броненосца «Александр III», потомка первого солдата-гвардейца, капитана 1 ранга Н.М. Бухвостова, сказанные им перед походом: «...Вы смотрите и думаете, как тут все хорошо устроено. А я вам скажу, что тут совсем не все хорошо. Вы желаете нам победы. Нечего и говорить, как мы её желаем. Но победы не будет! ... За одно я ручаюсь: мы умрем, но не сдадимся...». И они умирали, при этом презирая смерть. Трудно удержаться, чтобы в очередной раз не осветить подвиг лейтенанта А.Е. Арцыбашева: «...На «Светлане» кормовой группой артиллерии командовал лейтенант Арцыбашев. Для него была сделана защита из чугунных колосников. Но он не захотел пользоваться ею и стоял открыто, усатый, с таким бравым видом, словно находился на учении. Светло-русые кудри его колечками курчавились из-под флотской фуражки, лихо сдвинутой набекрень. С каким-то задорным восторгом он отдавал приказания о стрельбе, и его голубые глаза сияли, как у юноши. Хорошо работали и комендоры, словно соперничая



ЛЕЙТЕНАНТ
А.Е. АРЦЫБАШЕВ



СТАРШИЙ
Артиллерийский
ОФИЦЕР
ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА
«ПОЛТАВА»
А.Н. РЫКОВ
(1874–1918)



КОМАНДИР
ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА
«КНЯЗЬ СУВОРОВ»
КАПИТАН 1 РАНГА
В.В. ИГНАЦИУС

с ним в храбрости. Вдруг он взмахнул руками, словно хотел что-то поймать, и опрокинулся на палубу...». Вот истинное лицо русского офицера Императорского флота и таких офицеров были сотни. Разве вправе мы сегодня сомневаться в благородстве, смелости и профессионализме русских офицеров? Разве не является примером беззаветного служения своему Отечеству подвиг лейтенанта А.Е. Арцыбашева и других офицеров его товарищей?

Вызывает восхищение и поведение в бою в Желтом море артиллериста эскадренного броненосца «Полтава» А.Н. Рыкова. Старший артиллерийский офицер А.Н. Рыков в бою получил тяжелое ранение в ногу, но, несмотря на это, продолжал успешно руководить артиллерийской стрельбой броненосца.

О подвиге командира эскадренного броненосца «Князь Суворов» в народе слагали легенды.

По наиболее достоверным подсчетам Управления санитарной части флота на кораблях и судах, участвовавших в Цусимском сражении, находилось 639 офицеров, 240 кондукторов, 13455 нижних чинов, а всего 14334 человека. В общую численность не вошли участвующие в бою гражданские и медицинские чины и священнослужители. Осталась неизвестной и численность вольнонаемной части команды транспортов «Кореец» и «Анадьрь».

Итоги Цусимской катастрофы были ужасны: 5045 (5046) российских моряков погибло и скончалось от полученных ран уже после оказания медицинской помощи (в том числе 209 офицеров и 75 кондукторов), 6106 попали в плен. Японцам победа досталась всего лишь потерей трех эскадренных миноносцев и гибелью 699 матросов и офицеров. По мнению отдельных отечественных историков, реальные

потери японского флота были намного большими.

Императорский флот в Русско-японскую войну потерял:

Эскадренные броненосцы: «Бородино», «Император Александр III», «Император Николай I», «Князь Суворов», «Наварин», «Орел», «Ослябя», «Пересвет», «Петропавловск», «Победа», «Полтава», «Ретвизан», «Севастополь», «Сисой Великий»,

Броненосцы береговой обороны: «Адмирал Сенявин», «Адмирал Ушаков», «Генерал-адмирал Апраксин»,

Крейсера 1 ранга: «Адмирал Нахимов», «Баян», «Варяг», «Владимир Мономах», «Дмитрий Донской», «Паллада», «Рюрик», «Светлана»,

Крейсера 2 ранга: «Ангара», «Боярин», «Джигит», «Забияка», «Изумруд», «Новик», «Разбойник», «Урал»,

Минные крейсера: «Всадник», «Гайдамак»,

Эскадренные миноносцы: «Бдительный», «Бедовый», «Безупречный», «Блестящий», «Боевой», «Буйный», «Бурный», «Быстрый», «Внимательный», «Внушительный», «Выносливый», «Громкий», «Лейтенант Бураков», «Разящий», «Расторопный», «Решительный», «Сильный», «Стерегущий», «Сторожевой», «Страшный», «Стройный», «Сунгари», №208,

Канонерские лодки: «Бобр», «Гиляк», «Гремящий», «Кореец», «Отважный», «Сивуч»,

Минные транспорты: «Амур», «Енисей».

Эскадренный миноносец «Стерегущий» 26 февраля 1904 года, потеряв ход,



БОЙ МИНОНОСЦА
«СТЕРЕГУЩИЙ»
С ЯПОНСКИМИ КОРАБЛЯМИ
26.2.1904 Г.



ЭПИЗОД ЦУСИМСКОГО
СРАЖЕНИЯ



КРЕЙСЕР 2 РАНГА «ДЖИГИТ»



МИНОНОСЕЦ
«БДИТЕЛЬНЫЙ»



КРЕЙСЕР 2 РАНГА
«ЗАБИЯКА»



МИНОНОСЦЫ ТИПА
«СОКОЛ» НАКАНУНЕ
ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.
НА ПЕРЕДНЕМ ПЛАНЕ
МИНОНОСЕЦ «РЪЯНЫЙ»,
1912–1914 ГОДЫ.



МИНОНОСЕЦ «ЛЕЙТЕНАНТ
БУРАКОВ» В БОЕВОЙ
ОКРАСКЕ. 1904 Г.



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ «БУЙНЫЙ»



МИНОНОСЕЦ
«СТЕРЕГУЩИЙ»



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«БОБР»



МИНОНОСЕЦ «БОЕВОЙ»



КОМАНДИР МИНОНОСЦА
«СТЕРЕГУЩИЙ», ЛЕЙТЕНАНТ
А.С. СЕРГЕЕВ

с поврежденными снарядами котлами, был вынужден в одиночку вступить в сражение с 6 японскими миноносцами. Командир корабля лейтенант А.С. Сергеев, тяжело раненный в начале боя, обратился перед смертью к экипажу с призывом не сдавать миноносец врагу. Вскоре все офицеры корабля были убиты, но «Стерегущий» продолжал сопротивление. Когда вести бой было уже некому, два оставшихся на корабле матроса открыли кингстоны, и на глазах изумленного противника гордый корабль ушел под воду. Однако документального подтверждения факта такого затопления миноносца не установлено. Об удивительном человеке, отважном офицере, лейтенанте А.С. Сергееве, его службе и друзьях написана прекрасная книга А. Харитановским «Господа офицеры» (А. Харитановский. Господа офицеры!.. Курск: Курскинформпечать, 1994 г. 479 с.).



„Стерегущий“ 26 февраля 1904 г.



ОТКРЫТИЕ ПАМЯТНИКА
МИНОНОСЦУ «СТЕРЕГУЩИЙ».
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
10 МАЯ 1911 Г. (скульптор К.В. Изенберг)



ПАМЯТНИК
ЭСКАДРЕННОМУ
МИНОНОСЦУ
«СТЕРЕГУЩИЙ»



МИНОНОСЕЦ «УССУРИ»
(ПОСЛЕ 3 МАРТА
1902 ГОДА — № 204)

Ничто так не долговечно, как слава. Слава героям — морякам Российского Императорского флота, которые отдали свои жизни за честь Великой Родины в Русско-японской войне, навсегда внесена в историю нашего Отечества. Образ русских моряков, офицеров стал после этой войны поистине легендарным. Русский народ не забывает и никогда не забудет ни блистательных побед, ни героической гибели кораблей Императорского флота и мужества их экипажей, до конца оставшихся верными своему Отечеству, Адриановскому Военно-морскому флагу. Навечно остались в боевом строю Военно-морского флота России эскадренные броненосцы, крейсера, канонерские лод-



МИНОНОСЕЦ «СТРОЙНЫЙ»



Богъ исполненъ.

Низенбергъ.



ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II
НА ОТКРЫТИИ ПАМЯТНИКА
«СТЕРЕГУЩЕМУ»
(10 мая 1911г.)

ки, эскадренные миноносцы, миноноски, паровые катера, погибшие в 1904–1905 годах. За триста с лишним лет русские моряки провели 24 крупных морских сражения, из которых 23 выиграли. 75 раз в мировой истории спускал противник на просторах океанов и морей свои флаги перед кораблями русского флота. Однако и славная гибель эскадры Тихого океана прославила нашу Отчизну. Многие поколения моряков Военно-морского флота России воспитывались и будут воспитываться на примерах их беззаветного служения своей Родине.

19 декабря 1905 года была создана специальная Следственная комиссия по выяснению обстоятельств Цусимского сражения, назначенная приказом по Морскому ведомству. Анализируя документы, свидетельские показания комиссия определила, что «беспримерное поражение, нанесенное 2-ой эскадре Тихого океана в боях 14 и 15 мая 1905 года, имело причинами следующие обстоятельства»:

1. Коренные материальные и технические недостатки флота, выразившиеся в большой строительной перегрузке судов 2-ой эскадры; в устарелости артиллерии...

2. Полная неподготовленность Морского министерства к решению вопросов международной политики и стратегии... Несостоятельность его выразилась в отсутствии плана войны, повлекшем за собою ряд случайных решений стратегических вопросов большой важности; в от-

сутствии всяких соглашений международного характера, способных облегчить движение морских подкреплений на Дальний Восток; в неосведомленности о состоянии неприятельского флота;

в ошибках и недостатках системы мобилизации, ставших результатом неудовлетворительного комплектования 2-ой эскадры офицерами и нижними чинами.

3. Материальная слабость эскадры, выразившаяся в крайней разнотипности входящих в неё броненосцев, в малой скорости их хода, в полном отсутствии броненосных крейсеров, в недостаточности крейсеров и миноносцев...

4. Неудачный выбор начальника эскадры, принявшего на себя командование без веры в возможность боевого успеха, не уделявшего необходимого внимания боевой подготовке эскадры...

Следственная комиссия возложила всю вину на вице-адмирала З.П. Рожественского как исполняющего дела начальника Главного морского штаба в 1903–1904 годах, а затем командующего эскадрой за многие упущения, «допущенные при подготовке кораблей к длительному переходу, за то, что новые броненосцы типа «Бородино» ушли в поход без испытания на остойчивость, за чрезмерную перегрузку боевых кораблей, за ряд других допущенных им стратегических и тактических ошибок:

Эскадра была застигнута главными силами неприятеля врасплох, во время ещё незаконченного перестроения из двух колонн в одну боевую линию.

Ненужные эскадре транспорты мешали ей, стесняя движение боевых судов.

Главные силы эскадры кружились несколько часов вокруг выведенного из строя флагманского корабля, несмотря на его полную неспособность управлять боем.

Миноносцы, не получив боевого назначения, вводили в заблуждение суда эскадры и подвергались с их стороны расстрелу, и многое другое, как, например, черная окраска судов при выборе дневного времени для прорыва Корейским проливом... (см. Заключение Следственной комиссии по выяснению обстоятельств Цусимского боя. С.- Петербург, 1917, с. 122–123).

Так закончилась самая незабываемая трагедия русского военного флота. Величайшая трагедия, которая дала толчок в развитии всего мирового кораблестроения. «Недостаточное понимание военно-морского искусства парализовало другие драгоценные свойства личного состава Русского флота, столь ярко проявившегося в войне с Японией, — традиционную беззаветную доблесть, преданность Вере, Царю и любовь к Отечеству».

Памяти героев Русско-японской войны посвящены различные музыкальные произведения. Наиболее известными из них, например, являются:

«Варяг». Баллада для пения. Слова Я.Н. Репнинского. Музыка А.Б. Вилинского. Март 1904 года,

«Памяти «Варяга» и «Корейца». Фантазия. Сочинение И.С. Фуки. Апрель 1904 года,

«Траурные звуки в Память морских героев на «Петропавловске». Сочинение В. Бенргнера. 1904 год,

«Памяти миноносца «Стерегущий» и его команды». Слова А. Вильде. Музыка А. Бигдая. Май 1904 года,

«На Маньчжурских сопках». Вальс. Сочинение И.А. Шатрова. 1904 год,

«Тихоокеанские волны». Вальс. Сочинение А. Далматова. 1905 год,

«Помни войну». Памяти вице-адмирала С.О. Макарова. Романс. Слова Дмитриева. Музыка И. Василевского.

Скульпторы всего мира посвящали свои творения героям Цусимы. В различных городах и странах на пожертвования людей строились величественные храмы-памятники русскому воинству. Достаточно вспомнить Храм-памятник морякам, погибшим в войну с Японией, памятник на русском кладбище в Ляояне, памятник 19, 20 и 36 Сибирским полкам на братской могиле на Путиловской сопке в Маньчжурии, памятники на кладбище в Инкоу, братские могилы на Гунжулинском кладбище в Маньчжурии, памятник на братской могиле на кладбище



ПАМЯТНЫЙ КРЕСТ, ПОСТАВЛЕННЫЙ
ПО УКАЗАНИЮ ЦАРЯ НИКОЛАЯ
ВТОРОГО В ПАМЯТЬ ПОГИБШИХ
РУССКИХ МОРЯКОВ В ПОРТ-АРТУРЕ
(ЛЮЙШУНЬ)



Телин в Маньчжурии, братские могилы в Телине, Храм-памятник во имя Христа Спасителя на русском кладбище в Мукдене, памятник солдатам и офицерам Царицынского полка, геройски павшим в боях Русско-японской войны, памятник адмиралу С.О. Макарову в Кронштадте, памятник генерал-лейтенанту Р.И. Кондратенко, возведенный в городе Сувалки на средства, собранные офицерами и стрелками 20 стрелкового полка, и многие другие.

Типографии создали сотни почтовых открыток и фотооткрыток, посвященных героям Русско-японской войны. Практически весь мир оплакивал русских воинов. В центре Порт-Артура расположены два воинских кладбища — японское и русское. На русском кладбище возвышается мемориальный ансамбль из белого мрамора, на фронте которого выделяется надпись: «Сей храм сооружен по указу Императора Ниппон в честь героических русских воинов, павших при обороне крепости Порт-Артур». В Японии русские кладбища расположены в городах Нагасаки, Хаймадеро, Осаке, Мацуяме. На каждом кладбище есть прекрасные памятники, посвященные мужеству русских воинов.



ПАМЯТНИК ПОГИБШИМ
В ЦУСИМСКОМ СРАЖЕНИИ

В 1908 году погибшим при Цусиме в Петербурге был установлен памятник — высокий обелиск, который венчался орлом (скульптор А.П. Обаре).

Данный памятник посвящен экипажу броненосца «Император Александр III». На постаменте памятника выбиты слова, проникнутые глубокой скорбью, зовущие потомков к человеколюбию и славящие постоянную готовность русских моряков к самопожертвованию: «Больше сея любви ничто же иметь, да кто душу свою положит за други своя — гвардейский экипаж». Авторы ещё и ещё раз подчеркивают, что только русские люди способны принять «огонь на себя» во имя спасения других. В этом кроется какая-то неиссякаемая внутренняя сила русского человека, человека, презирающего смерть и способного совершить подвиг во имя других.

В газете «Новая заря» (г. Сан-Франциско) от 21 января 1941 года за подписью контр-адмирала Д.В. Никитина было написано: «Русское морское кладбище, расположенное в деревне Иноса, около г. Нагасаки, является как бы памятником завоевания нашим флотом Приморской области и всего Приамурского края. Имена судов, занявших бухту Мей, впоследствии переименованную в Золотой рог, и Владивостокскую гавань, украшают собою могильные кресты скромного кладбища в Иносе...». Следует особенно отметить, что список только китайских урочищ, где расположены русские кладби-



ПАМЯТНИК НА БРАТСКОЙ
МОГИЛЕ НА КЛАДБИЩЕ
ТЕЛИН В МАНЬЧЖУРИИ



РОССИЙСКОЕ ВОИНСКОЕ КЛАДБИЩЕ
В ПОРТ-АРТУРЕ. 2010 Г.

На кладбище захоронены воины, погибшие в ходе Русско-японской войны, Великой Отечественной и Корейской войн. Восстановлены часовня, 1900 памятников, братских могил, обелисков и скульптурных сооружений.



ЧАСОВНЯ НА РУССКОМ КЛАДБИЩЕ
В НАГАСАКИ



ОБЩИЙ ВИД МЕМОРИАЛА РУССКО-
ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ

ща с сооруженными на них памятниками погибшим в Русско-японскую войну, включают в себя 18 наименований.

В 1905 году Председателем комиссии, «командируемой во Владивосток для разбора и увольнения пленных чинов флота», приказом главного командира Кронштадтского порта был назначен один из опытейших офицеров Императорского флота, генерал-лейтенант М.И. Ван-дер-Шкруф.

Ван-дер-Шкруф М.И. в 1869 году поступил в Морское училище, затем проходил обучение на Академических курсах морских наук. После окончания училища он был направлен в Гвардейский экипаж. Ван-дер-Шкруф командовал миноносками «Ядро», «Перепел», «Касатка», занимал должности старшего офицера канонерской лодки

«Гремящий», эскадренного броненосца «Гангут», командовал фрегатом «Светлана», крейсерами «Забияка», «Дмитрий Донской», «Дмитрий Пожарский», парходом «Нева». Длительное время Ван-дер-Шкруф был командиром 2-ой роты Гвардейского экипажа и командиром 6-го флотского экипажа, а также инспектором машинных команд Балтийского флота, в чине генерал-лейтенанта Кронштадтского флотского полуэкипажа. Историки отмечают исключительно внимательное отношение генерала к участникам Цусимского сражения. Например, в ходе работы комиссии был составлен алфавитный список офицеров флота и морского ведомства, погибших в Русско-японскую войну, со сведениями об обстоятельствах и датах гибели и исключения из списков. Также были изданы соответствующие циркуляры Главного морского штаба № 67 от 20 февраля 1906 года и № 173 от 16 мая 1906 года с объявлением списков нижних чинов, скончавшихся от ран и болезней в японском плену и умерших в Шанхае.



ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ
ВАН-ДЕР-ШКРУФ
(1853–1918)

На кораблях Российского Императорского флота в период Русско-японской войны в составе экипажей числилось 34557 человек. Кроме того, в береговых подразделениях проходили службу 9365 человек. Во всех боевых действиях на море пострадало 9365 человек. Данные о потерях личного состава Российского Императорского флота в настоящей монографии представлены по следующим источникам: «Россия и СССР в войнах XX века. Потери Вооруженных сил. Статическое исследование. Под общей редакцией к.в.н., профессора АВН генерал-полковника Г.Ф. Кривошеева. Москва, «ОЛМА-ПРЕСС», 2001 г., 608 с.; «Война с Японией. 1904–1905 гг. Санитарно-статистический очерк. — Пг., 1914 г; Козловский Н. Статистические данные о потерях русской армии от болезней и ранений в войну с Японией. 1904–1905 гг. — СПб, 1911 г.; Кефели Я.И. Потери в личном составе русского флота в войну с Японией: Диссертация. — СПб., 1914 г.

Из общего числа пострадавших в Русско-японскую войну погибло, утонуло, умерло от ран, отравлено газом и от невыясненных причин — 6511 человек.

Численность и потери Императорского флота в Русско-японскую войну

Соединения флота	Численность				Погибло, умерло на море		
	Офицеры	Кондуктора	Матросы	Всего	Офицеров	Кондукторов, матросов	Всего
1-я Тихоокеанская эскадра	517	59	12088	12664	60	1061	1121
2-я Тихоокеанская эскадра	716	268	15187	16171	210	4836	5046
Владивостокский отряд крейсеров	245	37	5440	5722	14	330	344
Итого	1478	365	32715	34557	284	6227	6511

Из общего числа погибших в боевых действиях на море — убито, утонуло, сгорело, погибло от невыясненных причин 6299 человек; умерло от ран, контузий, ожогов, отравления газом 212 человек.

Всего из 42224 моряков, участвовавших в боях на море и на суше, погибло около 8000 человек. Из 539734 человек, принимавших участие в боях на суше, погибло около 31500 человек.

За весь период войны безвозвратные потери Российской Империи с 27 января 1904 года по 1 октября 1905 года составили 52500 солдат, матросов, офицеров. Санитарные утраты достигли 564500 человек. Из них: ранеными и контуженными — 158600 человек (в том числе на флоте и его береговых подразделениях — 6694 человек), заболевшими — 405900 человек.

Попало в плен более 74000 офицеров и нижних чинов. Не вернулось из плена 1753 человека, из них 1643 умерло от ран и болезней.

Всего на нужды войны Российская Империя израсходовала 2347 миллионов рублей, кроме того, Россия понесла ущерб примерно в 500 миллионов рублей, которыми исчисляется стоимость железных дорог, портов, отошедших Японии, затопленного флота, как военного, так и торгового.

Сравнительные данные о боевых потерях русских войск на море и на суше представлены в следующей таблице.

Место боевой деятельности	Погибло до оказания помощи	Погибло после оказания помощи	Всего	Ранено (остались живы)
Императорский флот на море	6299	212	6511	2854
Морские команды на берегу при обороне Порт-Артура	968	450	1418	3840
Русская армия в боях на суше	24844	6614	31458	145330
Итого	32111	7276	39387	152024

Общий список всех погибших, утраченных и интернированных кораблей и судов Российского Императорского флота в Русско-японскую войну включает в себя:

1. Эскадренные броненосцы.

1-я Тихоокеанская эскадра: «Петропавловск», «Цесаревич» (интернирован), «Полтава», «Ретвизан», «Пересвет», «Победа», «Севастополь».

2-я Тихоокеанская эскадра: «Ослябя», «Император Александр III», «Бородино», «Князь Суворов», «Наварин», «Сисой Великий», «Орел» (сдался в плен), «Император Николай I» (сдался в плен).

2. Броненосные крейсера: «Рюрик» (1-я Тихоокеанская эскадра), «Баян» (1-я Тихоокеанская эскадра), «Владимир Мономах» (3-я Тихоокеанская эскадра), «Адмирал Нахимов» (2-я Тихоокеанская эскадра), «Дмитрий Донской» (2-я Тихоокеанская эскадра).

3. Крейсера.

1-я Тихоокеанская эскадра: «Варяг», «Боярин», «Аскольд» (интернирован), «Новик», «Диана» (интернирован), «Забияка», «Паллада», «Джигит», «Разбойник».

2-я Тихоокеанская эскадра: «Светлана», «Изумруд» (подорван экипажем), «Жемчуг» (интернирован), «Аврора» (интернирован), «Олег» (интернирован).

4. Броненосцы береговой обороны (3-я Тихоокеанская эскадра): «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» (сдался в плен), «Генерал-Адмирал Апраксин» (сдался в плен).

5. Крейсера 2 ранга (вспомогательные крейсера). 2-я Тихоокеанская эскадра: «Урал», «Терек» (интернирован).

6. Канонерские лодки. 1-я Тихоокеанская эскадра: «Кореец», «Сивуч» (интернирован), «Манджур» (интернирован), «Гремящий», «Бобр», «Гиляк», «Отважный».

7. Эскадренные миноносцы (контрминоносцы), миноносцы.

1-я Тихоокеанская эскадра: «Внушительный», «Стерегающий», «Страшный», «Внимательный», № 204, № 208, «Лейтенант Бураков», «Бурный», «Грозовой» (интернирован). «Бесстрашный» (интернирован), «Беспощадный» (интернирован), «Бесшумный» (интернирован), «Решительный» (интернирован), «Выносливый», «Стройный», «Расторопный», «Статный», «Сердитый» (интернирован), «Скорый» (интернирован), «Властный» (интернирован), «Бойкий» (интернирован), «Смелый» (интернирован), «Бдительный», «Сильный», «Сторожевой», «Боевой», «Розящий».

2-я Тихоокеанская эскадра: «Громкий», «Буйный», «Быстрый», «Блестящий», «Безупречный», «Бедовый» (сдался в плен), «Бодрый» (интернирован).

8. Минные крейсера (1-я Тихоокеанская эскадра): «Всадник», «Гайдамак».

9. Минные транспорты (1-я Тихоокеанская эскадра): «Енисей», «Амур», 3 минных катера (интернированы).

10. Вспомогательные суда.

1-я Тихоокеанская эскадра: Военные транспорта «Сунгари», «Лена», «Ермак», госпитальное судно «Ангара», портовое судно «Силач».

2-я Тихоокеанская эскадра: Госпитальные суда «Орел» (пленоно), «Кострома» (пленоно), плавучая мастерская «Камчатка», буксирный пароход «Русь», военный транспорт «Иртыш», буксирный пароход «Свирь» (интернирован), военный транспорт «Корея» (интернирован).

11. Торговые пароходы, затопленные для заграждения входного фарватера Порт-Артура: «Хайлар», «Харбин», «Эдуард Барии», «Богатырь».

12. Портовые суда водоизмещением свыше 100 тонн, затопленные на рейде и в гаванях Порт-Артура перед его сдачей японцам: «Дельный», «Курьер», «Ординарец», «Прилежный», «Рассылный», «Рабочий», «Ретивый», «Сильный», № 5, № 6.

Потери воюющих сторон в корабельном составе в ходе войны

Наименование кораблей	Россия		Япония	
	Количество	Потери	Количество	Потери
Эскадренные броненосцы	15	15	8(4)	2
Броненосные крейсера	7	5	8	-
Крейсера	16	14	15	3
Броненосцы береговой обороны	3	3	1	-
Канонерские лодки	7	7	14(8)	6
Эсминцы	34	32	19(21)	8
Миноносцы	10	2	28(42)	4
Вспомогательные крейсера	5	2	24	-
Минные крейсера	2	2	-	-
Минные заградители	2	2	-	-
Вспомогательные суда	32	12	-	-
Подводные лодки	13	-	-	-

К сожалению, главные виновники Цусимской трагедии, Великий Князь Алексей Александрович, бывший Наместник по Дальнему Востоку Е.И. Алексеев, управляющий делами Морского министерства Ф.К. Авелан, ответственности не понесли и после отставки были определены в Государственный Совет. После Цусимского разгрома ещё один виновник национальной трагедии 1904–1905 годов, генерал А.Н. Куропаткин, сказал генералам маньчжурской армии оскорбительные для Императорского флота слова: «Конечно,

известие об этом поражении произвело тяжелое впечатление, оно тяжело для нашего самолюбия, но можно ли признать за ним решающее значение в борьбе с Японией России с её 140-миллионным населением. Можно ли приписать решающее значение в деле защиты чести и достоинства могучей России уничтожению нескольких железных ящиков с горсточкой русских людей. Не флот создал Россию в её настоящих границах, создала её исключительно сухопутная армия, а из неё пока участвовала только незначительная часть. Поражение нашего флота окажет лишь то влияние, что если России и суждено когда-нибудь господствовать в водах Тихого океана, то от этой мечты нам придется отказаться на более или менее продолжительное время».

В газете «Час пик», № 90 от 24.5.1995 г., отмечалось: «Цусимское сражение произошло там и тогда, где и когда естественный ход русской экспансии достиг своих пределов и где России оставалось лишь укрепиться на достигнутых рубежах. Оно произошло в эпицентре международного соперничества в момент, когда англосаксонский мир руками Японии решил положить конец продвижению России к Великому океану».

3. УРОКИ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ. РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ ПОСЛЕ 1905 ГОДА

Излагая основные причины трагического финала Русско-японской войны, авторы в первую очередь считают необходимым привести фрагмент письма вице-адмирала С.О. Макарова своему сыну Вадиму, написанного в Порт-Артуре, в трагическую ночь на 31 марта: «...Вадим, тут идет жестокая война, очень опасная для Родины, хоть и за пределами её границ. Нет, не временный перевес неприятеля в силах тревожит меня. Русский флот, ты знаешь, творил и не такие чудеса. Но я чувствую (о чем ты пока никому не скажешь!), что нам — и мне в том числе — словно бы мешают. Не адмирал Того, нет, а как бы сбоку подталкивают, как бы подкрадываются сзади. Кто? Не знаю. Душа моя в смятении, чего я никогда не испытывал. Начинаю уже чего-то улавливать, но смутно пока. Вот Верещагин Василий Васильевич что-то мне пытается объяснить, но сбивчиво, как все эти художники и поэты. Вот такое у меня настроение, сынок...» (см. С. Семанов. Тайны гибели адмирала Макарова. Новые страницы Русско-японской войны 1904–1905 гг. Москва, «Вече», 2000 г., стр. 14–15).

Говоря о причинах неудовлетворительной подготовки 2-ой Тихоокеанской эскадры к величайшему переходу, А. Беломор в очерке «Памятка для моряков» писал: «Как ни грустно и ни позорно, однако следует признаться, что не одни только иногородцы помогали одолеть Россию в тяжкое время её военных испытаний. А кому не известно, что как от домашнего вора, так и от предателя в собственной семье нет возможности уберечься. Забастовки рабочих задерживали приготовление Небогатовского отряда и движение Роже-

стенского во Владивосток. А в это время японцы исправляли свой флот и ставили новые пушки на свои броненосцы».

В своей последней книге «Гамаюн. Жизнь Александра Блока» известный публицист В. Орлов на стр. 179 отмечал: «Война была развязана аферистами, теснящимися вокруг царского трона. Предполагалось, что это будет небольшая и, конечно, успешная «военная прогулка», сулящая громадную добычу. О противнике представление было самое смутное, о накопленной японцами мощи даже не подозревали. В правящих кругах самозабвенно предавались хвастовству: русские-де закидают японцев шапками. Помимо всего прочего, заправилам царской России война представлялась панацеей от внутренних неурядиц. «Чтобы удержать революцию, нам нужна маленькая победоносная война», — убеждал министр внутренних дел Плеве военного министра Куропаткина. Действительность опрокинула все расчеты» (см. Вл. Орлов. Гамаюн. Жизнь Александра Блока. Советский писатель. Ленинградское отделение, 1980 г., 728 стр.).

Историки отмечают, что Русско-японская война для многих людей в России грянула внезапно и на первых порах практически не затронула размеренную жизнь в Петербурге. Более того, сведения о боевых действиях на Дальнем Востоке просачивались скудные и весьма противоречивые. Такая подача информации была спланирована и чрезвычайно продумана.

Весьма наглядно о деятельности японской разведки в Российской Империи и предательской позиции русских либералов и социалистов того времени свидетельствуют события 9 января 1905 года, известные в истории как «Кровавое воскресенье». Давно стало очевидно, что эти спланированные события стали своеобразным прологом к катастрофе 1917 года. Вместе с тем историки длительное время умалчивали тот факт, что наряду с чисто экономическими требованиями в петиции бастующих наглядно прослеживалось пораженческое упоминание о Русско-японской войне. К этому времени на фронтах ситуация складывалась так, что японцы полностью исчерпали свои силы и ресурсы и война должна была неизбежно завершиться победой России. Такой исход явно не устраивал российских либералов и социалистов, которые исходили из того, что успех русских войск в войне укрепит самодержавие и практически «похоронит» их мечту о скором свержении монархии. Естественно, не устраивал такой исход и японцев. Японская разведка в этот период особенно интенсивно работала в России, стараясь дестабилизировать правящий режим. По данным российской контрразведки, на эти

цели Токио тратило в год не менее 500 млн. долл. Военный атташе Японии в Петербурге, полковник Акаши в свое время заверял «русских революционеров»: «Мы готовы помогать вам материально на приобретение оружия, но самое главное, чтобы движению не давать остыть и вносить, таким образом, в русское общество элемент постоянного возбуждения протеста против правительства». Не стоит, наверное, указывать, что выделяемые средства на подрывную деятельность были не японскими. Они были частью тех огромных займов, которые дали на войну с Россией в первую очередь банкиры США и Англии, которые давно стремились всеми силами ослабить быстрораастущую экономическую мощь Российской Империи.

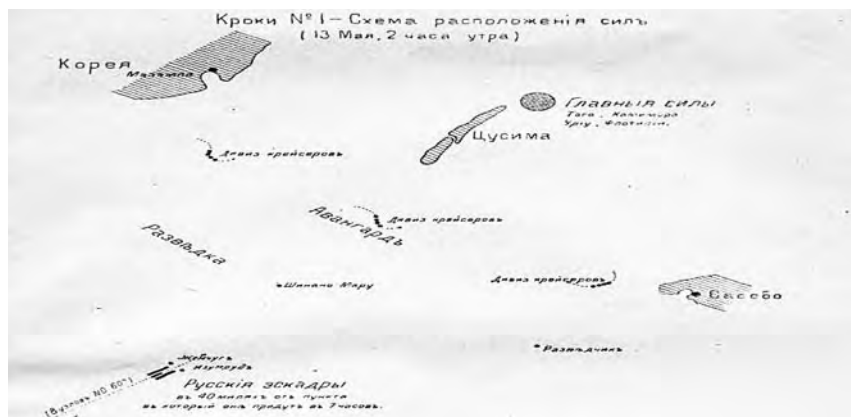
После первых неудач в войне власти пытались организовать патриотические мероприятия, но ничего «путного из этой затеи не вышло». Например, А.М. Горький из Петербурга писал: «Здесь патриотизм цветет только в газетах; на улицах и в обществе — насмешки. Война не популярна. Как будто страну посетила чума: всюду плачь и рыдание. ... Эта идиотская, несчастная, постыдная война — какой-то дикий кошмар». К сожалению, так думала, говорила и возмущалась практически вся «оглушенная, обманутая и оскорбленная Россия». Особенно близко русский народ прочувствовал трагедию войны после гибели С.О. Макарова, а также после предательской сдачи Стесселем Порт-Артура и гибели русской эскадры в Цусимском проливе. После гибели 2-ой эскадры в народе стали говорить, что «от русского флота остались одни адмиралы...». В Российской Империи начиналась агония. Капитуляцию Порт-Артура даже называли прологом капитуляции Империи. Поэт А. Блок в эти дни писал своему другу А. Белому: «Меня «Петропавловск» совсем поразил». Выдающемуся русскому поэту А. Блоку принадлежат удивительно образные слова, характеризующие общее настроение в Российской Империи по поводу Русско-японской войны: «...все на Дальнем Востоке — кошмар и ужас вслед за ужасом». Поэт В. Брюсов в преддверии 1905 года писал:

«Весь год прошел как сон кровавый,
Как глухо душащий кошмар,
На облаках, как отблеск лавы,
Грядущих дней горит пожар...».

Известный русский моряк-публицист М. Меньшиков в статье «Из писем к ближним» ещё в январе 1905 года писал: «Змея ужалила орла. Ровно год, как Япония, не бросив рыцарского вызова, глубоко

ранила нашу страну. Год мучительной боли, год судорог, тщетных попыток расправить огромные крылья и могучие, когда-то грозные Востоку, когти ... В эту печальную годовщину, прежде всего, хочется принести глубокую благодарность нашему погибшему флоту и бьющейся на смерть армии. Что делать, — пусть нет побед, пусть флот и армия не выходят из поражений, прямо неслыханных в нашей истории. Но они ли виноваты, страдальцы наши, которые шли с верой и честью отстаивать безнадежное дело? Не за победы, которых нет, и не мужество, ещё раз признанное всем светом, — хочется поклониться армии за её неисчислимые труды, за страдания, за кровь, пролитую без меры, за лютые увечья и раны, и, наконец, за нравственные её муки, за горькую судьбу — умирать, не побеждая...».

Для исследователей, занимающихся изучением уроков Русско-японской войны и оценкой их влияния на формирование современной военно-морской доктрины, определенный интерес представляет труд капитана Г. Лаура «Цусима» (Капитан Г. Лаура. «Цусима». Перевод с французского. С.-Петербург. Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе. 1911. 104 с.). Первая часть книги Г. Лаура «Стратегия» начинается словами известного военачальника и теоретика войн генерала Мальяра: «Условия местности и оружие, две противоположные, но свободные воли, живое и организованное орудие войны, определенное исходное положение: вот единственные основания для всех соображений, комбинаций и решений». Далее автор достаточно подробно анализирует исходное положение противоборствующих флотов. Исследуя вопросы стратегии японского флота, автор делает вывод: «...Из всего сказанного вытекает одно положение: простота стратегических решений. Меры, принятые русским адмиралом, не соответствуют стратегической необходимости всей операции, они даже не соответствуют тактической необходимости. Эскадра его подвигается в одной группе, без разведки, без всяких мер предосторожности, без достаточного охранения. У него скорее желание, чем план: желание ринуться прямо на неприятеля и пройти сквозь него, во что бы то ни стало. ... Меры, принятые японцами, были в гораздо большем соответствии с намеченной ими целью. В дислокации их сил ясно видно расчленение сил эскадры, разведчиков от линейных кораблей и броненосных крейсеров, с одной стороны, а с другой, от вспомогательных эскадр крейсеров. Эти части расположены друг от друга в расстоянии, настолько близком, что могли быстро соединиться, составляли главную армию. Впереди, в расстоянии трехчасового марша расположены три дивизии крейсеров,



РАСПОЛОЖЕНИЕ ГЛАВНЫХ СИЛ РУССКОЙ И ЯПОНСКОЙ ЭСКАДР (13 МАЯ, 2 ЧАСА)

охватывающие около 100 миль по фронту. Крейсирова, они освещают местность. Их можно с полным основанием назвать авангардом главных сил. Наконец, в четырех часах марша, впереди этого авангарда, разведены отдельные быстроходные суда; они отыскивают неприятеля и открывают его, это разведчики. Во всем этом видна обдуманная диспозиция, обеспечивающая расстоянием и глубиной расположения время, необходимое для соответствующих передвижений главных сил, передачи приказаний, сведений; в этом видна идея о маневрировании». Вторая часть книги капитана Г. Лаура называется «Воспроизведение боя» и содержит подробное описание состава сил, непосредственно описание морского сражения. Описывая Цусимское сражение, автор отмечает, что морские сражения исключительно трудно воспроизвести. Положение сил на 2 часа утра 13 мая представлено на рисунке.

Все японские силы были сосредоточены в Корейском проливе. Русская эскадра, пополнив все запасы, вышла в море от Седельных островов 11 мая 1905 года и совершала переход двумя колоннами. Правая колонна: 1-ая и 2-ая дивизии броненосцев, имела справа и спереди от себя крейсер «Жемчуг». Левая колонна: 3-я дивизия броненосцев, дивизия крейсеров, дивизия легких крейсеров. Крейсер «Изумруд» находился впереди и слева левой колонны. В центре находились транспорты с эскадренными миноносцами. Далее автор в своем труде достаточно подробно описывает ход морского сражения, принимаемые сторонами решения и оценивает их эффективность.

Третья часть книги названа автором «Тактический этюд» и включает в себя главы: «Тактика похода — охранение», «Сравнение тех-

нической ценности», «Тактическое положение», «Моральные силы», «Тактическое выполнение плана», «Применение артиллерии», «Линейные корабли», «Заключение».

В качестве недостатков в действиях русского флота Г. Лаура отмечает отсутствие авангарда. В частности, он пишет: «Рекогносцировка неприятеля это непреложная необходимость». При сравнении технических возможностей кораблей автор отмечает недопустимую перегрузку русских кораблей и даже непосредственно перед сражением, обучение экипажей было недостаточным, орудия главного калибра имели значительные дефекты, 2/3 снарядов не взорвалось. Характеризуя тактическое положение сил флотов, Г. Лаура указывает на практическое отсутствие у русского флота плана боя, что следует, по его мнению, из производимого русским флотом перестроения и маневрирования сил. В частности он пишет: «... две эскадры, из которых только одна осведомлена о неприятеле, имеет план, гибкую и расчлененную диспозицию сил, встретились. И судьба (а она справедлива) произнесла свой приговор. Вывод: чтобы вести свои силы в бой, недостаточно предписать им держаться в том или другом строю, но необходимо, чтобы начальник эскадры ознакомил по крайней мере дивизионных начальников со своим планом атаки. Атаки — потому что это единственное средство добиться результата. Начальник эскадры должен предоставить своим дивизионерам выбор способа действия». Анализируя состояние духа личного состава русской и японской эскадр, Г. Лаура повествует: «...на русской эскадре большие недостатки в личном составе и приниженное настроение духа. У японцев, напротив, повышенный дух, вызванный постоянной подготовкой, волей народа, стремящегося во что бы то ни стало добиться намеченной цели, и который поэтому знает, чего он хочет. Его воля должна поэтому преобладать, и внешним проявлением этой воли является маневрирование...». В главе «Тактическое выполнение плана» Г. Лаура приводит следующие слова: «...Весь секрет успеха адмирала Того заключается в двух фразах обоих адмиралов и в этих двух словах: внезапно и жестокий. Если мы их разберем, то найдем в них двух старых знакомых: неожиданность и сосредоточение. ... Из этих фактов мы заключаем, что способ применения японцами артиллерии заключается в сосредоточении огня. Новость ли это? Нет, это только применение на практике непреложного тактического принципа: поражать, начиная с сильнейшего, переходя на слабейшего. Пользовались ли великие полководцы когда-либо другими приемами?

Нельсон при Трафальгаре пользуется наветренным положением, для того чтобы кинуть две колонны своей эскадры на одну часть сил союзников. ... Но и адмирал Говард сделал то же самое, атакуя сразу оба конца изогнутой линии, образованной судами армады. А Сюфрен! А Саламин! Везде одно и то же. Адмирал Того только воскресил старое учение; однако, в виду того, что современное оружие видоизменило условия его применения, он произвел сосредоточение своих сил с дальнего расстояния. Это сосредоточение сил стало в Цусимском бою сосредоточением огня. ... Если морской бой действительно имеет целью уничтожить неприятеля, сломив предварительно его волю, его моральную силу насилием и внезапным нападением, то, очевидно, что командующий морской армией будущего, решившийся победить, и имеющий к тому нужные средства, не колеблясь ни минуты, введет в дело внезапно и одновременно все свои средства. Очевидно, что он будет воздействовать на атакованный пункт, одновременно огнем, угрозой столкновения, угрозой миной, для того чтобы заставить неприятеля изменить свои намерения и внушить ему необходимое количество ужаса. ... В общем, все строи, все средства, введенные в бой, будут преследовать только одну цель: вызвать падение духа неприятеля, сломить его волю, разрушить его связь, его тактическое единство; уничтожение же кораблей неприятеля только второстепенная цель. А для этого есть только один прием: сосредоточение усилий для достижения внезапного превосходства, с самого начала и в избранном пункте: т.е., опять таки, сосредоточение огня в артиллерийском состязании». Анализируя опыт Цусимского сражения, Г. Лаура делает блестящий вывод: «...Этот принцип следует всеми силами защищать от всех покушений на него и выдвигать его против строителей т.н. дешевых, оборонительных флотов. Есть только одна возможность на море: атака. Тем хуже для тех денег, которые израсходованы на постройку судов, воплощающих в себе другие принципы; эти суда predeterminedены к тому, чтобы увеличить собою число судов неприятельского флота или пойти ко дну. Уж лучше бросить эти деньги сразу в воду. Тем хуже для сторонников мелочи, судов береговой обороны и других посудин, одним словом, всего того, что по идее должно только отражать неприятеля. ... Нет, необходимо заявить: возможно, только один флот — флот наступательный, потому что есть только одна тактика — наступательная. Инертность русских удесятерила смелость японцев, а русские были сбиты с толку подвижностью неприятеля». Авторы в очередной раз вынуждены обратить внимание

читателей на актуальность этих высказываний применительно к современному состоянию отечественного ВМФ. И сегодня целый ряд специалистов ВМФ ратуют за создание «мелкого оборонительного флота», а опыт Русско-японской войны оказывается для них совершенно недостаточен.

Говоря о конкретных выводах, или уроках, вытекающих из Цусимской трагедии, Г. Лаура, в частности, отмечает:

«1) Необходимость бронирования всего борта корабля броней средней толщины, где нет толстой брони.

2) Размещение башен в двух этажах, для того чтобы наилучшим образом использовать действие всей артиллерии.

3) Сведение артиллерии к трем калибрам: (крупной, средней и мелкой) с устранением 47 и 37 м/м орудий.

4) Сокращение числа минных аппаратов и превращение их в подводные.

5) Уменьшение высоты борта корабля и возможное уменьшение надстроек».

Далее, говоря о глобальных выводах и уроках Цусимского сражения, французский теоретик пишет: «Морская армия может быть создана только упорным трудом, проникнутым духом последовательности. Для этого необходима доктрина. Только на основании доктрины можно будет определить состав эскадры, способ ведения ими боя и, следовательно, только на основании этой доктрины может быть решен вопрос о том, какие корабли должны быть построены. ... Цусима и события, ей предшествующие, могут составить предмет плодотворных исследований. Все роды морского оружия принимали участие в этом бою, и весьма вероятно, что этот бой может дать необходимый материал для построения из него доктрины боя. Несколько старых принципов, немного забытых, освещены в этом бою ярким светом, и можно было бы без особого труда доказать, что способ ведения боя стоит впереди технических вопросов бронирования, калибров или скорости. ... В этом бою можно, во-первых, найти доказательство того, что на море не существует тактической обороны, и что один факт приведения неприятеля к положению тактической обороны уже включает в себе все данные для его поражения. Есть только одна возможность действовать: нападением, характеризующимся внезапностью, действующей на моральную сторону противника и достигаемой маневрированием. Единственный способ действия — это сосредоточение средств, построения играют в данном

случае второстепенную роль. ... Будучи поставлены лицом к лицу с русскими, которые дрались храбро, но держали себя пассивно, японцы одержали победу, так как на их стороне было и моральное, и материальное превосходство, и потому что они решались во что бы то ни стало победить и применили приемы настолько же простые, насколько логичные; отсюда вывод — техническая, но, главное моральная подготовка дают наибольший шанс на успех...».

В статье «Морское сражение у острова Цусима 14–15 мая ст. ст. 1905 года», её автор контр-адмирал М. Смирнов написал такие слова: «... Перечитывая через восемнадцать лет написанное мною, я теперь сам поражаюсь той жестокой критике, которой я подверг тогда наше морское командование — мы, тогда молодые офицеры, горько предчувствовали потерю родного Флота, стремились глубоко погрузиться в изыскания причин нашего поражения, дабы извлечь наибольшее число уроков для будущего и, может быть, мы невольно преувеличивали эти причины. Неслыханное по размерам несчастье заставляло нас думать, что и причины его должны быть чрезвычайными. Но недавнее прошлое показало, что, несмотря на бывшие до Цусимы крупные недочеты организации, личный состав, воспитанный в седых двухсотлетних традициях любви и преданности Царю и Отечеству, носил в себе такие большие творческие силы, что сумел в короткий срок воссоздать могучий и крепкий духом Флот».

Итоги Цусимы внимательно изучали на флотах всего мира, и из трагедии 2-й Тихоокеанской эскадры мировое военное кораблестроение извлекло два основных урока. Во-первых, создателям боевых надводных кораблей стало понятно решающее значение полной скорости хода. Быстроходные линейные (броненосные) корабли японского флота навязывали русскому флоту свою, выгодную для себя тактику. Медлительная и неповоротливая русская эскадра была обречена, даже если бы ей командовал более одаренный флотоводец, чем вице-адмирал З.П. Рожественский. Наличие в составе эскадры тихоходных, устаревших кораблей погубило не только свои экипажи, но и всю эскадру. Во-вторых, в ходе Русско-японской войны проявилось колоссальное преимущество артиллерии главного калибра — дальнобойных 12-дюймовых орудий. В вооружении современных кораблей дальнобойной артиллерией таилось множество преимуществ, которые станут очевидными лишь впоследствии. После Цусимы стало также очевидным, что линейные корабли, являясь основной ударной силой флота, требовали своей модерниза-

ции. В представленном Первому Морскому лорду Великобритании меморандуме говорилось: «Если эти выводы сделают для себя и другие морские державы — а это будет более чем вероятно — то станет ясно, что все ныне существующие линкоры вскоре безнадежно устареют, и наше подавляющее превосходство в судах такого класса потеряет всякий смысл». На полях этой исторической докладной записки Первый Морской лорд, адмирал Д. Фишер написал: «Какое счастье, что мы ещё в прошлом году свернули производство линкоров и броненосных крейсеров. От них было бы не больше пользы, чем от Ноева ковчега». Британский военно-морской флот уже не мог отставать от велений времени, и на английских стапелях был заложен корабль, которому суждено было называться «Дредноутом». После схода его со стапеля в мире начнется первый наиболее динамичный круг гонки морских вооружений. В этой мировой гонке морских вооружений главное место было отведено кораблям типа «Дредноут». Практически все морские державы мира участвовали в строительстве кораблей данного класса или закупили их за границей. Авторами разработки первого проекта дредноута являются итальянцы. Наличие данных военных судов в составе Военно-морских сил свидетельствовало об их мощи и способности решать задачи в открытом океане. Дредноуты отличались калибром оружия и водоизмещением, но все они предназначались для решения практически одинаковых боевых задач.

В монографии уже частично говорилось о недостатках нашего отечественного флота, которые усугубили трагедию Цусимы. Хотелось бы ещё раз вернуться к отдельным из них. Достаточно оригинальная оценка причин нашего поражения приводится в материалах «Дела о сдаче японцам эскадры контр-адмирала Небогатова». В частности, на одиннадцатом заседании заслушивания данного



АНГЛИЙСКИЙ
СУПЕРДРЕДНОУТ «КУИН
ЭЛИЗАБЕТ»

дела в речи защиты отмечалось: «Адмирал Рождественский сказал, что нас победила опытность японцев в стрельбе. Прибавьте к этому — более быстроходные суда, лучшие пушки и лучшие снаряды, и обучение команды — вот выводы из неслыханной победы японцев над нами. Заметьте, что мужеству, готовности умереть отведено в этой победе самое ничтожное место; эта готовность

была у нас не в меньшей мере, чем у японцев, и сдача произошла уже после полного нашего поражения...».

Одним из виновников такого положения Российского Императорского флота, несомненно, является генерал-адъютант, вице-адмирал О.К. Кремер, который в период с 1888 года по 1896 год руководил деятельностью Главного морского штаба. Наиболее выразительная оценка деятельности О.К. Кремера на посту Начальника Главного морского штаба приведена в «Военной энциклопедии» 1911 года: «... один из типичных деятелей морского министерства предшествующего Русско-японской войне периода. ... При его участии было положено начало тому оскудению в личном составе нашего флота, которое так губительно отразилось на результатах Русско-японской войны. Бездушное применение неудачного «закона о цензе» было одной из причин такого печального положения дел...». Какая правильная и образная оценка — «оскудение в личном составе нашего флота...». Может быть, и сегодня главной причиной плачевного состояния ВМФ является «оскудение в личном составе»?

Определяя основные причины поражения Императорского флота, следует начинать с анализа облика отечественных кораблей, с оценки концепции их создания. По оценкам многих аналитиков, в первую очередь, наиболее слабым местом русских кораблей того времени была бортовая броневая защита. Например, «бронирование наших кораблей было расположено так, что оно практически не защищало боевых погребов в случае проникновения снарядов противника в оружейные башни». Однако такая оценка является достаточно спорной.

Теория остойчивости и непотопляемости кораблей при наличии подводных пробоев корпуса не была разработана, борьба за живучесть, остойчивость и непотопляемость на отечественном флоте не отработывалась.

Однако существует и обратная точка зрения специалистов, которые достаточно высоко оценивали живучесть наших кораблей. Например, участник событий Русско-японской войны В.П. Костенко в своем очерке «Цусимская трагедия» писал: «Фугасные японские снаряды, обладавшие большой взрывной силой, давали огромные местные разрушения и тучи мелких осколков. Но окружающие предметы в помещении сохранялись даже при небольшой искусственной защите в виде броневых колосников, стального троса,

противоминных сетей и мешков с углем. Несмотря на большое количество попавших в «Орел» крупных и мелких снарядов, он не разу не вышел из строя, сохранил ход, управление и более половины своей артиллерии. Это доказывало, что корабли типа «Суворов» как боевые единицы отличались значительной боевой живучестью. Сомнительно, чтобы японские броненосцы типа «Микаса» смогли вынести столько попаданий, сколько обрушилось на «Орла». По проблеме живучести «Орла» А.Н. Крылов в своих воспоминаниях писал: «На «Орле» плавал в качестве трюмного механика знающий и талантливый корабельный инженер В.П. Костенко, который по собственной инициативе судовыми средствами устроил систему выравнивания, и хотя «Орел» получил в Цусимском бою такие же повреждения, как однотипные с ним «Александр III», «Бородино», «Суворов», но остался на плаву, тогда как остальные три корабля потонули, опрокинувшись». Следует отметить, что анализ гибели японских кораблей при наличии у них даже незначительных повреждений корпуса полностью подтверждает такую точку зрения русского корабельного инженера. В «Военной энциклопедии» 1911 года (см. том X, стр. 396) по вопросу живучести отечественных и японских кораблей отмечается: «...Живучесть, например, японского броненосца Katoги доходит до нуля, если площадь затопления бортовых отсеков достигает 10,5 % от всей площади ватерлинии; на броненосце «Слава» то же явление наступает при 16 % (то и другое при заполненных углем отсеках; если же они пусты, то потеря живучести (плавучести — от автора) наступает раньше: при 6,3 % и 9,4 % соответственно)».

Много недостатков было связано и с корабельной артиллерией. Специалисты вновь и вновь обращаются к данной проблеме. Однозначно установленным фактом следует считать то, что отечественные боеприпасы отличались от японских артиллерийских снарядов в первую очередь низкой надежностью и ограниченной боевой эффективностью. В русском флоте того времени при конструировании снарядов была принята идея «пробивания брони в бою» и главное внимание было обращено на бронебойные снаряды. Таким образом, готовясь к решительному артиллерийскому бою на коротких дистанциях (до 20–30 кабельтовых), командование русского флота делало ставку на бронебойные снаряды, способные пробить наиболее толстую броню. Требования к таким снарядам определялись именно этой задачей. Бронебойные снаряды должны были обла-

дать высокой начальной скоростью и высокой механической прочностью. Фугасные снаряды были недостаточно эффективными, они имели всего 2,5% взрывчатого вещества пироксилина от массы снаряда (по некоторым данным, процентное содержание взрывчатого вещества по отношению к общей массе снаряда составляло всего лишь 1,31–1,67 %). В конечном счете, фугасные снаряды не привлекли к себе должного внимания отечественных артиллеристов и их заказывали только «ради экономии металла». Кроме этого, в России до 1904 года не была отработана технология снаряжения артиллерийских снарядов бризантными взрывчатыми веществами, широко распространенными и внедренными за рубежом. Практически для всех снарядов в России использовали влажный пироксилин, уступавший, например, мелиниту в 4 раза по мощности взрыва. Ещё одной ошибкой отечественных специалистов артиллерийского дела было то, что, стремясь обеспечить подрыв снарядов внутри корабля, их снабжали малочувствительными «ударными трубками двойного действия» полковника А.Ф. Бринка. Пробоины, которые производили такие снаряды, были малого размера и недостаточно влияли на уменьшение запаса плавучести и остойчивости кораблей противника. Примечательно, что во время Первой мировой войны 1914–1918 годов значение бронебойных снарядов было как раз обратное, вследствие сплошного бронирования бортов кораблей. Германский и русский флоты учли это обстоятельство и имели в основном бронебойные снаряды, а английский флот имел только фугасные снаряды. Прямо противоположным образом решалась данная проблема на военном флоте Японии. Убедившись на опыте Японо-китайской войны в высокой эффективности, японские корабли оснащали высокоэффективными фугасными снарядами, снаряженными сильным взрывчатым веществом мелинитом Шимосе (так называемой «шимозой»), составляющим по массе около 14% от массы снаряда. Более того, японские снаряды оснащались очень чувствительными взрывателями — «трубками Инджуина». Бронебойные снаряды японские артиллеристы обоснованно считали вспомогательным типом боеприпасов.

Распределение снарядов на русских кораблях по их типам для каждого орудия было недостаточно обоснованным и даже элементарно ошибочным. Например, из 100 имеемых на корабле снарядов калибра 12 дюймов и ниже на каждое орудие приходилось «25 бронебойных, 30 фугасных, 30 «обыкновенных» слабого действия

и 15 сегментных с дистанционной трубкой». Взрывателей с замедлением, необходимых для поражения бронированных преград, не было. Максимальная дальность стрельбы большинства наших орудий составляла 60 кабельтовых, а японских 80 и более. Из ста снарядов, выпущенных японцами по нашим кораблям с дистанции 7000 ярдов, 42 достигали цели. Прицельность артиллерийского огня русских кораблей была практически в два раза ниже. Капитан 2 ранга В.И. Семенов, который во время трагедии русского флота находился на борту «Князя Суворова», в своих воспоминаниях о морском сражении писал: «Огонь был губительным. «Шимозы» рвались, едва прикоснувшись с чем-либо, взрывались, даже задев леера ограждения. Стальные трапы скручивались кольцами, орудия были буквально сметены с опор-лафетов. Все, что могло гореть, тотчас было охвачено пламенем, проникавшим повсюду, горящие обломки в клочья разрывали пожарные шланги, воздух был заполнен огнем, дымом и раскаленной сталью».



В.П. КОСТЕНКО
(1881–1956)

Заслуживает внимание оценка особенностей японских артиллерийских снарядов, выполненная В.П. Костенко.

В частности, в известной книге «На «Орле» в Цусиме» он пишет: «Уже первые попадания обнаружили особенности снарядов противника. Он вел пристрелку снарядами с чрезвычайно чувствительными ударными приспособлениями, вследствие чего снаряды разрывались при ударе о воду, при соприкосновении с тонким бортом или даже со снастями корабля. Разрыв сопровождался клубом густого черного дыма, который был ясно виден на фоне неба, воды и на корпусах кораблей. В тонком небронированном борту эти снаряды делали громадные пробоины. Все недолеты рвались на воде и обдавали борт градом мельчайших осколков, залетавших во все щели, в орудийные порты, в амбразуры и прорези колпаков башен и просветы боевых рубок. Осколки выбивали из строя людей и превращали наружный борт в решето. Другой тип снарядов давал при разрыве желто-бурый дым с яркой вспышкой пламени. Он обладал более тугими ударными приспособлениями и часто разрывался, пройдя наружную обшивку, уже внутри корабля. Взрыв вызывал высокую температуру и вызывал пожары. Ударя в броню,

эти снаряды не пробивали её, но выжигали лунку значительной глубины и вызывали плавление металла ...».

Ещё раз подчеркнем, что В.П. Костенко в своих воспоминаниях «На «Орле» в Цусиме» («Цусимская трагедия»), говоря об отличительных достоинствах японских кораблей, отмечает: «Окраска японских судов в грязно-оливковый цвет также затрудняла прицеливание в тумане, в серой мгле и в дыму, так как наши оптические прицелы нуждались в достаточной силе света и ясности изображения. Между тем наши корабли, окрашенные в черный цвет, с ярко-желтыми трубами с черной каймой наверху, хорошо были видны даже сквозь облака дыма и туман...».



ИНЖЕНЕР-
КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬ
В.П. КОСТЕНКО
(1881–1956)

В.П. Костенко окончил Морское инженерное училище в 1904 году с золотой медалью. После завершения учебы был назначен на эскадренный броненосец «Орел» на должность корабельного инженера. В мае 1905 года на броненосце «Орел» В.П. Костенко принял участие в Цусимском сражении. О событиях той поры он написал книгу «На «Орле» в Цусиме». После окончания Русско-японской войны В.П. Костенко проходил службу помощником строителя эскадренного броненосца «Андрей Первозванный». В процессе своей деятельности всесторонне проанализировал недостатки отечественных кораблей, выявленные в ходе морских сражений. Все замечания инженера признаны справедливыми и были реализованы при достройке эскадренных броненосцев «Андрей Первозванный» и «Император Павел I». После 1917 года В.П. Костенко занимал ведущие должности в отечественном кораблестроении.

В истории Военно-морских флотов различных стран мира только английские корабли, например, известный корабль «Виктори», по требованию вице-адмирала Нельсона Горацио были окрашены в желто-черные цвета. Это было сделано с целью, чтобы можно было отличать во время боя свои корабли от французских и испанских кораблей.

Контр-адмирал С. Посохов в статье «Крейсер 1-го ранга «Олег» в бою 14 мая 1905 года», опубликованной в Сан-Франциско

в 1930 году, отмечал: «Японские суда были окрашены в замечательный светло-голубой или серый цвет, отличающий их очень плохо от воды, и уголь их совершенно не давал дыма. Наша же эскадра была выкрашена в черный цвет, имея трубы желтые. Уголь — сильнодымчатый...». Специалисты отмечают, что после Русско-японской войны 1904–1905 годов в русском флоте имела место попытка замены масляных, горючих красок «на негорючие на цементной основе, казеиновом или клеевом основании». Далее С. Посохов вспоминает: «...Японские снаряды, не в пример нашим снарядам, рвались от ударов не только о твердые предметы, но и о воду и вообще при всяком малейшем препятствии, причем выпускали громадные клубы чернобурого дыма и ядовитых газов. ... При разрыве они давали массу мелких осколков, а разрываясь о воду, поднимали громадные столбы её. Это, собственно говоря, были не снаряды в полном смысле слова, а мины особого сорта, которые производили одинаковый эффект как на дальнем, так и на близком расстоянии. Для таких снарядов не требовались масса и скорость полета, а только средство их выкинуть, чтобы потом уже работала не живая сила удара, как у нас, а только энергия того взрывчатого вещества, которым они начинены. Это новое изобретение дало японцам преимущества перед старыми снарядами, потому что, во-первых, позволило им отчетливо видеть, куда попал снаряд, а, следовательно, и корректировать стрельбу: во-вторых, позволило им стрелять на очень большие дистанции, да ещё и вредить неприятелю не только от непосредственного попадания, но даже при попадании в воду, заслепляя глаза и прицельные приборы массой брызг. Разрываясь над палубой о какую-нибудь снасть, они обдавали все градом мельчайших осколков, выводя, таким образом, большое количество людей из строя...».

Личный состав русского флота, воспитанный в долгих кругосветных плаваниях, сроднился с морской стихией, среди него были отличные моряки, умевшие успешно бороться с любой стихией. Знание кораблевождения на российском флоте стояло на должной высоте, содержание кораблей в порядке и чистоте было возведено в культ, но традиционная для русских моряков «наука побеждать» была нами забыта. По мнению контр-адмирала В. Смирнова, «не военная доктрина руководила применением техники к военноморскому делу, а она сама ползла в хвосте технического прогресса». Как это напоминает современное состояние отечественного ВМФ. Организация управления флотом также не соответствовала техни-

ческому прогрессу. Во времена парусных флотов, при недостаточном развитии средств связи и недостаточном уровне морской техники, управление флотами было организовано по наиболее простым и несовершенным принципам. Быстрое развитие вооружения и военной техники на кораблях флота, изменение принципов вооруженной борьбы объективно потребовали принципиального изменения основ оперативной работы в штабах флотов. В этом отношении сухопутная армия существенно опередила флот. Исключение на тот период времени составляли германский и японский флоты, где организация работы военно-морских штабов была создана подобно армейским штабам. Мы ещё раз обратимся к представленной выше статье контр-адмирала М. Смирнова, который писал: «Нигде не совершенствуется и не развивается среди личного состава знание и военно-морское искусство, как на настоящей войне. Это особенно ярко сказалось во время Русско-японской войны на море. Бои первого периода войны между нашей Первой Тихоокеанской эскадрой с Японским флотом не давали заметного перевеса ни той, ни другой стороне. Умение стрелять и маневрировать были почти одинаковы. Недостаточная защита с сухого пути нашей главной базы — Порт-Артура — и слабое развитие её ремонтных средств привели нашу эскадру к гибели. На Второй эскадре личный состав, не имея боевого опыта, сразу вступил в решительное сражение с искусственным в боях японским флотом, и разница в искусстве вести бой оказалась разительной. Недостаток развития знаний военно-морского искусства в большой степени сказался даже во флоте владычицы морей Англии в начале Великой войны. Со времен Трафальгара военная мысль дремала в её флоте, несмотря на поразительное знание морской стихии её офицерским составом. ... Наблюдая организацию этого флота, я поражаюсь его несовершенствами с точки зрения военно-морского искусства. В офицерском составе, отличавшимся большим знанием техники, совершенно не были развиты идеи применения морской силы в бою, в то же время знание морской стихии и военная доблесть были поразительны. Тактическая идея сводилась к развертыванию для боя всего линейного флота, состоявшего из четырех эскадр по восьми кораблей в каждой, в одну кильватерную колонну, без каких-либо указаний на возможность отдельных действий флагманов в духе общей идеи Главнокомандующего».

К числу важнейших причин, обусловивших трагедию русского флота, относилось то, что базирование нашего флота было крайне

несовершенно и практически не развито. Главные базы флота не имели эшелонированной защиты и обороны от японских миноносных сил. Эту защиту потом организовывали силами и средствами корабельного состава.

Не было достаточного количества плавучих или сухих доков, ремонтных мастерских или даже ремонтных участков. В течение 7 лет в Порт-Артуре не было построено даже аварийного дока. Поэтому устранение пробоин корпусов, которые получали русские корабли, осуществлялось по технологии, не имеющей аналогов в мировой практике судоремонта, под руководством командира порта И.К. Григоровича и Н.Н. Кутейникова с помощью так называемых больших кессонов.

Даже несмотря на осложнение обстановки, своевременно не было предпринято соответствующих срочных мер по организации и совершенствованию базирования нашего расширенного флота на Дальнем Востоке.

Тралы, теория и практика боевого травления не были разработаны. Эффективное минное оружие отсутствовало. Не была даже отработана тактика применения минного оружия. И это несмотря на то, что России всегда принадлежало первенство в развитии и применении минного оружия.

Одной из наиболее весомых причин роковых последствий Русско-японской войны явилось также полное пренебрежение «надлежащим развитием на побережье Квантунского полуострова сети постов для наблюдения за прилегающими водами и связи действующих в море сил, как с обороняющими берег войсками, так и со всей собственной базой».

Но самое главное, перед Русско-японской войной не существовало Боевого Устава и даже инструкций, по которым флот должен был руководствоваться в бою. Единственным тактическим приемом боевого использования кораблей была кильватерная линия, унаследованная из эпохи парусного флота XVIII столетия. Вот почему, например, морской бой 28 июля 1904 года осуществлялся русской эскадрой только на параллельных курсах.

Не было также разработано стратегического плана войны на базе современной для того времени «геостратегической методологии». Более того, даже флагманы не знали замысла своего командующего эскадрой. Например, на следственной комиссии контр-адмирал Н.И. Небогатов показывал: «Никакого плана боя или указаний от-

носителем ведения его не было; вообще, какие намерения имел Рожественский — это было для меня неизвестно» (см. «Действия флота: Документы. Кн. 3. Вып. IV. С. 50). В этом же историческом документе на стр. 62 приводятся выдержки из показаний контр-адмирала О.А. Энквиста. В частности, он повествует: «О предстоящих военных операциях во время нашего перехода вопрос не возбуждался: как я, так и мои командиры не были посвящены в планы командующего. Мнения нашего также не спрашивалось ... Я совершенно не знал, куда мы направляемся и с каким расчетом». Флаг-капитан штаба командующего эскадрой, капитан 1 ранга К.К. Клапье де Колонг, давая показания на заседании военно-морского суда Кронштадтского порта, утверждал: «Я был занят механической работой — проводить в жизнь все приказания и распоряжения адмирала, а их было так много, что я не имел возможности задумываться над планами, если бы таковые и были». Но самое удивительное, что и сам командующий эскадры З.П. Рожественский показывал: «Собрания же флагманов для обсуждения детально разработанного плана сражения не было, потому что не было и самой разработки» (См. «Действия флота: Документы. Кн. 3. Вып. IV. С. 16).



ЗАСЕДАНИЕ ОСОБОГО СУДА
В КРОНШТАДТЕ. ДОПРОС ВИЦЕ-
АДМИРАЛА З.П. РОЖЕСТВЕНСКОГО

На суде вице-адмирал З.П. Рожественский, в частности, сказал: «Прежде всего, я должен сказать, что младшие командиры не должны нести ответственности, поскольку по Уставу полную ответственность несет командир. В этом смысле я считаю, что первым и единственным на этом суде должен быть я и адмирал Небогатов. Все остальные невиновны и сидят здесь, на скамье подсудимых, только по недоразумению».

В отличие от Российского Императорского флота, для сухопутных армий под руководством выдающегося ученого, педагога, военачальника, генерал-адъютанта, Члена Государственного Совета, генерала от инфантерии М.И. Драгомирова были разработаны все основные руководящие документы, регламентирующие организацию подготовки и ведения боевых действий частей, соединений,



ГЕНЕРАЛ
ОТ ИНФАНТЕРИИ,
ГЕНЕРАЛ-АДЬЮТАНТ,
ЧЛЕН
ГОСУДАРСТВЕННОГО
СОВЕТА, ТЕОРЕТИК
И ПЕДАГОГ
М.И. ДРАГОМИРОВ
(1830–1905)

объединений. Впервые в отечественной военной истории также был разработан единый Полевой Устав. Однако на момент начала Русско-японской войны эти важнейшие документы в практику армий в полном объеме не были внедрены.

Генералу М.И. Драгомирову принадлежат прекрасные слова: «Офицер — не воинский чин только, но и общественный деятель; армия — не вооруженная сила только, но и школа воспитания народа». Истинный офицер Военно-морского флота России должен представлять собой личность, для которой долг и честь являются путеводными ориентирами не только в служебной, но и в обыденной жизни.

Следует подчеркнуть, что влияние на исход войны отмеченных ошибок, сделанных в предвоенный период, несомненно, усугублялось ошибками, сделанными командованием морскими силами на Дальнем Востоке при их непосредственном руководстве боевыми действиями. Особенно после гибели адмирала С.О. Макарова новое командование эскадрой заняло в руководстве военными действиями недопустимо пассивную позицию, которой придерживалось до самого конца военных действий.

Существовавшие до войны правила прохождения службы не обеспечивали возможность особо способным и знающим офицерам продвигаться вне очереди на командные должности, ибо прохождение службы происходило строго по старшинству и по линии, будучи при этом обусловлено определенным «цензом» пребывания на разных должностях и в плаваниях. Вот как характеризовал положение дел с прохождением службы флотских офицеров специалист в данной области того времени, контр-адмирал Б.П. Дудоров: «А между тем, как раз в то время во флоте назревал в этом отношении кризис, подобный тому, который имел место во время перехода от парусов к пару. Избыток обер-офицеров по отношению к числу штаб-офицерских вакансий все более и более затягивал производство в чинах, основанное на строгой линии старшинства и ценза. В свое время Генерал-адмирал Великий Князь Константин Николаевич разрубил этот Гордиев узел, мертвивший жизнь флота, резкой мерой, уволив в отставку, с производством в штаб-офицеры и на-

значением усиленной пенсии целый ряд пожилых лейтенантов. В Петербурге было немало табачных лавочек, владельцами которых являлись такие отставные офицеры флота, не смогшие устроить свою судьбу лучше. Введенный тогда же для очищения флота от неплавающего офицерского балласта ценз плаванья оказался палкой о двух концах. Сохранение производства по линии старшинства привело к «цензованию», в результате которого явились частые смены командного состава, включая и командующих эскадрами, тяжело отразившиеся на качестве его подбора, а с этим и на боеспособности самого флота. И вот к периоду, предшествующему Японской войне, перед вступлением в строй судов строительной программы 1900–1905 годов, производство в штаб-офицеры стало вновь так затруднительно, что многие отличные офицеры, выполнившие все цензы, засиживались в чине лейтенанта свыше десяти лет, имея утешение лишь в добавочном содержании (так называемые «лейтенанты на окладе») по упраздненному реформой В.К. Константина Николаевича чину капитан-лейтенанта...». Такое положение обусловило уход со службы многих молодых и талантливых офицеров. Сегодня Военно-морской флот России в очередной раз потерял наиболее способных и перспективных офицеров.



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО,
ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
КОНСТАНТИН
НИКОЛАЕВИЧ

Вопросу оценке уровня подготовленности офицеров перед войной было уделено большое внимание в ходе слушаний военно-морского суда Кронштадтского порта. Например, в «Деле о сдаче японцам эскадры контр-адмирала Небогатова», в частности, отмечалось: «Вам укажут, вероятно, господа судьи, что не офицеры виноваты в том, что на эскадре адмирала Рожественского, человека исключительно властного, рассуждать и проявлять личную инициативу строго возбранялось. Вам скажут, что у нас можно было быть и бездеятельным и ленивым, можно было допускать грешки различного рода, что все это прощалось, что на все это смотрелось сквозь пальцы, но указывать, хотя бы и в самых важных случаях, что власти действуют преступно, допускают распоряжения, клонящиеся ко вреду страны и дела, никогда не разрешалось. ... Так ли это, однако, господа судьи? Так ли уж забыты были наши офицеры?»

Мне думается, что ваш служебный и жизненный опыт подскажут вам, что дело здесь не в забитости офицеров, а в слабом сознании многими из них чувства долга, а это чувство каждый обязан сам в себе культивировать. Мне думается, никто не станет утверждать, что на флоте в последние годы была суровая дисциплина. Сколь ни грустно, придется скорее признать, что наши офицеры и команды распущены». В 1909 году, выступая перед членами Российского правительства и Государственной Думы, Военный министр России генерал Редигер, заявил: «Есть основания утверждать, что нижние чины и офицеры в минувшую войну проявили и героизм, и высокие боевые качества, чего не могу сказать о высших чинах, в особенности, о лицах безответственных».

Конечно, с такой негативной оценкой в полной мере согласиться нельзя. В то же время значительные недостатки в поведении офицерского корпуса Императорского флота были налицо.

В рамках настоящей монографии уместно привести опыт японской армии по привитию воинам соответствующего воинского духа: «...главнейшая особенность мировоззрения японского воина состоит в его безграничном воодушевлении во всем, что касается отечества, и в трогательной верности и преданности своему Государю; быть полезным своей Родине и своему монарху представляет вполне конкретную цель существования каждого японца, готового всегда принести себя в жертву этой цели; он положительно не боится смерти, ибо в основу его воспитания положена идея о ничтожности существования на земле и, в противоположность этому, о наилучшей доле, когда возможно пожертвовать жизнью за благо Родины...». Сегодня уже не секрет, что Япония «... вполне сознательно воспитала несколько поколений своих сынов в чувстве непримиримой ненависти к России и, таким образом, задолго до войны подготовила подъем духа нации и армии...».

Определенный интерес представляет опыт подготовки офицерского корпуса в Германии. На тот период времени в подготовке немецких (германских) офицеров неукоснительно соблюдался принцип «однообразной подготовки и однообразного прохождения службы всех офицеров (отсутствие привилегий и протекций)». Устав внутренней службы австрийской армии гласил: «Назначение армии, которая ведет тысячи людей к одной общей высокой цели, требует духа общения и единения не только в одной какой-нибудь организованной части, но и во всей вооруженной массе...».

В России перед событиями 1904–1905 годов не было государственного учреждения для руководства подготовкой флота к войне и осуществляющего «высшее оперативное руководство морскими силами во время войны».

После нашего поражения в войне с Японией в стране были приняты меры по устранению глобальных причин такого исхода. Это были годы, когда решались судьбы не только «сгоревшего в пламени войны Балтийского флота, но и происходила полная перестройка веками сложившихся основ всей организации Русской морской силы и самих высших органов её управления. Поистине, едва ли ещё когда, со времен Великого Петра наш флот жил такой интенсивной организационной жизнью. Не оставалось ни одного краеугольного камня в его структуре, который не подвергся бы критическому пересмотру и замене, в случае непригодности его, новым. По общему закону природы преодоление силы инерции, сложившейся в вековой жизни давалось нелегко. Работа молодых сил, стремившихся к коренным реформам, нередко встречала сопротивление со стороны тех элементов, которые видели в этом ущемление своей собственной власти, а потому были даже склонны рассматривать её, как посягательства на свои прерогативы» (см. «Морские записки», издаваемые Обществом Офицеров Российского Императорского Флота в Америке, VOL. XVI, № 2, №47 1958 г.).

В первую очередь подверглась реформе система образования и подготовки командного состава. В то же время опыт Русско-японской войны показал, что подготовка отечественных корабельных инженеров была наиболее эффективной. В Морской Академии был учрежден Военно-морской отдел, методы обучения, программы и учебные планы которого соответствовали Академии Генерального Штаба. Обучение на Военно-морском отделе продолжались три года, и офицеры, успешно его окончившие, получали два года старшинства в чине. Краткие военно-морские курсы были учреждены при Николаевской Морской Академии ещё перед войной с Японией. Однако на этих курсах офицерам флота преподавались «отрывочные сведения из некоторых военно-морских наук, основное время обучения на классах было отведено проведению военно-морской игры». Созданные курсы не соответствовали требованиям, предъявляемым к высшим учебным заведениям, каковым, например, в то время была академия Генерального Штаба. Офицеры флота получали на курсах знания, которые «имели чисто фрагментарный и поверхностный харак-

тер». Начальником курсов был начальник академии, который одновременно исполнял должность директора Морского Корпуса. Фактическим руководителем курсов являлся лейтенант Н.Л. Кладо. По мнению профессора А.Д. Бубнова, первого преподавателя общей тактики, «курсы эти не принесли почти никакой пользы и не имели решительно никакого влияния на подготовку командного состава, под коим наш флот вступил в войну с Японией». В своей работе «Влияние опыта войны с Японией на реформы в Русском Флоте», опубликованной в журнале «Морские записки» № 3, 1960 г. профессор А.Д. Бубнов дал ещё более жесткую оценку курсов. Он, в частности, писал:



Н.Л. КЛАДО
(1862–1919)

многочисленным штаб-офицерам преподавались отрывочные сведения из области военноморских наук, без какого-либо соответствия однако к современным состояниям военноморской техники; главным преподавателем на этих курсах был уже упомянутый лейтенант Н.Л. Кладо. Курсы эти не пользовались никакой популярностью у личного состава флота, каковой к ним относился столь презрительно, что дал им название «кулинарные», этим ясно определяется, сколь отрицательно было отношение личного состава флота к военноморским познаниям».

Аналогичное положение сложилось и в отечественном военном кораблестроении. Поэтому и разгром Российского Императорского флота японцами был жестоким и полным. Такой итог войны оказался неожиданным как для широких кругов общественности, так и для большинства чиновников Морского ведомства, морских офицеров, конструкторов, судостроителей. Стало окончательно ясно, что взгляды на способы ведения боевых действий на море, сложившиеся в русских военноморских кругах, были во многом ошибочными. Потребовался обстоятельный анализ приобретенного боевого опыта, причин поражений и откровенных неудач. К чести Империи, результаты такого анализа послужили основой для выработки новой военно-технической политики в области военного кораблестроения и развития вооружения, а также в сфере боевой подготовки, тактики и стратегии.

Генерал-майор по Адмиралтейству, ординарный профессор Николаевской морской академии по кафедре стратегии родился

в 1862 году. В 1881 году Н.Л. Кладо окончил Морское училище и в 1886 году Николаевскую морскую академию по механическому отделению. В 1889–1892 годах проходил службу старшего флаг-офицера начальника эскадры Тихого океана. В 1896 году Н.Л. Кладо был командирован во Францию «для ознакомления с постановкой дела военного образования во французском флоте». Во Франции Н.Л. Кладо поступил слушателем в только что учрежденную высшую военно-морскую французскую школу. В этот период Н.Л. Кладо принимал участие в крупных маневрах французского флота. В 1902–1904 годах он читал лекции по военно-морскому делу Великому Князю Михаилу Александровичу. Во время Русско-японской войны в должности начальника военно-морского отдела штаба командующего флотом Н.Л. Кладо принимал участие в разработке планов экспедиций Владивостокского отряда крейсеров. После ухода 2-й эскадры Н.Л. Кладо изменил свое мнение о целесообразности её направления на Дальний Восток. Свои мысли он изложил в ряде статей под общим заглавием «После ухода 2-ой Тихоокеанской эскадры». За эти статьи Н.Л. Кладо был уволен с действительной службы. Профессору Н.Л. Кладо принадлежат следующие слова: «Едва ли найдется другое государство, которое бы так жестоко платило за слабость своего флота, как Россия...». После окончания Русско-японской войны он повторно «был призван к службе». Одно время генерал-майор Н.Л. Кладо занимал должность начальника военно-морской академии.



НАЧАЛЬНИК
ВОЕННО-МОРСКОЙ
АКАДЕМИИ, ГЕНЕРАЛ-
МАЙОР Н.Л. КЛАДО

Правительство Его Величества Николая Второго сумело извлечь правильные стратегические уроки из проигранной войны. На первый план оно выдвинуло задачи, соответствовавшие реальному состоянию флота. Так, в директиве от 29 июня 1905 года Государь Высочайше указал: «Первейшей священной обязанностью Мор.веда я считаю безотлагательное обеспечение морской обороны отечественных берегов во всех наших водах, а затем уже, в зависимости от средств, постепенное воссоздание боевых эскадр».

Обобщая все причины нашего поражения в Русско-японской войне, первый преподаватель «Общей тактики» Николаевской Морской Академии, профессор А.Д. Бубнов писал: «Из вышеизложен-

ного нельзя не прийти к заключению, что в период времени перед войной с Японией не была произведена определённая к ней подготовка в согласии с нашей внешней политикой, причем были допущены следующие капитальные ошибки и упущения, имевшие фатальное влияние на исход войны:

1. Обучение личного состава вплоть до войны с Японией, производилось по устарелым методам и идеологии парусного флота.
2. Не было разработано соответствующих современному состоянию военно-морской техники правил и инструкций боевого употребления артиллерийского и минного вооружения.
3. Не существовало программы усиления морских вооруженных сил, согласованных с внешней политикой государства и её целями.
4. Выбор типов боевых судов, за редким исключением, был неудовлетворительный, и многие из них имели плохие боевые качества.
5. Не было определенного плана подготовки к войне и, в частности, плана устройства базирования нашего флота на Дальнем Востоке.
6. Не было методически разработанного, в согласии с требованиями стратегии, плана войны, вследствие чего к её началу наши морские силы на Дальнем Востоке оказались разделенными на две части, между тем как японский флот занимал наивыгоднейшее центральное стратегическое положение, которое обеспечивало ему возможность действия по внутренним операционным линиям».

Основными причинами, породившими эти ошибки, являются:

1. Все представители высшего морского командования, — за исключением только вице-адмирала С.О. Макарова, — не имели военно-морских знаний, соответствующих военной технике того времени.
2. Существовавшие до войны правила прохождения службы не обеспечивали возможность особо способным и знающим офицерам продвигаться вне очереди на командные должности, ибо прохождение службы проходило строго по старшинству и по линии.
3. В стране не было учреждения для руководства подготовкой к войне и для высшего оперативного руководства морскими силами во время войны.

Когда после войны с Японией выяснилось, что одной из главных причин нашего поражения было отсутствие у личного состава соответствующих военно-морских «познаний», были приняты меры к созданию методического высшего военно-морского образования. Прежде всего, краткие военно-морские курсы были обращены в двухгодичные и их научные программы были значительно расширены. Вместе с тем было «приступлено к разработке положения и программ этого отдела по образцу Академии генерального Штаба» (см. журнал «Морские записки», издаваемые Обществом Офицеров Российского Императорского Флота в Америке, VOL XVIII № 3, 53, 1960 г.). Одновременно с этим на Васильевском острове приступили к строительству отдельного здания для Николаевской Морской Академии, которая по плану должна была иметь три отдела: военно-морской, гидрографический и кораблестроительный. С этого момента времени Академия становится самостоятельным высшим учебным заведением флота с непосредственным подчинением Морскому Министру. Для установления обратной связи с Императорским флотом «непременными членами конференции Академии были: Начальник Морского Генерального Штаба и представители командующих флотами».

Обучение на военно-морском отделе продолжалось три года; в течение первых двух лет слушатели получали теоретические знания по различным дисциплинам, «в течение третьего дополнительного года, на который переходило лишь ограниченное число отличных слушателей, велась главным образом морская игра, и слушатели разрабатывали отдельные доклады на военно-морские темы. Летом слушатели присутствовали на маневрах и разных практических занятиях флота, а также решали разные стратегические и тактические задачи». Военно-морской отдел Академии с самого начала своего существования «был в постоянном и тесном единстве мысли и действий с вновь учрежденным Морским Генеральным Штабом. Многие преподаватели отдела служили одновременно в Морском Генеральном Штабе, и все решения и мероприятия в деле подготовки к войне и усовершенствований во флоте рассматривались совместно с руководителями соответствующих кафедр Академии».



СОВРЕМЕННОЕ ЗДАНИЕ
ВОЕННО-МОРСКОЙ
АКАДЕМИИ

В конечном счете, Военно-морская академия стала носителем высшей военно-морской науки и создателем военно-морской идеологии, отвечающих современному состоянию военно-морской техники. Сегодня прославленная Военно-морская академия переживает не лучшие времена. Скорее всего, нам опять недостает знаний опыта истории. В очередной раз мы сталкиваемся с недостатками в подготовке офицеров командного профиля. Мы по-прежнему «не помним войну».

С учетом полученного опыта, в России был введен новый закон о прохождении службы, который отменял «цензовое» начало и обеспечивал быстрое продвижение на командные должности способных офицеров. По этому закону при производстве из чина в чин все больше увеличивался процент производства за отличие по службе, так что в адмиральский чин производились капитаны 1 ранга не по линии, а исключительно за отличие.

В рамках настоящей монографии ещё раз обратимся к представленному выше труду контр-адмирала Д.П. Дудорова. Характеризуя реформу системы подготовки специалистов флота, он, в частности, писал: «Помимо этой коренной реформы в деле разработки планов и подготовки морских сил и театров к войне в тесной связи с политикой государства, на плечи Морского Министерства легла одновременно и тяжелая работа по реорганизации подготовки личного состава флота. Все возрастающие требования к специальным познаниям как младшего офицерского, так и низшего командного состава и специалистов из матросской среды, в связи с быстро развивающейся техникой морского оружия, вызывали потребность в коренных изменениях программ и методов не только теоретической, но и практической их подготовки. Старые учебные суда с парусным вооружением, устарелыми вспомогательными паровыми двигателями и архаической артиллерией, бесспорно, могли отлично служить развитию духа лихости и спорта, так необходимых истинному моряку. И это было особенно нужно в России, для большинства населения которой море было так чуждо. При семилетнем сроке действительной службы во флоте представлялось ещё возможным выработать, например, вполне отвечающего требованиям службы на боевом корабле строевого квартирмейстера из прошедшего подготовку в береговой команде и девятимесячном океанском плавании на «Герцоге Эдинбургском» ученика. Но при сокращении обязательной службы до пяти лет это становилось почти невозможным. Ещё более труд-

ным становилось комплектовать суда такими специалистами, как машинисты, комендоры, минеры, обучение которых в специальных школах и практических отрядах требовало ещё больше времени. С целью облегчения этого комплектования специалистами-техниками, флоту уже раньше приходилось выбирать для себя из новобранческих контингентов людей, имевших техническую подготовку по предыдущей работе в промышленно-заводских предприятиях. Все же теперь, несмотря, например, на чудеса работы «Матросского Университета», как уважительно-шуточно называли Школу Машинных Унтер-офицеров, выученики которой по уходе со службы нарасхват брались механиками даже на пассажирские пароходы речного судоходства, флот не успевал использовать в достаточной мере все труды и расходы, понесенные на их подготовку. Введение института сверхсрочно служащих, улучшение хозяйственной части судовой службы, сохранение тесной связи между офицерами и командой и всех их со своими кораблями, путем прекращения практиковавшегося ранее списания личного состава оканчивавших летнюю компанию кораблей в экипажи и более длительных сроков пребывания боевых частей флота под вымпелом, включая и зимние плавания, все давало богатые плоды. ... К числу крупных реформ этого периода следует отнести восстановление звания Корабельных Гардемаринов и создание из тех небольших остатков боевых кораблей, которыми располагал Балтийский флот, Учебного отряда для практической подготовки и военно-морского воспитания в дальнем плавании младшего строевого и технического офицерского состава, способного со временем взять на плечи продолжение начатой работы по возрождению флота». Все эти выводы исключительно актуальны и сегодня. В них мы можем искать перспективные направления дальнейшего развития ВМФ современной России.

Более кардинальным изменениям подверглась английская система подготовки морских офицерских кадров. Руководил перестройкой системы подготовки офицеров английского флота второй морской лорд Д.А. Фишер, который был непреложно убежден в том, что для флота «люди имеют ничуть не меньшее значение, чем корабли». Адмирал Д.А. Фишер глубоко понимал, что с поступлением на вооружение новой техники и боевых средств, прежняя система образования, когда гардемарины полтора года обучались «на берегу», точнее на стоящих у причалов старых судах, а только затем уходили в длительные плавания, вообще системой обучения не яв-

лялась. При такой системе гардемарины овладевали только азами морской службы, получали поверхностные представления об устройстве корабля, знакомились с первыми представлениями о судовой службе и близко не подходили к пониманию всей сложности современных боевых кораблей и, тем более, современного военно-морского искусства. Д.А. Фишер уничтожил старые учебные корабли и в 1902 году основал два морских колледжа — в Осборне на острове Уайт и в Дартмуте. В Осборне гардемарины в течение двух лет изучали основные школьные дисциплины и начала профессиональных навыков, а затем на два года они поступали в Дартмут, где занимались углубленным изучением и усвоением специальных морских дисциплин. Официальное открытие Дартмутского Королевского военно-морского колледжа, расположенного на берегу реки Дарт, состоялось в 1905 году. Колледж впервые принял на обучение более четырехсот гардемарин. Второй лорд Англии утверждал, что «обучение всех без исключения будущих офицеров должно быть переориентировано с паруса на машину». По требованию Д.А. Фишера, кадеты «в прямом и переносном смысле засучив рукава, рьяно знакомились с устройством машин», чтобы «в будущем морскому офицеру будет также легко совладать с любым устройством или механизмом, как прокатиться на велосипеде». Одновременно английский адмирал занялся и проблемой подготовки матросов. В нескольких английских портовых городах были созданы училища, где рядовые и старшины обучались специальностям комендора, сигнальщика и машиниста.

Следует отметить, что первым иностранным адмиралом, уделившим системе подготовки офицеров флота должное внимание, был американский оракул морского могущества Алфред Тайер Мэхэн. В 1886 году он непосредственно производил реформы системы военно-морского образования в США, занимая пост президента морского колледжа в Ньюпорте. В 1890 году адмирал А.Т. Мэхэн опубликовал свой всемирно известный труд «Влияние морской мощи на ход истории». Через несколько лет после своего выхода в свет уникальная книга была переведена на русский, японский, французский, итальянский, испанский, немецкий языки.

Дальнейшее развитие отечественной Высшей военной школы с учетом опыта Русско-японской войны в значительной степени историки связывают с именем Его Императорского Высочества Великого Князя Константина Константиновича. Под его руковод-

ством в период 1906–1910 годов были разработаны новые учебные программы, новые расписания дня и новые организационно-штатные структуры военных учебных заведений.

Юность Великого Князя Константина Константиновича (внука Императора Николая Первого) была связана с Императорским флотом. С раннего детства Великий Князь был предназначен своим Августейшим родителем (Его Императорским Высочеством Великим Князем Константином Николаевичем) к службе во флоте. С 1870 года Константин Константинович участвовал в ежегодных плаваниях на судах учебной эскадры Морского училища («Громобой», «Пересвет», «Гиляк», «Жемчуг»). Свое первое длительное плавание Великий Князь совершил в 1875–1877 годах на винтовом фрегате «Светлана». Великий Князь являлся активным участником русско-турецкой войны на Дунайской флотилии. В ходе боевых действий Его Высочество проявил подлинный героизм. В марте 1900 г. «Его Высочество было призвано на пост Главного начальника военно-учебных заведений».

С 1900 года Великий Князь Константин Константинович являлся главным начальником военно-учебных заведений. В 1910 году он становится

генералом-инспектором военно-учебных заведений. Великий Князь Константин Константинович — автор многих сборников стихотворений, почетный член и президент Петербургской Академии наук.

В рамках настоящей монографии можно привести некоторые выдержки из дневников Великого Князя о Русско-японской войне. Например, 10 сентября 1904 года он написал: «Наш флот несравненно слабее японского, а за приблизительно восемь месяцев, что тянется война, у нас ничего не сделано, чтобы его увеличить, даже некоторые верфи пустуют». 6 мая 1904 года Великий Князь сделал



ЕГО
ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО
ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
КОНСТАНТИН
КОНСТАНТИНОВИЧ
(в мундире
Лейб-Гвардии
Измайловского полка)



СЕМЬЯ ЕГО ВЫСОЧЕСТВА
ВЕЛИКОГО КНЯЗЯ КОНСТАНТИНА
КОНСТАНТИНОВИЧА. 1890 г.

следующую запись: «Если неумелая внешняя политика и несчастное пагубное приобретение Порт-Артура привело нас к губительной войне, то надо опасаться, что и в деле просвещения, наиболее важном и существенном в России, правительство убедится в своих ошибках только тогда, когда уж будет поздно. Надежда только на Бога». После позорной сдачи Порт-Артура Константин Константинович подчеркнет: «Как громом ошеломила меня весть о сдаче Порт-Артура. У его защитников не оставалось снарядов, все больны цингой и тифом, раненых бездна, японские снаряды попадали в госпитали и ранили уже раненых. Мы взорвали форты и суда в порту. Это второй Севастополь и ровно через пятьдесят лет».

Кроме реформы всей системы подготовки командных кадров, после Русско-японской войны была изменена организация формирования экипажей кораблей. В «Военной энциклопедии» 1911 года в томе IX на стр. 92 указано: «...После войны 1904–1905 гг. у нас оказалось значительно больше экипажей, чем это было нужно, и сама собою возникла мысль об их реорганизации. Одновременно была проведена важная организационная мера: морские команды были прикреплены к своим судам, т.е. оставлены жить на судне круглый год, причем суда зачислялись зимой в «вооруженный резерв», или так называемое «паровое отопление». В 1908 году, после прикрепления команд к судам, были упразднены флотские дивизии и экипажи. В военных портах оставлено по одному экипажу или полукэкипажу для обслуживания административной, хозяйственной и других береговых потребностей порта, а в главных портах сформировано, кроме того, ещё по одному флотскому экипажу, которые должны представлять собою как бы депо для укомплектования судов флота. Таким образом, основной единицей в организации личного состава флота теперь является не дивизия во флоте или экипаж, а судовая команда, неразрывно связанная со своим кораблем».

В рамках настоящей монографии следовало бы рассмотреть в качестве одной из причин победы японского военного флота на море удивительное и трудно объяснимое постоянное везение. Практически на протяжении всей Русско-японской войны счастливые для японцев случайности определяли дальнейший ход событий. Достаточно отметить, что русских адмиралов, командующих эскадрами, вообще преследовал злой рок. Командующий флотом вице-адмирал С.О. Макаров погиб, так и не реализовав свой незаурядный талант флотоводца. От снаряда противника погиб командующий 1-ой

эскадры Тихого океана, контр-адмирал В.К. Витгефт. Гибель командующего 1-ой эскадрой практически предопределила исход боя и дальнейшую, трагическую судьбу всех кораблей 1-ой Тихоокеанской эскадры. Командующий 2-ой Тихоокеанской эскадрой, вице-адмирал З.П. Рожественский был ранен в самом начале Цусимского сражения и не участвовал в руководстве боевыми действиями, в то же время его удивительная сила воли, смелость, морская выучка и знания артиллерийского дела, скорее всего, смогли бы сыграть значительную роль в положительном исходе сражения.

Японских адмиралов, наоборот, кто-то словно оберегал. Например, командующий японским флотом вице-адмирал Х. Того управлял действиями своих сил, находясь совершенно открыто на верхнем мостике своего флагманского корабля во всех сражениях, и не получил ни единой царапины. Так было и в ходе Цусимского сражения, в котором флагман японского флота броненосец «Микаса» потерял около 15% экипажа.

«Необъяснимые везения», которые были на стороне японского флота, проявлялись и в изменении гидрометеобстановки. Достаточно отметить факт рассеяния тумана перед Цусимским сражением, отсутствие волнения моря 1 августа 1904 года в Корейском проливе и т.д.

До настоящего времени у специалистов вызывает много вопросов исключительная высокая эффективность артиллерийского огня кораблей японского флота. В первую очередь требует анализа ошеломляющий процент попадания японских снарядов главного калибра. В литературе данный факт связывается, в том числе, и с системой подготовки к главному сражению японских комендоров. Принято считать, что перед Цусимой японское командование по распоряжению Х. Того собрало лучших наводчиков со всех кораблей Соединенного флота и укомплектовало ими орудийные расчеты на кораблях главных сил — на эскадренных броненосцах и броненосных крейсерах. Отобранных японских комендоров далее готовили по специально разработанной программе цакуга-дзен, которая включала в себя основные элементы самурайского кодекса бусидо и традиционной для Японии методики стрельбы из лука. Такая методика имела на своем вооружении мистические начала. Например, по данной методике стрелок отождествлял себя со стрелой и стремился находить цель только усилием воли, не вводя разумом необходимые поправки на расстояние, ветер и случайное движение цели.

Возможно, это чистая мистика, однако результаты стрельбы артиллерией японских кораблей в Цусимском сражении по своей точности до настоящего времени не имеют аналогов в истории.

После Русско-японской войны своеобразный фактор защищенности японского флота «перестал действовать». Интересна дальнейшая судьба некоторых японских кораблей. В начале сентября 1905 года, всего через неделю после заключения мира между Россией и Японией, в главной базе Соединенного флота Сосебо взорвался и затонул его флагманский корабль, броненосец «Микаса». От случайного пожара в артиллерийском погребе погиб корабль, который выдержал десятки попаданий русских снарядов главного калибра. При взрыве на корабле погибло 250 членов экипажа и 350 человек было ранено. Для сравнения: в ходе Цусимского сражения на корабле погибло и было ранено 130 человек. В дальнейшем броненосец был поднят, восстановлен и впоследствии переоборудован в мемориал.

В 1908 году от случайного взрыва в артиллерийских погребах погиб японский броненосный крейсер «Мацусима». В 1912 году во время шторма у острова Уруп потерпел катастрофу флагманский корабль адмирала Уриу, крейсер «Нанива». Именно крейсер «Нанива» начал военные действия на море в период Русско-японской войны, направив свою артиллерию против крейсера «Варяг». Снаряды крейсера «Нанива» добились тяжело поврежденный крейсер «Рюрик», настигли крейсер «Дмитрий Донской».

В 1916 году в Сангарском проливе наскочил на мель и переломился флагманский корабль вице-адмирала Дева, крейсер «Касаги». Через год у берегов Японии в результате навигационного происшествия погиб крейсер «Отава». В 1922 году попал в тайфун и погиб ветеран Русско-японской войны, крейсер, «Нийтака».

Не обошла трагическая судьба и японских миноносцев, атаковавших корабли 1-ой эскадры на рейде Порт-Артура. Так, миноносец «Инадзума» в декабре 1909 года получил тяжелые аварийные повреждения в результате столкновения со шхуной. В ноябре 1911 года миноносец «Харусаме» во время шторма перевернулся и погиб вместе с экипажем. В 1913 году по различным причинам погибли ещё два эскадренных миноносца, принимавших участие в исторической ночной атаке: «Икадзучи» погиб в результате взрыва главного котла, «Сазанами», который пленил русский миноносец «Бедовый», был выброшен штормом на камни. Столь высокая ава-

рийность японского флота была характерна вплоть до начала Второй мировой войны. Такое положение иначе как расплатой за содеянное объяснить чрезвычайно трудно.

Для анализа выводов, сделанных в России по опыту Русско-японской войны, в монографии авторы часто используют труды и воспоминания контр-адмирала М. Смирнова. Такой выбор авторов в первую очередь связан с тем, что этот талантливый офицер был активным участником разработки всех планов восстановления и дальнейшего развития русского Императорского флота того времени, а также при его участии в период 1906–1910 годов разрабатывался первый в нашей стране общий план войны. Более того, М. Смирнов являлся ближайшим другом и соратником начальника Организационно-тактического отдела А.В. Колчака, обязанностями которого в Генеральном Морском штабе и была разработка плана войны на Балтийском море.

В авангарде процесса реформирования русского Императорского флота находились молодые офицеры, которые были участниками Русско-японской войны — этой величайшей трагедии нашего народа. Практически всему офицерскому составу флота было понятно, что главной причиной наших поражений на море являлось отсутствие планомерности в подготовке и ведении войны.

В 1906 году лейтенант А.Н. Щеглов, пользуясь архивами Главного Морского штаба, разработал ставшую затем исторической записку «Значение и работа Штаба по опыту Русско-японской войны», в которой он показал крайне нерациональное расходование финансов на развитие флота Тихого океана. Кроме этого, лейтенант А.Н. Щеглов в своей записке убедительно продемонстрировал, что в России вообще не существовало плана войны на море, и даже не было в структуре Морского Министерства авторитетного органа, занимающегося разработкой стратегических вопросов подготовки флота к войне. А.Н. Щеглову удалось, рискуя карьерой, найти возможность ознакомить Государя с запиской и подготовленным законопроектом. На первом же после этого докладе Морского Министра Государь Император неожиданно сказал, что он изучил законопроект и желает, чтобы Морской Генеральный Штаб был немедленно создан, и добавил: «Там так все подробно разработано, что остается только сесть и работать». Один из старейших морских офицеров Российского Императорского флота капитан 1 ранга А.Н. Щеглов умер во Франции в декабре 1953 года.

Под мощным натиском молодых прогрессивных сил флота, с болью в сердце перенесших катастрофу Цусимы, был разработан, а затем и утвержден Морской Генеральный штаб. Морской Генеральный штаб создавался по образу сухопутного Генерального штаба, в котором совершенно обосновано были сосредоточены подготовка к войне, разработка и обоснование планов войны, разработка судостроительных программ, согласованных как с внешней, так и с внутренней политикой государства. В Морском Генеральном штабе было сосредоточено и высшее стратегическое руководство военными действиями на море. Основную работу по обоснованию перспективной структуры Морского Генерального штаба выполнил лично А.Н. Щеглов. Отдавая дань исторической справедливости, следует



КОНТР-АДМИРАЛ
И.Ф. ЛИХАЧЕВ
(1826–1907)

отметить, что идея создания подобной структуры Морского Генерального штаба, несомненно, принадлежит талантливому адмиралу И.Ф. Лихачеву (1826–1907). Эту мысль адмирал И.Ф. Лихачев впервые представил на суд общественности в своей статье, опубликованной в журнале «Русское судоходство».

И.Ф. Лихачев в возрасте 13 лет поступил в Морской корпус, в 1843 году он был произведен в мичмана. В 1850 году И.Ф. Лихачев принимает участие в кругосветном плавании на корвете «Олевуца». Некоторое время талантливый офицер состоял помощником редактора «Морского сборника». В 1854 году он назначается флаг-офицером при вице-адмирале В.А. Корнилове. И.Ф. Лихачев — герой Крымской войны. После этой войны он руководил переходом из Балтийского моря на Черное море трех винтовых корветов.

В 1858 году И.Ф. Лихачева назначают адъютантом к Великому Князю Константину Николаевичу. В 1859 году он подает генералу-адмиралу «записку о состоянии флота», в которой он убедительно доказывал необходимость для кораблей Императорского флота дальних походов и «образования в морях Дальнего Востока самостоятельной эскадры». При постройке новых кораблей И.Ф. Лихачев предлагал отдавать предпочтение наиболее современным типам, например, фрегатам. Ему принадлежат прекрасные слова, которые остаются актуальными во все времена: «В наш век нескончаемых со-

вершенствований и преобразований в морском искусстве единственное средство не быть позади других — это стремиться быть впереди всех». В 1859 году И.Ф. Лихачев создает на Дальнем Востоке первую эскадру кораблей. В этом же году на Дальнем Востоке он блестяще проводит политическую миссию. Адмирал И.Ф. Лихачев был исключительно предан Российскому флоту. В 1862 году И.Ф. Лихачев изучал вопросы строительства броненосцев за границей. В 1863 году он назначается командующим отрядов крейсеров на Балтийском море. В 1866 году И.Ф. Лихачев назначается членом артиллерийского отделения Морского технического комитета. Затем в течение 17 лет И.Ф. Лихачев был морским агентом во Франции и Англии. На протяжении многих лет талантливый адмирал занимался творческой деятельностью. Например, в морских журналах были опубликованы его прекрасные статьи «Военные суда будущего», «Реформы, в которых нуждается личный состав флота», «Практические приемы вычисления водоизмещения и остойчивости», «Служба генерального штаба во флоте». Историкам известны многие переводные работы И.Ф. Лихачева. Касаясь системы военного образования, адмирал И.Ф. Лихачев писал: «Главная цель образования морских офицеров, цель, которая для флота должна быть дороже всего и которой все другие соображения должны уступать место, — это приготовление хороших капитанов». Для современников исключительно полезными могут быть следующие наставления И.Ф. Лихачева по вопросам подхода к изучению истории: «разбирая исторические примеры, должно оставить веру в принятые авторитеты и сложившиеся предания; иметь в виду одни только факты и смотреть на них с беспристрастным равнодушием ученого, не уклоняясь от раскрытия наших собственных ошибок и промахов; настаивать на них даже более чем на чем-нибудь другом, ибо изучение ошибок, в особенности наших собственных, поучительнее, чем изучение успехов, и ложный патриотизм не должен закрывать нам глаза на наши промахи и недостатки» («Военная энциклопедия». Петербург. Типография Т-ва И.Д. Сытина, т. 15, стр. 19–22). Вот те слова, которые должны быть и сегодня на устах современных руководителей ВМФ России. Особенно поучительны высказывания И.Ф. Лихачева по проблеме ценза морских офицеров. Например, он писал, «...что если вообще допустимо, мерило это должно быть по преимуществу нравственное, основанное на степени практического и теоретического знания и опытности кандидатов, а не на слепом только счете лет службы и числа сделанных

кампаний. Нечего опасаться того, что тот или другой более способный офицер опередит своих товарищей и в более ранних годах достигнет высшего положения. Главная цель состоит не в том, чтобы извлечь из способностей имеющегося личного состава наибольшую выгоду на пользу флота и отечества». Перу И.Ф. Лихачева принадлежит блестящая брошюра «Дело о гибели броненосца «Гангут» 12 июня 1897 г. ок. Транзунда». Содержание этой уникальной работы и сегодня исключительно актуально. Например, в этой работе И.Ф. Лихачев пишет: «Беда тому флоту, в котором заведется и укоренится зараза равнодушия. Ни громадные сооружения, ни все новейшие изобретения, ни миллионы, отпускаемые щедротою государства, не избавят его от «спасования» перед соперником, в котором господствует более живой, более горячий и более морской дух». В этой же брошюре приведены и другие слова этого удивительного, высоко образованного морского офицера: «...живите примером преданности долгу и одушевленной любви к своему призванию, способным дать нравственный толчок настроению всего сословия, пробудить в нем заснувшие идеалы». После этих слов вряд ли следует искать иной



РЕФОРМАТОР
ИМПЕРАТОРСКОГО
ФЛОТА
КОНТР-АДМИРАЛ
И.Ф. ЛИХАЧЕВ

основы воспитания современных военно-морских офицеров.

Благодаря личному вмешательству самого Государя Императора новое учреждение русского Императорского флота — Морской Генеральный штаб было создано в течение одной недели. Таким образом, спустя двадцать лет идея адмирала И.Ф. Лихачева была блестяще реализована.

Морской Генеральный штаб на тот период времени являлся специальным учреждением, в котором, согласно «временному положению об управлении Морским ведомством» от 11 октября 1911, года «сосредоточивается сбор статистических данных о флотах, составление планов войны на море, мобилизации флота, мероприятий по подготовки флота к войне...». Начальник Морского Генерального штаба по определению был ближайшим помощником Морского Министра. Морской Генеральный штаб также руководил деятельностью Военно-морского отдела Николаевской морской академии. Внутренняя организация Морского Генерального штаба руководящими документами не опре-

делялась и не регламентировалась. Организационно-штатную структуру Морского Генерального штаба устанавливал сам его начальник. Подобные структуры в управлениях военных флотов существовали практически во всех морских государствах мира. Их организационно-штатные структуры были различными, однако все они решали примерно одинаковые задачи. В Германии роль Морского Генерального штаба была возложена на Адмиральский штаб флота. В Японии аналогичная структура была создана в 1893 году и называлась Морским командующим департаментом. В Англии прообраз Морского Генерального штаба, Морской главный штаб, был основан только в 1912 году. Во Франции Морской Генеральный штаб был утвержден в 1902 году. В Италии Морской Генеральный штаб создается в 1907 году. В США роль Морского Генерального штаба была возложена на Управление оперативной части флота.

В отличие от Морского Генерального штаба, Главный морской штаб являлся центральным учреждением Морского министерства, в котором «сосредоточивается заведование строевой частью и личным составом флота и морского ведомства. Начальник штаба пользуется в пределах своего ведения правами Товарища Министра». Главный морской штаб состоял из двух отделов: Отдела личного состава и Военно-морского учебного отдела. В соответствии с положением о Главном морском штабе: «В 1-м сосредоточиваются: учет личного состава, назначения, производства, награды, увольнения в запас и отставку, проекты новых штатов, составление и издание уставов, распоряжения об инспекторских смотрах, заведование всеми морскими командами Санкт-Петербурга... Функции 2-го отдела сводятся к направлению учебной части в морских учебных заведениях и руководство деятельностью Морского ученого комитета».

Первым Начальником Морского Генерального штаба был назначен перспективный флотский офицер, капитан 1 ранга Л.А. Брусилов (1857–1909), его помощником капитан 2 ранга А.В. Шталь. Начальником Балтийского оперативного отдела был определен лейтенант А.Н. Щеглов, Черноморского — капитан 2 ранга М.И. Каськов, Тихоокеанского — капитан 2 ранга М.М. Римский-Корсаков, Организационно-тактического отдела (так называемого отдела Русской статистики) — лейтенант А.В. Колчак, Иностранного статистического отдела — капитан 2 ранга Л.Ф. Кербер.

Первый начальник Морского Генерального штаба вице-адмирал Л.А. Брусилов родился в феврале 1857 года. В 1875 году будущий

адмирал поступил на Черноморский флот юнкером, через 3 года он был произведен в гардемарины и в 1879 году в мичмана (мичманы). За годы своей службы на Черном море Л.А. Брусилов принял участие в разработке карт и описании берегов данного региона. В 1891 году Л.А. Брусилов назначается адъютантом к «главному командиру Черноморского флота вице-адмиралу Копытову». В 1895–1897 годах Л.А. Брусилов исполнял должности старшего офицера и командира канонерской лодки «Черноморец» и парохода «Колхида». В 1898 года перспективный офицер был назначен командиром минного крейсера «Капитан Сакен». На протяжении всей своей службы на Черном море Л.А. Брусилов продолжал активно работать «над вопросами стратегии Черного моря». В 1899 году Л.А. Брусилова назначают флаг-капитаном при вице-адмирале Гильденбранде, на эскадру Тихого океана.



ПЕРВЫЙ НАЧАЛЬНИК
МОРСКОГО
ГЕНЕРАЛЬНОГО
ШТАБА
ВИЦЕ-АДМИРАЛ
Л.А. БРУСИЛОВ

В 1900–1902 годах Л.А. Брусилов командовал канонерской лодкой «Отважный». В конце 1902 года он назначается в Военно-морской ученый отдел Главного морского штаба. На штабной должности Л.А. Брусилов занимался вопросами «о планах войны с Японией». В «Военной энциклопедии», опубликованной в Петербурге в 1912 году, в частности на стр. 121 т. V отмечается: «...по мнению Брусилова, мы не были готовы к этой войне и потому должны были воздерживаться от агрессивной политики на Дальнем Востоке до тех пор, пока эскадра наша в Тихом океане не будет значительно усилена. Предвидя неизбежность столкновения с Японией, Брусилов предлагал начать немедленно энергичную подготовку к войне и считал, что, при определенной постановке цели, таковая может быть достигнута через 2 года».

Уже 2 октября 1906 года первый Начальник Морского Генерального штаба Л.А. Брусилов представил Императору доклад о программе развития и реформ морских вооруженных сил России. Все свои предложения Л.А. Брусилов обосновывал соответствующими расчетами и примерами из предыдущего мирового опыта.

С началом войны Л.А. Брусилов назначается заведующим стратегической частью Военно-морского ученого отдела. В этой должности он занимался вопросами по разработке плана усиления фло-

та Дальнего Востока. В августе 1904 года Л.А. Брусилов назначается командиром броненосного крейсера «Громобой». После Русско-японской войны, в 1906 году Л.А. Брусилов назначается «исполняющим дела начальника Морского Генерального штаба». В 1908 году вице-адмирал Л.А. Брусилов вышел в отставку.

В публикациях того времени, а также в трудах известных специалистов роль и место Морского Генерального штаба представлялись по-разному. Вот, например, как писал по данному вопросу Б.П. Дудоров: «Несмотря на проявленное после смерти первого его начальника, адмирала Брусилова, пренебрежение этим «мозговым центром флота», каковым Морской Генеральный Штаб должен был являться по мысли его создателей, со стороны Морских Министров, адмиралов Дикова и Воеводского, в результате которого из него вышли наиболее выдающиеся работники (Щеглов, Колчак), он все-таки более и более это высокое свое назначение завоевывал. И по вступлении в управление Морским Ведомством адмирала И.К. Григоровича и возглавлении своем такими начальниками как адмиралы Св. Кн. Ливен и А.И. Русин, не только его вполне достиг, но и к тому же стал ещё и прямым представителем, проводником и защитником всевозможных нужд и интересов плавающего флота перед Министром, всеми отделами управления Адмиралтейства, и, даже перед комиссиями Законодательных Учреждений и теми учреждениями посторонних ведомств, работа которых так или иначе соприкасалась с его потребностями».

Морской министр И.М. Диков родился в 1833 году и состоял на морской службе с 1854 года. Он — активный участник Севастопольской обороны, принимал участие в войне с Турцией 1877–1878 гг. В 1881–1885 годах И.М. Диков командовал учебным Черноморским минным отрядом, в 1885–1887 годах фрегатом «Дмитрий Донской». В 1888 году он был произведен в контр-адмиралы, в 1894 году в вице-адмиралы, в 1905 году в полные адмиралы. В 1897–1900 годах И.М. Диков состоял Председателем морского технического комитета и членом адмиралтейств-совета.

В 1905 году И.М. Диков назначается председателем комиссии для всестороннего



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ,
ЧЛЕН ГОСУДАРСТВЕННОГО
СОВЕТА, АДМИРАЛ
И.М. ДИКОВ (1833–1914)

«расследования морских боев 28 июля 1904 г. и 14 мая 1905 г.». В 1907 году он назначается Морским министром. Эту должность И.М. Диков занимал в течение 2-х лет. За этот период был значительно расширен доступ в Морской корпус, изданы временные положения о судах вооруженного резерва, разработаны правила об аттестационных комиссиях в портах, издано новое положение о прохождении службы офицерами флота. Была разработана и введена новая классификация судов военного флота с «разделением его на «действующий», 1-й и 2-й резервы», определены сроки службы кораблей, введено положение об управлении заводами Морского ведомства. Впервые было издано положение о начальниках морских сил.



МОРСКОЙ МИНИСТР
РОССИИ
ВИЦЕ-АДМИРАЛ
С.А. ВОЕВОДСКИЙ
(1859-1937?)

Особенно негативное отношение к структуре Морского генерального штаба в то время имел Морской Министр вице-адмирал С.А. Воеводский. С.А. Воеводский проходил службу на Балтийском флоте и эскадре Тихого океана.

С.А. Воеводский в 1878 году после окончания морского корпуса был произведен в гардемарины. В 1878–1881 годах он являлся участником кругосветного плавания на клипере «Джигит».

В 1884 году С.А. Воеводский окончил курс обучения в Николаевской морской академии по кораблестроительному отделу. В 1899 году он назначается командиром на канонерскую лодку «Храбрый», строящуюся на Новом Адмиралтействе. История этой канонерской лодки, казалось бы, ничем особенным не отличается от судеб других кораблей, если бы не одно обстоятельство. Этот корабль прошел через испытания четырех войн. Корабль тонул и воскресал и, залечив раны, вновь возвращался в боевой строй. Он находился в боевом строю около 66 лет. Такого завидного дол-

голетия не знал и не будет знать ни один корабль мира, кроме тех, которые превращены в музеи и памятники. Канонерская лодка «Храбрый» («Красное знамя») была исключена из боевого состава Военно-морского флота СССР только в 1960 году.



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА «ХРАБРЫЙ»

В 1901–1903 годах С.А. Воеводский командовал учебным судном. В 1904 году будущий Морской министр назначается на должность командира крейсера первого ранга «Герцог Эдинбургский». В 1906 году он назначается начальником Морской академии и директором Морского корпуса. Одновременно вице-адмирал С.А. Воеводский являлся начальником отряда учебных судов. В 1908 году неожиданно для многих офицеров флота он назначается товарищем Морского Министра, а в 1909 году — Морским Министром. В 1909–1911 годах С.А. Воеводский — член Государственного Совета, в 1911–1917 годах — член Адмиралтейств-Совета. После 1917 года С.А. Воеводский находился в эмиграции.

Вся деятельность С.А. Воеводского, как Морского Министра, носила «характер отказа от уже начатой после войны 1904–1905 годов реформы морского ведомства, необходимость которой признавалось как правительством, так и личным составом самого флота; и даже те слабые попытки нового курса, которые были сделаны предшественниками С.А. Воеводского, постепенно ликвидировались. Так, положение о начальниках морских сил наших морей, на которых возлагалась ответственность за боевую подготовку флота, постепенно изменялось, и полномочные начальники опять превращались в прежних флагманов с ограниченным кругом действий, зависимых от береговых учреждений. Учебные отряды, из которых одно время только и состоял русский флот, вновь разрастались в ущерб боевому флоту» (см. «Военная Энциклопедия», Петербург, Типография И.Д. Сытина, 1912г., т. VI, стр.463–464). С.Ю. Витте дал С.А. Воеводскому следующую оценку: «Сам по себе он представлял скорее кавалергардского офицера, нежели моряка. Человек он почтенный, но в смысле деловом и в смысле таланта ничего собой не представляющий».



БАШЕННАЯ ЛОДКА «СМЕРЧ»

Светлейший князь А.А. Ливен родился в 1860 году, воспитывался в Германии. В 1878 году после окончания Берлинского кадетского корпуса Высочайшим приказом он был зачислен в Семеновский полк. Однако одаренного юношу особенно привлекала служба на военном флоте. Поэтому не случайно Светлейший князь А.А. Ливен, будучи прикомандированным к морскому ведомству «для испытания по службе и перевода впоследствии во флот», самостоя-



СВЕТЛЕЙШИЙ КНЯЗЬ,
НАЧАЛЬНИК МОРСКОГО
ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА,
ВИЦЕ-АДМИРАЛ
А.А. ЛИВЕН (1860–1914)



МИННЫЙ КРЕЙСЕР
«ВОЙКОВОЙ»



МИНОНОСЕЦ «ЛЕЙТЕНАНТ
БУРАКОВ» В БОЕВОЙ
ОКРАСКЕ. 1904 Г

тельно посещал лекции в Морском училище. Его пытливый ум уже тогда отличал его от сверстников.

В 1884 году Светлейший Князь окончил Морское училище.

В 1884 году по экзамену он был переведен во флот мичманом. В 1887 году Светлейший князь А.А. Ливен окончил Минный офицерский класс и был переведен в Сибирскую флотилию. В 1898 году он успешно проходит курс подготовки военно-морских наук при Николаевской морской академии. А.А. Ливен принимал участие в испано-американской войне. В период с 1902 года он командовал пароходом «Ильмень», миноносцами «Касатка», «Бесшумный», канонерской лодкой «Бобр» и учебным судном «Разбойник», успешно исполнял должность старшего офицера крейсера «Воевода», эскадренного броненосца «Полтава».

Кроме этого, Светлейший Князь командовал крейсерами 1 ранга «Диана» и «Память Азова» и руководил 1-ой минной дивизией Балтийского флота.

По результатам многочисленных походов А.А. Ливен переработал программы подготовки квартирмейстеров. С началом Русско-японской войны А.А. Ливен был откомандирован в распоряжение начальника Первой эскадры Тихого океана. Он последовательно занимал должности начальника минной обороны Порт-Артура, затем начальника 2-го дивизиона 1-го отряда миноносцев, командира мореходной канонерской лодки «Бобр» и крейсера первого ранга «Диана».

А.А. Ливен принял участие в «морском бою 28 июля» и был награжден золотой саблей «За храбрость». В 1908 году он был прикомандирован к Морскому Генеральному штабу и назначен Председателем комиссии по описанию Русско-японской войны. В 1908 году талантливый морской офицер назначается командиром Первой

минной дивизии Балтийского флота. В 1911 году Св. кн. А.А. Ливен утверждается в должности Начальника Морского Генерального штаба. Вице-адмирал А.А. Ливен является автором актуального труда «Дух и дисциплина в нашем флоте». В этой уникальной книге А.А. Ливен «указывал на необходимость поднятия военного сознания и духа личного состава, надлежащей постановки у нас военно-морского воспитания, чувства солидарности и принадлежности каждого строевого чина к своей боевой части». В частности, А.А. Ливен писал: «Мы вообразили, что центр Морского ведомства и флота находится в министерстве, между тем как он в действительности — на боевом корабле. Мы стали рассматривать положение и распоряжаться из главного адмиралтейства; мы видели предмет не с того конца, и все получилось наизнанку. Как же теперь поправить дело? Очень просто: надо сначала занять верную точку зрения, стать на палубу корабля. Оттуда сейчас увидим, в чем дело». Авторы в очередной раз обращают внимание современного поколения офицеров ВМФ на эту актуальную и сегодня точку зрения.

Последний адмирал Российского Императорского Флота А.И. Русин ушел из жизни в Морокко на 96-м году жизни. Служебная и административно-государственная деятельность этого удивительного человека была чрезвычайно разнообразна. По окончании Морского Училища в 1881 году он совершил ряд дальних заграничных походов. Адмирал А.И. Русин закончил Николаевскую Морскую академию и Офицерский Артиллерийский Класс. В 1899 году талантливого офицера назначают морским агентом в Японию. Его донесения о военных приготовлениях Японии, предсказавшие с точностью до дня момент начала войны и по достоинству оцененные только после подтверждения их печальными событиями 1904–1905 годов, выдвинули его и на дипломатическую деятельность как одного из основных участников с российской стороны в Мирной Конференции в Портсмуте.

После войны А.И. Русин принимает активное участие в возрождении вновь создаваемого российского флота. В этот период време-



ПОРТРЕТ АДМИРАЛА
А. И. РУСИНА.
НЕИЗВЕСТНЫЙ ХУДОЖНИК.

ни он командует линейным кораблем «Слава». Вскоре А.И. Русин становится командиром Гардемаринского отряда.

В 1907 году А.И. Русин был назначен Помощником Начальника Главного Морского Штаба. Находясь на этой ответственной должности, он разработал реформы программ учебных заведений Морского Ведомства. В 1908 году А.И. Русин назначается Директором Морского Корпуса и Начальником Николаевской Морской Академии. В Морском Корпусе он провел ряд реформ как учебных программ, так и «физического и строевого обучения воспитанников». В Николаевской Морской Академии создал Военно-Морской отдел, соответствовавший Академии Генерального Штаба. Военная административно-государственная деятельность А.И. Русина началась в 1913 году после назначения его Начальником Главного Морского Штаба, а вскоре — Начальником Морского Генерального Штаба. Под руководством адмирала А.И. Русина в Морском Генеральном Штабе были разработаны планы военных действий на Балтийском и Черноморском театрах. По принятию Государем Императором командования Вооруженными силами России в период Первой мировой войны А.И. Русин был назначен Начальником Походного Морского Штаба в Ставке Государя и руководил операциями русского флота на всех театрах.

Первой проблемой, над решением которой начал работать Морской Генеральный штаб, стало выяснение международной военно-политической обстановки того времени, анализ которой на каждом театре был впервые положен в основу разработки планов войны на море и, что самое главное, в обоснование долгосрочных планов развития Императорского флота России и её перспективных кораблестроительных программ.

В свою очередь военно-политическая обстановка того времени характеризовалась международным взаимоотношением двух основных группировок держав: Тройственным Союзом между Германией, Австро-Венгрией и Италией (к которому в 1883 году присоединилась Румыния) и Франко-Русским союзом, заключенным в 1892 году. В целом, сложившаяся международная политическая обстановка свидетельствовала, что интересы России сталкивались с интересами стран Тройственного Союза в стремлении его членов, и в первую очередь Германии и Австрии, захватить в свои руки главенствующее влияние на Балканском полуострове и в Турции. Россия видела в этом угрозу своим жизненно важным интересам на Чер-

ном море, через которое осуществлялось более 60% всех её международных перевозок. Особенно важными для России являлись Черноморские проливы. Пока Черноморские проливы находились в руках ослабленной Турции, российской торговле на Черном море ничего не угрожало. Однако в случае усиления национальной военной мощи или попадания Турции под влияние держав Тройственного союза, положение на Черном море менялось коренным образом.

До 1900 года владычица морей Англия не входила в межгосударственные группировки. Её господству в Мировом океане, необходимому для обеспечения главного источника её существования — морской торговли, не угрожало ни одно государство мира. Политические симпатии Англии, прежде всего, склонялись к Германии, вследствие исторических традиций и близости их национальных культур. Франция являлась в прошлом соперником Англии. Россию и Англию разделяло историческое соперничество в Средней Азии, на Дальнем Востоке и особенно в Китае.

В конце XIX века в своих кораблестроительных программах Англия по-прежнему руководствовалась известным принципом: «Two power Standard» — иметь военный флот, превосходящий по силе флоты двух сильнейших морских держав — Франции и России. После принятия в Германии исторических законов о военно-морском флоте 1898 и 1900 годов, на основании которых стремительно создавался один из самых мощных в Европе флотов, Англия для сохранения своего изолированного и независимого положения должна уже была иметь флот, превосходящий по боевому потенциалу флоты Франции, России и Германии. Такая гонка морских вооружений Англии в то время было не под силу. С учетом этого, наиболее целесообразной альтернативой политического поведения Англии был поиск направлений согласования её национальных интересов и вопросов обеспечения национальной безопасности с Францией и Россией. При таком подходе в кораблестроительной политике при создании современного мощного Военно-морского флота Англии пришлось бы считаться только с Германией. В то же время намерения Германии по созданию мощного флота «открытого моря» стали более чем очевидными. Например, в предисловии к её Морскому закону 1900 года, в частности, утверждалось: «...Германия должна иметь боевой флот такой силы, чтобы война с ней даже для наиболее могущественного морского противника вызывала риск потери его морского превосходства. Для достижения этой цели не является совер-

шенно необходимым, чтобы германский флот был также силен, как флот сильнейшей морской державы, так как никакая великая морская держава не будет в состоянии сосредоточить против Германии все свои силы. Даже если бы противнику удалось сосредоточить против Германии превосходные силы, то поражение германского флота настолько бы ослабило врага, что, несмотря на достигнутую им победу, его господство на море не было бы обеспечено в достаточной степени. Для достижения этой цели, то есть для защиты нашей торговли и колоний и для обеспечения мира, достойного Германии, сообразно с силой великих морских держав и руководствуясь тактическими нормами, Германия должна иметь флот, состоящий из двух двойных эскадр линейных кораблей, с необходимым числом крейсеров, миноносцев и т. п.». Таким образом, в соответствии с законом, принятым Рейхстагом в 1900 году, германский Военно-морской флот должен был состоять из двух двойных эскадр. В свою очередь двойная эскадра включала в себя флагманский линейный корабль и две эскадры по 8 линейных кораблей в каждой, 4 больших и 16 малых крейсеров и 16 дивизионов эскадренных миноносцев (по 6 миноносцев в каждом дивизионе, всего 96 кораблей данного класса). Кроме этого, в состав германского флота входили 10 больших и 10 малых крейсеров «для заграничной службы» и так называемый материальный резерв в составе 4 линейных кораблей, 2 больших и 4 малых крейсеров. Всего по представленному выше закону в составе германского флота должно было быть 38 линейных кораблей, 16 больших и 30 малых крейсеров, а также 96 эскадренных миноносцев. По своему численному составу это должен был быть один из сильнейших в мире Военно-морской флот.

В конечном счете, в результате реализации намерения Германии создать исключительно мощный флот «открытого моря», появились политические шаги Англии к сближению с Францией и Россией, в первую очередь по вопросам устранения противоречий в Африке и Китае. В 1904 году между Англией и Францией было заключено соглашение, по которому Франция поддерживала национальные интересы Англии в Египте, в свою очередь Англия обязывалась оказывать поддержку национальным интересам Франции в Марокко. Более того, Англия предприняла ряд шагов для скорейшего разрешения спорных вопросов с Россией в Азии. Например, в 1907 году между этими государствами заключается соглашение, разграничивающее сферы влияния России и Англии в Персии.

Окончательно были также решены все проблемные и спорные вопросы по Индии.

В результате многочисленных консультаций Морской Генеральный штаб совместно с Российским Императорским Правительством разработал «политические основания», которые и были приняты в основу развития отечественного Военно-морского флота. Эти основания были представлены в программе развития и реформ морских вооруженных сил России. Документ был примечателен тем, что в нем содержалась попытка определить «вечные» интересы России в Мировом океане. В нем, в частности, утверждалось, что исторические цели России на Ближнем и Дальнем Востоке могут быть реализованы «только при развитии морского могущества и при помощи сильного боевого флота на Черном море и на Тихом океане». Далее в документе подчеркивалось, что к решению данной задачи можно приступить не ранее чем удастся обезопасить себя в Европе «созданием флота на Балтийском море, способного вести оборонительную войну с германским флотом». В России впервые предлагался и новый концептуальный подход к формированию кораблестроительных программ — «строить важно не отдельными кораблями, но сразу целый тактический организм (эскадру)».

В марте 1907 года Морской Генеральный штаб впервые в отечественной истории разрабатывает «Стратегические основания для плана войны на море». В данном документе определялись основные стратегические задачи Российского Императорского флота. Основными стратегическими задачами Российского Императорского флота, по мнению Морского Генерального штаба, должна была стать оборона морских путей, а именно из Балтийского моря в Атлантический океан, из Японского моря в Тихий океан, из Черного моря в Средиземное море. В 1906–1910 годах Морским Генеральным штабом разрабатывались также и другие программы, и руководящие документы возрождения утраченного морского могущества Российской Империи.

Например, дальнейшее развитие отечественного военного флота планировалось осуществлять на основании Закона о флоте. О необходимости создания Закона о флоте в инициативном порядке выступил Морской Генеральный штаб в 1911 году. Закон о флоте, по замыслу офицеров Морского Генерального штаба — это единое «положение о составе флота, сроках службы судов различных типов, ежегодном плавании флота, его комплектовании и оборудовании театра военных



КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА
«ШТОРМ» С ДИЗЕЛЬНОЙ
ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ
УСТАНОВКОЙ



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«СЛАВА»



ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ
ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА

действий. На основании Закона о флоте составляются уже судостроительная программа и программа оборудования портов и заводов, определяется ежегодный контингент новобранцев, а также количество офицерских чинов, выпускаемых из учебных заведений морского ведомства. Закон о флоте разрабатывается в согласии с общей политической программой государства и в соответствии с силами возможных противников, а потому с течением времени подвергается изменениям». В России первый Закон о флоте был разработан Петром Великим в 1715 году и назывался «Штаты Российского флота». Сегодняшнему руководству ВМФ и РФ целесообразно глубоко изучить эти документы, чтобы разработать реальную стратегию создания современного Военно-морского флота. В Германии Закон о флоте был принят Рейхстагом в 1898 году. В 1900, 1906, 1908 и в 1912 годах германский Закон о флоте подвергался значительным «преобразованиям». Во Франции Закон о флоте был принят палатой депутатов в 1912 году. Первой программой отечественного военного судостроения, разработанной в рамках принятого закона о флоте, стала так называемая «Малая программа 1912 года».

После Русско-японской войны боевой состав флотов Императорского флота был различен. Балтийский флот представляли линейные корабли «Слава» и «Цесаревич», броненосные крейсера «Громобой» и «Россия», легкие крейсера «Богатырь», «Олег», «Аврора» и «Диана», 22 новых крупных эскадренных миноносца, постро-

енных на добровольные пожертвования и 18 новых миноносца меньшего водоизмещения. Кроме того, на стапелях заводов достраивались

линейные корабли «Император Павел I» (назван в честь правнука Петра Великого императора Всероссийского Павла Петровича (1754–1801), «Андрей Первозванный» (назван в честь одного из самых почитаемых на Руси святых — апостола Андрея Первозванного, который издревле считался покровителем земли русской), броненосные крейсера «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян» и «Паллада».

Следует отметить, что по сравнению с созданным в Англии принципиально новым дредноутом, все отечественные линейные корабли того времени были уже устаревшими, и они не отвечали современным требованиям войны на море.

На Черном море базировались линейные корабли «Пантелеймон» (Святой Пантелеймон — врачеватель, который безвозмездно лечил больных и обращал их в христианскую веру), «Три Святителя» (назван в честь святителей Петра, Алексея и Ионы) и «Ростислав» (назван в честь Великого князя Моравии, боровшегося против агрессии Священной римской империи), легкие крейсера «Память Меркурия» (назван в честь брига «Меркурий», совершившего подвиг в сражении с двумя турецкими линейными кораблями) и «Кагул» (назван в честь победы 21 июля 1770 года русских войск под командованием графа П.А. Румянцева-Задунайского над главными силами турецкой армии у реки Кагул), несколько эскадренных миноносцев малого водоизмещения и несколько разнотипных подводных лодок. Дополнительно в постройке находились линейные корабли «Иоанн Златоуст» (назван в честь одного из трех «отцов-основателей» православной



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«ИМПЕРАТОР ПАВЕЛ I»



КРЕЙСЕР
«АДМИРАЛ МАКАРОВ»



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«АНДРЕЙ ПЕРВОЗВАННЫЙ»



1-Я БРИГАДА ЛИНЕЙНЫХ
КОРАБЛЕЙ БАЛТИЙСКОГО
МОРЯ. Рейд Гельсингфорса.
25 июня 1915 года.

Справа налево: «Гангут»,
«Петропавловск», «Полтава»

церкви архиепископа Константинополя) и «Св. Евстафий» («Евстафий»), а также четыре эскадренных миноносца.

Таким образом, Российский Императорский флот на Черном море представлял собой достаточно внушительную силу, способную обеспечить национальную безопасность в регионе.



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«ТРИ СВЯТИТЕЛЯ»
(до и после модернизации)



КРЕЙСЕР «КАГУЛ»
(БЫВШИЙ «ОЧАКОВ»)



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«ЕВСТАФИЙ»
(«СВ. ЕВСТАФИЙ»)



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«ИОАНН ЗЛАТОУСТ»



БРИГАДА ЛИНЕЙНЫХ КОРАБЛЕЙ
ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА (ЛИНЕЙНЫЕ
КОРАБЛИ «ЕВСТАФИЙ», «ИОАНН
ЗЛАТОУСТ», «ПАНТЕЛЕЙМОН», «ТРИ
СВЯТИТЕЛЯ», «РОСТИСЛАВ»)



ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ
«ДВЕНАДЦАТЬ АППОСТОЛОВ»



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «РОСТИСЛАВ»



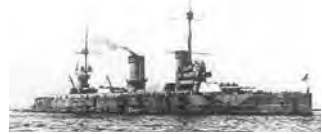
КАНЕРСКАЯ ЛОДКА
«КОРЕЕЦ». 1907 Г.



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«ИМПЕРАТОР ПАВЕЛ I»



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«СЕВАСТОПОЛЬ»



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«ГАНГУТ»



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«СЛАВА»

На Дальнем Востоке в составе отечественного флота находились легкие крейсера «Аскольд» и «Жемчуг», несколько эскадренных миноносцев и подводных лодок.

Для обоснования перспективного плана дальнейшего развития морских сил впервые в истории отечественного флота были определены стратегические задачи флотам в соответствии с общим планом обороны государства.

В своей статье «Краткий обзор оперативных идей, положенных в основу организации и подготовки Русского Флота к войне в период 1906–1914 годы», опубликованной в «Зарубежном Морском сборнике» № 7–8 1929 года, контр-адмирал М. Смирнов в частности писал: «... Как основное правило Морским Генеральным штабом было принято следующее положение: всякая затрата средств на флот, не истекающая из общего плана обороны, согласованного с военно-политическими задачами государства, является бесцельной и лишает флот средств, могущих быть



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ДВЕНАДЦАТЬ
АПОСТОЛОВ»



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ
«ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ
«ЕКАТЕРИНА II»

необходимыми для его целесообразного и планомерного развития. Между тем, для разработки такой программы встречалось серьезное затруднение — вследствие расстройств нашей армии после Русско-японской войны в сухопутном Генеральном штабе также не было ещё установлено твердых оснований плана войны. Тем не менее, после ряда обсуждений вопроса между генералом Палициным (Палицыным) и адмиралом Брусиловым, летом 1906 года ими был представлен совместный всеподданнейший доклад, по которому задачи флота, в его наличном составе, определялись следующим образом: на Балтийском море оборонять побережье от высадки неприятельского десанта восточнее меридиана острова Гогланд, по крайней мере, в течение первого месяца мобилизации нашей армии, а в дальнейшем развитии флота стремиться к выносу обороны Финского залива к его устью. На Черном море — обеспечить наши берега от действий турецкого и румынского флотов; на Дальнем Востоке, по мере возможности, содействовать имеемыми силами обороне залива Петра Великого и Владивостокской крепости».

Эти задачи впервые в отечественной истории были Высочайше утверждены Государем Императором.



ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II,
ЧЛЕНЫ МОРСКОГО
МИНИСТЕРСТВА,
МОРСКОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО
ШТАБА НА БОРТУ
«ПЕТРОПАВЛОВСКА». 1914 Г.

Отдельные специалисты считают, что в формировании такой позиции Его Величества Императора Николая Второго принимал участие один из наиболее приближенных к нему лиц — адмирал К.Д. Нилов. К.Д. Нилов в 1875 году окончил Морское училище и был направлен для дальнейшего прохождения службы в Гвардейский экипаж. В 1877–1879 годах он принимал активное участие в русско-турецкой войне. В последующем был адъютантом Великого Князя Алексея Александровича. В 1905–1908 годах К.Д. Нилов командовал Гвардейским флотским экипажем.

Формулировка и утверждение стратегических задач флотам давала возможность приступить к разработке оперативного плана для имеемых в наличии морских сил и, что самое главное, перспективного плана их дальнейшего развития. В свою очередь, исходя из оперативного плана, можно было определить наиболее целесообразную организацию Императорского флота. Следует подчеркнуть, что под понятием плана войны, как правило, понимали план развертывания флота для войны, «в согласии с идеей первоначальной операции, отнюдь не закрепляя заранее этой операции, но создавая для Командующего флотом наиболее благоприятное положение для выполнения операции в соответствии с обстановкой».

В соответствии с задачами, поставленными флотам, были разработаны и варианты ведения боевых действий. Например, для Балтийского моря было предложено установить минные заграждения узких фарватеров к северу и к югу от Гогланда. Как пишет М. Смирнов в представленной выше статье, «и защитой этих заграждений артиллерийским огнем флота воспрепятствовать

проникновению неприятельского флота в восточную часть Финского залива, в случае же прорыва неприятеля через нашу укрепленную позицию, вступить с прорвавшимся флотом в решительный бой». Для выполнения поставленной Балтийскому флоту задачи предполагалось:

1. Развернуть подводные лодки на позициях западнее «меридиана Гогланд для ослабления неприятельского флота по мере его движения в восточную часть залива».
2. Сосредоточить минные заградители для постановки с началом «мобилизации намеченных минных заграждений».
3. Сосредоточить линейный флот с крейсерами «восточнее минных заграждений».
4. Сосредоточить часть миноносцев в «Финляндских шхерах для действий по неприятельскому флоту при движении к нашей позиции и сосредоточить другую часть миноносцев при линейном флоте для боя на позиции».



ГЕНЕРАЛ
ОТ ИНФАНТЕРИИ
Ф.Ф. ПАЛИЦЫН
(1851–1923)



ГЕНЕРАЛ-АДЪЮТАНТ
АДМИРАЛ
К.Д. НИЛОВ
(1856–1919)

Главной базой флота, исходя из этих задач операции, являлся Кронштадт.

В соответствии с этим замыслом была определена и структура Балтийского флота. В состав флота вошли бригада линейных кораблей, первая бригада крейсеров, вторая бригада крейсеров, первая минная дивизия (40 кораблей), вторая минная дивизия (36 кораблей), бригада подводных лодок и отряд минных заградителей.

В своей статье М. Смирнов отмечает: «...Вышеуказанная идея была более или менее под силу имеемому у нас в наличии флоту, но, конечно, она была, в общем, неудовлетворительна, так как оставляла не обороненным все побережье Финского залива к западу от меридиана Гогланда, а также Рижский и Ботнический заливы и побережье Балтийского моря. Поэтому было приступлено к разработке более широкой оперативной идеи, которая должна была лечь в основание плана развития Балтийского флота. ... Необходимой подготовительной работой было установление тактической организации флота. ... Состав эскадры, способной к самостоятельной деятельности на море, был определен следующий: дивизия линейных кораблей, состоящая из двух бригад по четыре корабля в каждой, дивизия линейных крейсеров из четырех судов, дивизия легких крейсеров из 8 судов и дивизия эскадренных миноносцев из 4 дивизионов по 9 миноносцев в каждом. Организация флота, согласно с разработанным теоретическим составом, была утверждена законодательным порядком в виде «Положения о составе и подразделении флота».

Учитывая особую актуальность вопроса формирования концепции развития нашего флота и в современных условиях, приведем основные принципы разработки так называемого «большого плана войны» на Балтийском море. Именно этот план и был положен в основу дальнейшего развития Морских сил Российской империи. В первую очередь при разработке данного плана учитывался опыт Военно-морского флота Германии, как наиболее вероятного противника отечественного флота на Балтийском море. В 1906 году в Германии принимается дополнительный закон о флоте, предусматривающий следующий состав военно-морского флота: 38 линейных кораблей, 20 больших крейсеров, 38 легких крейсеров, 144 эскадренных миноносца. Число подводных лодок в законе не фиксировалось и «определялось сообразно указаниям опыта». В своих исследованиях контр-адмирал М. Смирнов пишет: «... Луч-

шим решением вопроса об обороне нашего побережья в Балтийском море явился бы бой в открытом море с неприятельским флотом. Для этого надо было бы создать флот, равный германскому флоту. Это, конечно, было нам тогда не под силу. Государство не могло вынести подобной финансовой тяжести, принимая во внимание другие потребности. Кроме того, наши судостроительные заводы не были достаточно развиты, чтобы справиться с постройкой столь большого флота.

После тщательного обсуждения вопроса в Морском Генеральном штабе были приняты следующие основные положения:

а) Какова бы ни была обстановка на море, даже при ограниченной задаче, в состав флота должны входить корабли всех основных типов, соответственно тактическим требованиям. Задачи флота могут быть оборонительными, но флот по своему составу не может быть оборонительным, например, состоящим только из миноносцев и подводных лодок, так как такой флот, по самой своей сущности, будет обречен на неуспешные действия, имея противником морскую силу, состоящую из всех основных типов кораблей, в соответствии с требованиями морской тактики;

б) Необходимо создавать флот в такой постепенности, чтобы он в каждой стадии своего развития мог, в случае войны, выполнить определенную оперативную задачу, соответственно с общим планом войны для сухопутных и морских вооруженных сил, т.е. чтобы война не застала флот неподготовленным для выполнения той задачи, которая от него требуется планом войны. Другими словами — расширять задачу, следуя за ростом флота. Исходя из этих оснований, в соответствии с обстановкой на Балтийском море, в Морском Генеральном штабе в 1906 году была разработана следующая оперативная идея для развития Балтийского флота. В случае войны с Германией, когда она будет иметь возможность сосредоточить против нас все свои морские силы, задачей нашего флота явится оборонить Финский залив у его устья. В случае же участия в войне Англии на нашей стороне, наш флот должен иметь возможность действовать у берегов Германии. При войне с Германией без участия Англии на нашей стороне основной операцией нашего флота будет бой с германским флотом на укрепленной позиции при попытке последнего проникнуть в Финский залив. ... Как видно, оперативная идея, как для имеемого флота, так и для флота, который предполагалось создать, сводилась к бою на подготовленной позиции. Сле-

дует оговориться, что эта идея отнюдь не привязывала флот к позиции и не являлась отказом от активных действий в море, наоборот, она давала флоту широкую базу для наступательных действий, но в случае сосредоточения против нашего флота превосходящих сил противника, она давала возможность выполнить оперативную задачу в связи с общим планом обороны, а не быть просто заблокированным в своей базе, как это случилось с германским флотом на Северном море во время Великой войны...». Следует особенно подчеркнуть особую актуальность всех этих выводов применительно к современным условиям. Например, в условиях крайне ограниченного финансирования дальнейшего развития ВМФ России на ближайшую перспективу, важнейшей проблемой становится проблема сохранения боевого ядра Военно-морского флота.



БРИГАДА КРЕЙСЕРОВ
БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА.
ГОЛОВНОЙ КОРАБЛЬ –
КРЕЙСЕР «РОССИЯ». 1912 Г.

Для решения поставленных задач предполагался следующий состав Балтийского флота: две эскадры, включающие в свой состав 16 линейных кораблей, 8 линейных крейсеров, 16 легких крейсеров, 72 эскадренных миноносца и 36 подводных лодок. Кроме этого, для обеспечения обороны Оландских островов и Моозунда была предусмотрена отдельная дивизия миноносцев (36 единиц). Главной базой флота был определен Ревель.

Вероятным противником русского Императорского флота на Черном море объективно являлся турецкий флот, который мог быть усилен австрийским и итальянским флотами. Черноморский флот имел над потенциальным противником превосходство по кораблям всех типов и классов. Основная идея «большого плана» на Черном море в первую очередь зависела от решения наиболее проблемного для России вопроса о турецких проливах — Босфора и Дарданелл. В тот период времени Черное море являлось открытым для военных кораблей всего мира. Для торговых судов проливы были открыты. Исключительная стратегическая важность для России проливной зоны была очевидной. Исходя из соображений особого значения для России проливов, в основу «большого плана» войны на Черном море Морским Генеральным штабом была принята первоочередная задача их морской блокады, а при благоприят-

ной политической обстановке и захват. В соответствии с этой основной задачей было предложено создание на Черном море одной эскадры полного состава, состоящей из 8 линейных кораблей, 4 линейных крейсеров, 8 легких крейсеров, 36 эскадренных миноносцев и 20 подводных лодок. Сегодня о таком составе Черноморского флота остается только мечтать.

По планам Морского Генерального штаба, развитие флота Тихого океана практически не предполагалось. Это была единственная стратегическая ошибка специалистов Морского Генерального штаба России того времени. Дальневосточный регион по-прежнему оставался для России важнейшим регионом как в экономическом, политическом, так и в военном отношениях.

Учитывая все изложенное, Морской Генеральный штаб уже к 1906 году изложил сбалансированную программу развития русских морских сил в форме специальной записки, с приложением таблиц предполагаемых сроков закладки и готовности кораблей основных типов. Выполнение программы было намечено на десятилетие. Программа отечественного кораблестроения обсуждалась в Морском Генеральном штабе и в Совете Государственной обороны. К сожалению, отечественные судостроительные заводы в тот период времени не были готовы освоить столь далеко идущие планы развития Военно-морского флота. Более того, Совет Государственной обороны в категорической форме не утвердил программу развития флота. По мнению членов Совета Государственной обороны, все средства страны должны были направлены в первую очередь на реорганизацию сухопутной армии. В настоящее время мы наблюдаем аналогичный подход в реформировании Вооруженных сил РФ. В сложившихся условиях на тот момент времени от Морского Министерства требовался мужественный шаг. Такой своевременный и продуманный шаг был сделан. Морской Министр принял самостоятельное решение о начале строительства 4 новых кораблей типа «Дредноут» для Балтийского флота. В 1908 году вновь назначенный Морской Министр, адмирал И.М. Диков, предпринял огромные усилия по изменению позиции Государственной Думы. Однако все его усилия в очередной раз оказались безрезультатными.

К разработке предложений по реорганизации Морского Ведомства Морской Генеральный штаб приступил уже в 1906 году.

По докладом Морского Генерального штаба были введены должности Командующих флотами, на которых лежала персональная

ответственность по подготовке конкретного флота к войне. В руках Командующих флотами впервые была объединена вся реальная власть на данном театре войны, с подчинением им портов и крепостей. Был принят предложенный Морским Генеральным штабом план реорганизации технических служб Морского Ведомства, обеспечивающий целенаправленное развитие военно-морской техники. Впервые появился первый прообраз программы вооружения военно-морского флота России, которая являлась основой долгосрочной отечественной кораблестроительной программы. В России также впервые был разработан «Закон о Флоте», предусматривающий на 10 лет вперед кораблестроительную программу. Однако «Закон о Флоте» так и не был внедрен. Были также разработаны планы строительства новой современной морской базы в Ревеле и модернизации Кронштадта и Севастополя.

В деле воссоздания Российского Императорского флота после Русско-японской войны несомненная роль принадлежит созданной в ноябре-декабре 1905 года «Лиги Обновления Флота». Следует отметить, что аналогичные общественные организации были созданы в Италии, Испании, Франции, Англии, Германии.

Инициаторами создания «Лиги Обновления Флота» являются члены Военного и Морского IV Отдела Императорского Русского Технического Общества. Предложение о создании такой общественной организации было сформулировано ими 8 ноября 1905 года. 20 декабря 1905 года Собрание представителей избрало временный состав должностных лиц «Лиги...». После данного собрания для общественного обсуждения публикуется Устав «Лиги...». Устав «Лиги Обновления Флота» был утвержден Санкт-Петербургским Градоначальником и введен в действие 22 августа 1906 года. Порядок работы «Лиги Обновления Флота» и все документы, регламентирующие её деятельность, были приняты на общем собрании 19 сентября 1906 года. Первым Председателем общественной организации был избран Н.Н. Беклемишев, его заместителем стал А.И. Одинцов, казначеем В.М. Катышев.

В обращении к «Гражданам Земли Русской» члены «Лиги Обновления Флота», в частности, писали: «России необходим сильный военный флот, горький опыт учит, что защитить свои берега без флота невозможно, а между тем, военного флота у нас почти нет, а потому он должен быть вновь создан. Также и наш торговый флот, в сравнении с оборотами русской торговли, крайне недостаточен, вследствие

чего мы ежегодно переплачиваем большие суммы иностранцам, перевозящим наши товары и пассажиров на своих судах. ...Суда за границей не всегда и купишь, да и не выгодно платить за них большие деньги, а для починки кораблей все равно нужны, обязательно, свои приспособления — доки и мастерские. Нельзя же во время войны отправлять чиниться наши корабли за границу. Устраивать все это нужно дома, будет и прибыльнее: деньги останутся в государстве, да и своя промышленность с торговлей разовьются, в чем ни у кого не может быть сомнения, так что постройка флота дома, у себя своими средствами, в интересах каждого, должна быть целью всего русского народа, а создание флота будет охранною и толчком для развития отечественной промышленности и торговли. Поэтому, кто же, как не промышленники, заводчики и торговые люди должны явиться передовыми в этом деле? Без них не обойтись, — вопрос только во времени, — когда к ним придет это сознание: чем раньше вступятся они, тем скорее дело двинется вперед. Но чтобы это было, мало одного сочувствия нескольких лиц, нужно глубокое сознание всего народа в необходимости создания флота на своих верфях и заводах, своими рабочими, из своих материалов. Но флот состоит не из одних кораблей и судов: нужна и отличная, знающая команда. Корабли ещё можно заказать у соседей, а команду не закажешь: готовь сам из своих сынов, приготавливая их с юношеских лет к морской службе, службе тяжелой, в которую нужно втянуться, полюбить её, а это только и возможно с юных лет...».

С первых дней своего существования члены «Лиги Обновления Флота» провозгласили, что «Лига не простая общественная организация или какой-нибудь клуб по интересам — это союз людей, которым действительно дороги интересы Русского Государства и которые своими знаниями и средствами, могут принести пользу для флота».

Цель создания «Лиги Обновления Флота» была отражена в Уставе Общества и сформулирована предельно кратко: «... всемерное содействие развитию Русских морских сил и средств до степени, соответствующей требованиям безопасности и пользы Отечества и к поддержанию их на уровне мирового прогресса». В открытой печати отмечалось, что Лига предназначена «...для распространения среди всего населения правильных взглядов на значение для современного государства морской силы, т.е. совокупности торгового мореплавания, военного флота и связанных с ними отраслей

промышленности и для гласного обсуждения, как поставить дело правильно и прочно, чтобы оборудовать его при посредством отечественной промышленности и торгового мореплавания...».

Особенно образно о значении Военного флота и необходимости его постоянного укрепления отмечалось в документах Французской и Германской морской лиги. Например, во вступительной части Устава Французской морской лиги вице-президент Морского комитета Франции Морис Рондо-Сен отмечал: «В Германии каждый гражданин понимает, что морское могущество немедленно сказывается на величии государства. Становится поэтому понятным, каким путем Германия в 36 лет сделалась второй морской державой мира и каким образом немцам удалось создать целиком этот удивительный военный флот, состоящий из новых, совершенно однородных военных единиц, проникнутый неоспоримым воинским духом, равный нашему сегодня, но превосходящий его завтра и уже теперь соперничающий с первой морской державой — Англией».

Далее, вице-президент Морского комитета Франции, развивая свою мысль, пишет: «Но, скажу себе, такое положение должно иметь свои причины; отчего здесь процветание, развитие, а там — упадок? О, причина хорошо известна; она заключается у нас в отсутствии общественного мнения относительно морского дела; мы игнорируем море, или, вернее, мы его не знаем. Поговорите с умным и образованным человеком свободной профессии, все равно, в какой среде, о морских делах и вы будете, без сомнения, поражены его невежеством, даже в самых элементарных вопросах. В палате депутатов существует, правда, группа представителей морских интересов, но эта группа, какова бы не была ценность личностей, составляющих её, не может получить влияния, пока не будет опираться на общественное мнение страны. Это мнение может осуществляться лишь через объединение в одно целое, под руководством лиц, положение которых обеспечивает абсолютную самостоятельность всех граждан, понимающих, что величие нашего флота является для нас вопросом экономической и политической смерти. ...Каждый француз обязан проникнуться общим и абсолютным интересом к нашему морскому процветанию, от которого зависит само наше национальное существование. Мы должны возвести у себя в аксиому следующую истину: экономическая деятельность зависит от успехов мореплавания и, когда флаг данной нации исчезает в какой-нибудь стране — дела этой нации идут там плохо; справьтесь об этом в ясных патриотиче-

ских докладах наших консулов, единодушных в этом отношении». Автору остается только добавить, что именно морского общественного мнения не достает и современной России. До тех пор пока мы не создадим такое общественное мнение, достойного флота у России не будет.

В 1906–1908 годах в Российской Империи устанавливается Совет Государственной обороны, обеспечивающий согласованность работы отдельных ведомств по подготовке к войне, к организации защиты национальных интересов в любом регионе мира, в соответствии с постоянно изменяющейся внешней политикой Российской Империи.

Плоды этих реформ не замедлили сказаться. Практически через 8 лет после войны с Японией, Россия вступила в 1-ую Мировую войну, имея один из самых мощных, подготовленных и сбалансированных флотов мира, который с честью выполнил в Первую мировую войну все поставленные перед ним задачи.

Следует отметить, что в период с 1907 по 1912 годы расходы на Императорский флот возросли с 447 до 700 млн. рублей (на 56%). Бюджет Императорского флота по годам составлял: в 1907 году — 18%, в 1912 году — 25%, в 1914 году — 28% всего бюджета Российской Империи.

Профессор А.Д. Бубнов пишет: «Такой поистине чудодейственный успех следует, конечно, приписать деятельности личного состава флота и, главным образом, младшей его части: молодые лейтенанты, вкусив горечь поражения, не пали духом, а, вернувшись с войны, немедленно принялись, проникнутые глубоким патриотизмом и любовью к родному флоту, за изучение и проведение в жизнь необходимых реформ, и в кратчайший срок, под предводительством таких выдающихся вождей, как И. К. Григорович, Н.О.Эссен, А.В. Колчак, восстановили боевую мощь флота и возвели его на должную высоту».



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
И.К. ГРИГОРОВИЧ

Контр-адмиралу Б.П. Дудорову принадлежат прекрасные слова: «Четыре имени, как звезды первой величины, прошли в те дни по небосклону этого пятнадцатилетнего отрезка его истории: Макаров, Эссен, Непенин, Колчак. Ни одному из них судьба не довела выявить полностью свой талант флотоводца в генеральном морском бою. Первый вместе со своим флагманским кораблем ушел на дно

Желтого моря от вражеской мины заграждения, готовясь сразиться с превосходными силами врага. Горячее сердце второго не выдержало огромных трудов по защите столицы своими, во много раз слабейшими силами от удара мощного врага, третьему выпала горькая участь пасть от пули предателя тогда, когда врученный ему флот готовился выступить под его руководством в жестокую активную борьбу за господство на Балтийском море. И жертвой предательства ... стал расстрелянный в Иркутске рыцарь без страха и упрека Верховный Правитель Адмирал Колчак...».

Контр-адмирал М. Смирнов усиливает точку зрения А. Д. Бубнова: «Тем, что наш флот после Цусимского разгрома и революционного провала 1905 года смог за 8 с небольшим лет подняться на ту высоту, которой он достиг к началу мировой войны, Россия обязана главным образом, трем именам: И. К. Григоровичу, Н. О. Эссену и А. В. Колчаку».

Адмирал И.К. Григорович создал материальную часть флота — его тело, А.В. Колчак разработал его программы и планы, создав научную модель флота, а адмирал Н.О. фон Эссен создал главное — он возродил и воспитал личный состав флота — его душу. И в этом величайшая заслуга адмирала Н.О. Эссена перед Флотом и Родиной.

Исключительная роль в укреплении обороноспособности России принадлежит также выдающемуся политическому и государственному деятелю Императорской России, Председателю Совета Министров П.А. Столыпину. Председатель Правительства упразднил Совет Государственной обороны, заменив его совещанием под своим председательством, в котором на правах постоянных членов принимали участие только ответственные за оборону лица: Министр Иностранных Дел, Финансов, Военный, Морской и Начальники Военного и Морского Генеральных штабов.

Активная работа по строительству нового Российского Императорского флота практически началась только в 1910 году с назначением Морским Министром И.К. Григоровича. Позицию адмирала И.К. Григоровича по созданию нового флота разделяли Командующий Балтийским флотом Н.О. фон Эссен, а также начальники Морского Генерального штаба того времени, адмиралы А.А. Эбергард, А.А. Ливен и А.И. Русин. Именно с этими великими сынами святой России в первую очередь связано возрождение её флота.

О деятельности И.К. Григоровича на посту Морского министра написаны десятки книг и статей различных авторов. Вот, например,

как об особенностях стиля работы этого выдающегося политического деятеля пишет контр-адмирал Б.П. Дудоров: «Порядок докладов по главным управлениям министерства, установленный Григоровичем, был настолько необычен для общедюрократической системы других ведомств, что на нем следует остановиться. В назначенное по расписанию время для доклада по данному учреждению в кабинет министра собирались все главы управлений, так или иначе заинтересованных в разбираемом вопросе. Однако непосредственными докладчиками являлись не они, а те начальники отделов, из которых доклады исходили и которые, конечно, могли лучше дать тут же нужную справку. Таковыми нередко являлись офицеры в скромных чинах, что не мешало им вступать иногда в пререкания с подчинёнными адмиралами. Выслушав стороны, Министр, большей частью, тут же клал свою резолюцию, в результате чего доклад в тот же день возвращался в сделавшее его учреждение и оттуда в копиях рассылался без задержки по всем заинтересованным инстанциям...».



ПОСЛЕДНИЙ МОРСКОЙ
МИНИСТР РОССИИ ВИЦЕ-
АДМИРАЛ И.К. ГРИГОРОВИЧ

Впервые в истории отечественного флота планы его развития и подготовки к войне осуществлялись теми начальниками, на ответственности которых лежало и их выполнение. Разработка и утверждение оперативного плана производилась последовательно в «оперативной части Штаба Командующего Флотом, в соответствии с задачей флота в общем плане обороны государства. После утверждения этого плана Командующим Морскими силами, он представлялся Морскому Министру и, по указанию последнего, Морской Генеральный штаб каждый год составлял основания мобилизационного плана для всех учреждений по подготовке существующего флота к войне». Под руководством этих талантливых флотоводцев и политических деятелей были разработаны «Большая судостроительная программа» и «Малая судостроительная программа».



АДМИРАЛ
А.А. ЭБЕРГАРД
(1856–1919)

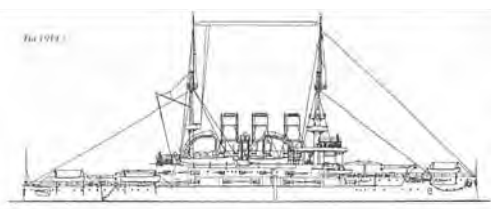
М. Смирнов, анализируя «Большую судостроительную программу», писал: «Она предусматривала создание постоянного флота в Балтийском море в составе активной части флота из двух дивизий линейных кораблей по восьми судов в каждой, двух бригад линейных крейсеров по четыре крейсера в каждой, двух дивизий легких крейсеров по восьми судов, двух дивизий эскадренных миноносцев по 36 миноносцев, 24 подводных лодок и резервной части флота в половинном составе по отношению к активной части. На Черном море предполагалось иметь флот в половинном составе от Балтийского. На Дальнем Востоке предполагалось иметь 2 легких крейсера, 18 эскадренных миноносцев, 12 подводных лодок и 3 канонерских лодок». «Большую программу» планировалось завершить к 1930 году. Предполагалось также законом установить обязательную замену устаревающих кораблей новыми кораблями через следующие сроки: для линейных кораблей и крейсеров через 22 года, для легких крейсеров через 18 лет, для эскадренных миноносцев через 17 лет и для подводных лодок через 14 лет.

Выдающийся русский адмирал А.А. Эбергард (1856–1919 годы) родился 9 ноября 1856 на острове Патрас в Греции, где его отец, действительный статский советник А.И. Эбергард, состоял в должности Императорского Российского Генерального Консула. Род Эбергардов шведского происхождения. В 1879 (по некоторым данным, в 1878) году А.А. Эбергард окончил Морское училище. За период службы в 1879 он был произведен в мичмана, в 1884 году — в чин лейтенанта, в 1895 году «за отличие» в чин капитана 2 ранга, в 1902 году «за отличие» в чин капитана 1 ранга, в 1907 году в чин контр-адмирала, в 1909 году — вице-адмирала и в 1913 А.А. Эбергард производится в чин адмирала. А.А. Эбергард последовательно занимал следующие должности: в 1883 и 1884 годах он состоял в должности старшего флаг-офицера при Командующем отрядом в Тихом океане; в 1890 в должности флаг-офицера при Управляющем Морским министерством адмирале Шестакове; в 1891 и в 1892 годах в должности старшего флаг-офицера Штаба Начальника эскадры Тихого океана; в с 1894 по 1896 год в должности военно-морского агента в Константинополе; 1896 и 1897 годах в должности старшего офицера мореходной канонерской лодки «Донец»; с 1897 по 1898 год в должности старшего офицера эскадренного броненосца «Екатерина II»; с 1898 по 1899 год в должности старшего офицера эскадренного броненосца «Чесма». В 1899–1901 годах А.А. Эбергард командовал канонерской

лодкой «Манчжур». В 1901 году он состоял в должности временного командира крейсера 1 ранга «Адмирал Нахимов». С 1903 года и в период Русско-японской войны А.А. Эбергард состоял флаг-капитаном начальника эскадры Тихого океана и флаг-капитаном Морского походного штаба Наместника Государя императора на Дальнем Востоке. В 1905–1906 годах проходил службу командиром эскадренных броненосцев «Император Александр II» и «Пантелеймон». На броненосце «Император Александр II», единственном среди кораблей данного класса русского флота, были установлены два носовых торпедных аппарата. В 1906–1907 годах он занимал должность Помощника Начальника Главного морского штаба. В 1907 и 1908 годах А.А. Эбергард командовал отрядом кораблей «назначенных для плавания с корабельными гардемаринами. С 1908 по 1911 год А.А. Эбергард являлся Начальником Морского Генерального штаба. В 1911 году А.А. Эбергард Высочайшем приказом был назначен на должность Начальника Морских сил Черного моря.

В работе приемной комиссии броненосца «Император Александр II» принимал участие младший флагман Балтийского флота контр-адмирал С.О. Макаров. Свои выводы о корабле адмирал обобщил следующим образом: «Корабль вообще производит хорошее впечатление по своему благоустройству, и многие подробности заслуживают большого одобрения по тщательности выделки и обдуманности».

В 1906–1908 годах А.А. Эбергард являлся помощником начальника Главного Морского штаба, одновременно в 1907–1908 годах он командовал отрядом кораблей в дальнем специальном плавании. В 1908–1911 годах А.А. Эбергард проходил службу Начальником Морского Генерального штаба, а в 1911–1914 годах командовал Морскими силами Черного моря. В Первую мировую войну адмирал успешно командовал Черноморским флотом, осуществлял блокаду Босфора, провел ряд удачных операций и морских боев.



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ПАНТЕЛЕЙМОН»



ЭСКАДРЕННЫЙ
БРОНЕНОСЕЦ «ИМПЕРАТОР
АЛЕКСАНДР II»



КАПИТАН 2 РАНГА
А.А. ЭБЕРГАРД
(1856–1919)

С 1916 года адмирал А.А. Эбергард состоял на службе в Государственном совете, а в 1917 году являлся членом Адмиралтейств-совета.

Адмирал А.А. Эбергард одним из первых адмиралов ставил вопрос о создании сбалансированного Императорского Военно-морского флота. Суть предложений адмирала сводилась к тому, что в состав флота должны в обязательном порядке входить боевые корабли всех основных классов. В первую очередь его основу должны составлять военные суда «открытого моря». По мнению А.А. Эбергарда, однотипные корабли целесообразно объединять в мобильные соединения, например, дивизии. Адмирал А.А. Эбергард также впервые ставил вопрос о введении в практику флотов «комплексной боевой подготовки». При этом задачи боевой подготовки на флотах должны отрабатываться на протяжении всего года, включая и зимний период. Это предложение адмирала было введено в практику Императорского флота уже после Русско-японской войны.

Командующий Балтийским флотом адмирал Николай Оттович фон Эссен скончался на 54-м году жизни 7/20 мая 1915 года в городе Ревеле. Государь Император тогда телеграфировал Морскому министру: «Оплакиваю безвременную кончину адмирала Эссена и выражаю Балтийскому флоту Свое соболезнование».

После ухода талантливого адмирала осталась целая плеяда блестящих молодых командиров — школы Эссена. Школа командиров, созданная Н.О. фон Эссенем, восхищала моряков всех стран мира. Будучи, прежде всего строгим и требовательным к себе, адмирал Н.О. фон Эссен был таким же и ко всем своим подчиненным, «без различия чина и занимаемого положения».

В статье «Памяти адмирала Эссена», опубликованной в «Зарубежном Морском сборнике» № 10 (май-август 1930 г.), на стр. 3 отмечается: «Если до войны флот любил адмирала Эссена, то во время войны он его боготворил. ... Служба для него была важнее всего и адмирал спуска не давал никому, а, обладая кипучей натурой и горячим характером, справедливого возмездия в долгий ящик не откладывал. А потому, хотя все и знали безупречную справедливость адмирала, но все же его побаивались, ибо кто мог ручаться за себя, что на службе все у него пройдет без сучка и задоринки. Однако же, строгость адми-

рала, невольно внушавшая к нему некоторый страх, не мешала всем его не только глубоко уважать, но и горячо любить. Да и что иное, как не глубокое уважение и любовь, должно было вызывать у каждого моряка прошлое и настоящее адмирала Эссена...».

Обратимся к краткой исторической справке о жизни этого выдающегося адмирала.

Н.О. фон Эссен родился в Петербурге 11-го декабря 1860 года. В 1880 году он первым оканчивает Морской корпус и его имя заносится на мраморную доску.

Впоследствии Н.О. Эссен оканчивает Морскую академию, Артиллерийские курсы и вплоть до Японской войны непрерывно находится в море, проведя несколько лет на Дальнем Востоке и в Средиземном море.

В 1902 году он как наиболее подготовленный офицер назначается командиром нового крейсера «Новик», который под его командой был передислоцирован на Дальний Восток.

В первом же бою 27 января 1904 года крейсер «Новик» первым атакует неприятеля, вызывая своей отвагой, изумление противника. 26-го февраля «Новик» под флагом С. О. Макарова стремится на выручку погибающего «Стерегущего». Постепенно «Новик» становится грозой японских миноносцев, вписывает лучшие страницы в историю обороны Порт-Артура.

Вскоре Н.О. фон Эссен назначается командиром броненосца «Севастополь». Все славные боевые дела этого корабля и даже, как ни парадоксально звучит, и его трагическая гибель, служат ярким показателем доблести, неукротимой воли, энергии и глубокого, истинного военного понимания обстановки и задач флота, поставленных его командиром. Мы приведем краткую хронологию событий героического поведения крейсера «Севастополь» и его командира. 10 июня 1904 года, во время выхода эскадры, крейсер «Севастополь» подрывается на mine и, отражая непрерывные атаки японских миноносцев, благодаря умелым действиям своего командира, благополучно возвращается в базу. Полученные кораблем повреждения были устранены в кратчайший срок и уже 28 июля «Севастополь» участвует в неудавшейся попытке прорыва Порт-Артурской



КОМАНДУЮЩИЙ
ФЛОТОМ
БАЛТИЙСКОГО МОРЯ
АДМИРАЛ НИКОЛАЙ
ОТТОВИЧ ФОН-ЭССЕН

эскадры во Владивосток. Неудача боя и прорыва не сломили духа Н.О. фон Эссена. 10 августа крейсер самостоятельно входит в бухту Тахэ и огнем своих орудий уничтожает береговые батареи противника. После выполнения боевой задачи, при следовании в базу «Севастополь» вновь подрывается на mine и, несмотря на сильнейший огонь японской эскадры, возвращается в назначенный район. В конце октября 1904 года восстановительные работы на крейсере были завершены. Предотвращая гибель корабля в базе, Н.О. фон Эссен 25 ноября 1904 года выводит «Севастополь» на внешний рейд. Находясь на внешнем рейде крейсер, длительное время успешно отражает многочисленные атаки японских миноносцев. После получения приказа об уничтожении кораблей Н.О. фон Эссен в невероятно трудных условиях вводит легендарный «Севастополь» во внутреннюю гавань и топит его у Ляотешана. Н.О. фон Эссен оставался на борту своего корабля до последнего мгновения и согласился перейти на буксир только после того, когда корабль практически полностью погрузился. Блестящая боевая деятельность Н.О. фон Эссена была отмечена боевыми высшими наградами и Георгиевским орденом 4-ой степени.

После смерти С.О. Макарова Н.О. фон Эссен совмещает должности командира «Севастополя» и флаг-капитана при Начальнике эскадры. Н.О. Эссен настаивает на ведении активных действий. Талантливый военачальник говорит: «Не флот для Артура, а Артур для флота».

В конце 1904 года Н.О. фон Эссен назначается начальником Ляотешанского отдела обороны. И на этой должности талант военного руководителя Н.О. фон Эссена проявился в полном объеме.

В 1905 году Н.О. фон Эссен, награжденный высшими отечественными наградами за доблесть, возвращается в Россию и «как выдающийся офицер назначается на должность «Заведующего Стратегической частью Военно-Морского Ученого Отдела Главного Морского Штаба»».

В 1906 году он назначается командиром крейсера «Рюрик», а затем Командующим дивизией эскадренных миноносцев Балтийского моря, которая впоследствии была переименована в Первую Минную Дивизию. Как пишет в статье Д.П. Дудоров: «...Эссен с первых же шагов начинает борьбу с внешней распушенностью людей.

Не прибегая к так раздражающим человека педантичным крайностям, более свойственным умам ограниченным, он все же настойчи-

во требует от своих подчиненных строгого соблюдения всех установленных Морским Уставом правил внутренней службы: отдания чести, формы одежды, внешней и внутренней чистоты на судах и т. п.

При всем том на первое место выдвигается работа по боевой подготовке и морскому воспитанию всего личного состава дивизии путем выходов в море для маневрирования и стрельбы в осенние и зимние штормовые погоды.

Прекрасно понимая, что возможность минной обороны Финского залива всецело зависит от полного использования физических особенностей финских шхер, укрытые внутренние фарватеры которых с многочисленными выходами из них в море предоставляли миноносцам отличные возможности делать вылазки для атак и минных постановок против вошедшего в залив врага. Эссен принимает меры к изучению их командирами, плавая по этим шхерам. ... Ясно отдавая себе отчет в стратегическом значении свободы пользования шхерами, Эссен без особых колебаний запретил командирам брать лоцманов, приняв на себя всю ответственность за последствия...» («Морские записки 1958 г. №47, стр.29–30). Минная дивизия постепенно становится ядром возрождающегося российского флота и на ней под руководством Н.О. фон Эссена воспитывается целая школа молодых талантливых командиров. Создается школа Эссена, которая впоследствии блестяще проявила себя в Первую мировую войну.

В 1907 году Н.О. Эссен производится в контр-адмиралы. 1908 год в жизни Балтийского флота особенно знаменателен. Контр-адмирал Н.О. фон Эссен назначается на вновь созданную должность Начальника Соединенных Отрядов Балтийского моря. Затем последовательно занимает должности Начальника Действующего Флота и Командующего Морскими Силами Балтийского флота. С этого момента Н.О. фон Эссен «объединяет в своих руках власть, как над всеми его строевыми частями, так и над береговыми учреждениями — портами, крепостями».

В 1910 году производится в вице-адмиралы и в 1911 утверждает Командующим Балтийским флотом, оставаясь на этой должности до конца своей жизни (по некоторым данным, Н.О. фон Эссен был назначен Командующим Балтийским флотом 17 июля 1914 года). В 1913 году Н.О. фон Эссен производится в полные адмиралы. Практически с этого момента нога выдающегося флотоводца не ступала на землю.

Историки отмечают особое отношение адмирала Н.О. фон Эссена к эскадренному миноносцу «Новик». Создание миноносца осуществлялось на добровольные пожертвования «людей Земли Русской и тем как бы послужило прологом Большой судостроительной программы Балтийского флота, прошедшей через Государственную Думу в 1912 году».

Штурман «Новика» Н.В. Кемарский в своих воспоминаниях отмечает: « «Новик» был любимцем всего флота. Все до последнего матроса знали его, а адмирал Эссен лелеял его как родного «внучка». ... В закипевшей созидательной работе были взвешены, изучены и учтены все уроки и опыт недавнего прошлого, и на них, как на прочном фундаменте, началась реальная работа возрождения родного флота. И первым краеугольным камнем, конечно, являлся «Новик».



ЦЕРЕМОНИЯ СПУСКА
ПЕРВОГО ЭСКАДРЕННОГО
МИНОНОСЦА «НОВИК»
21 ИЮЛЯ 1911 ГОДА
ПОД РУКОВОДСТВОМ
И.К. ГРИГОРОВИЧА



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ ТИПА
«НОВИК»

Много забот положил адмирал Эссен на то, чтобы его «первородное детище» было действительно несравненно-превосходным, основным камнем всего будущего Нового Флота. Он, его «Новик», предназначался быть образцом как в механически-техническом, так и в духовном отношении. Адмирал Эссен решил вдохнуть в него душу живую: он сам выбрал командира, а помощниками ему были назначены офицеры, прошедшие военно-морскую службу и боевое крещение в Порт-Артуре.

По Балтийскому флоту был отдан приказ: представить в штаб Флота списки лучших людей по всем специальностям, дабы из числа их впоследствии было командировано необходимое количество команды для комплектования эскадренного миноносца «Новик». ... Итак, духовный и технический облик команды новостроящегося корабля был первоклассный. Иначе быть не могло — «Новик» являлся рассадой для всего будущего флота — «она» должна была хорошо приняться и дать богатые плоды. ... За постройкой

«Новика» с живым интересом следили не только во Флоте и Морском ведомстве, им интересовалась также и столица. Сам Государь справлялся о ходе его постройки у Морского Министра и, во время одного из докладов, Его Величество выразил желание присутствовать при пробе миноносца на полный ход...».

За семь лет своей деятельности на посту Командующего Балтийским флотом адмирал Эссен в буквальном смысле слова возродил флот и «поднял его на высоту, достойную Великой России». Подчиненные ему корабли он заставлял «плавать и летом и зимой, во всякую погоду, при самых тяжелых условиях». Вот как писал о морской выучке минной дивизии контр-адмирал М. Смирнов: «...В гавань, один за другим, стремительно, как ласточки в гнездо, влетали эскадренные миноносцы. Каждый из них, лихо развернувшись, клал якорь и быстро продвигался кормой к стенке. В нужный момент стоящий на корме мичман снимал фуражку, давая этим командиру сигнал, под кормой вскипал бурун и миноносец останавливался как вкопанный в сажени от стенки. Мигом заводились швартовы, подавалась сходня, а рядом уже швартовался следующий корабль, так же без шума и суеты и так же четко. Не прошло и полчаса, как весь ковш был буквально набит эскадренными миноносцами». По мнению флотских офицеров того времени, это и было то чудо, которое совершил на флоте адмирал Н.О. фон Эссен. Всю свою флотскую службу Н.О. Эссен твердо следовал заветам С.О. Макарова: «В море — дома, на берегу — в гостях». Крылатыми словами адмирала стала фраза: «... практика важнее всего, без неё нельзя ничему научиться...». О деятельности Н.О. Эссена наиболее ярко отмечено в «Зарубежном Морском сборнике № 10 1930 года: «... на своем любимом «Пограничнике» адмирал Эссен, не разбирая погоды, появлялся неожиданно то в том, то в другом порту, немедленно переходил то на бригаду линейных кораблей и шел смотреть артиллерийскую стрельбу, то на дивизию миноносцев — смотреть минную стрельбу, то, наконец, погружался на подводной лодке, внимательно изучая это новое, ещё мало знакомое ему оружие, которому придавал всегда большое значение. ... И когда грянула война, как-то сразу стало ясно всем на флоте, от матроса до флагмана, чем был для каждого адмирал Эссен. ... Вера в Командующего, а в адмирала Эссена непоколебимо верили все, — большое счастье для подчиненных во время войны. Вот почему флот, который и раньше любил и уважал адмирала Эссена, с объявлением войны стал относиться

к нему с обожанием. Все понимали, что флот мал и слаб материально, но все твердо знали, что духовная его мощь огромна. Словно в могучей стальной пружине аккумулировалась эта сила кипучей и талантливой деятельности адмирала Эссена и все были уверены, что спущена эта пружина будет им во время и удар её будет по месту...».

Тело адмирала Н.О. фон Эссена было доставлено на эскадренном миноносце «Пограничник», любимом корабле адмирала, в Петроград и погребено в Ново-Девичьем монастыре. Память об этом удивительном человеке и сегодня дорога всем, кому дорог Андреевский Флаг, Военно-морской флот и наша святая Родина — Россия.



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ
«ПОГРАНИЧНИК»

Трагическая судьба постигла и сына прославленного адмирала, старшего лейтенанта А.Н. фон Эссена. Командир подводной лодки АГ-14 старший лейтенант А.Н. фон Эссен погиб с экипажем в июле 1917 года при выполнении боевого задания и невыясненных обстоятельствах.

Род Александра Васильевича Колчака имеет турецкое происхождение, из Боснии. Родоначальником русских Колчаков является турецкий генерал Колчак-Паша. Прославленный турецкий генерал Колчак-Паша был взят в плен фельдмаршалом Минихом в Хотине после битвы под Ставучанами в 1739 году и доставлен в Санкт-Петербург в царствование Императрицы Анны Иоанновны.

Александр Васильевич Колчак родился в 1884 году на Обуховском сталелитейном заводе около Санкт-Петербурга. Его отец был офицером Морской Артиллерии. Во время войны 1854–1855 годов Василий Иванович Колчак был участником обороны Севастополя. После окончания войны В.И. Колчак окончил Горный институт и стал металлургом. Мать Александра Васильевича Ольга Ильинична, урожденная Посохова, происходила из дворян Херсонской губернии. В.И. Колчак по своему воспитанию и служебным традициям был истинным военным моряком и привил своему сыну с раннего возраста любовь к военно-морскому делу и к научным занятиям.

В 1888 году А.В.Колчак поступает в Морской Кадетский корпус. В период учебы он являлся первым или вторым учеником в выпуске.

В 1893 году А.В.Колчак назначается фельдфебелем младшей роты. В нем всегда был виден будущий лидер.

Осенью 1894 года А.В.Колчак окончил Морской Кадетский корпус и был произведен в мичмана.

В 1895 году А.В.Колчак назначается на новый крейсер «Рюрик» и уходит в плавание на Дальний Восток. В 1896 году он переводится на клипер «Крейсер».

В 1899 года на клипере «Крейсер» он возвращается на Балтийское море. Во время плавания он изучал полярные моря и страны, мечтая попасть в экспедицию в «Южный Ледовитый Океан» (Антарктиду).

Летом 1899 года, изучая океанографию, он знакомится с С.О. Макаровым. В декабре 1899 года А.В. Колчак был назначен на броненосец «Петропавловск», передислоцирующийся на Дальний Восток.

Находясь в Средиземном море, А.В. Колчак получает предложение барона Толя — принять участие в Северной Полярной экспедиции в должности гидролога. Перед экспедицией А.В. Колчак изучает гидрологические работы в Петербурге и в Норвегии под руководством Нансена. В июле 1900 года экспедиция на судне «Заря», которое было оборудовано для полярного плавания в Норвегии, вышла из Петербурга.

Экспедиция исследовала полярные области у острова Таймыр и провела две зимовки у Ново-Сибирских островов. Закончив исследования, «Заря» прошла в устье Лены, и участники экспедиции вернулись в Петербург в декабре 1902 года. Барон Толь дальнейшее путешествие совершал самостоятельно.

В январе 1903 года А.В. Колчак убедил Академию Наук в необходимости спасения барона Толя. Он выехал в Архангельск, затем в Иркутск, Якутск и в Верхоянск. На собаках А.В. Колчак отправляется к месту стоянки судна «Заря».

В начале мая А.В. Колчак вышел из Устьянска на остров Котельников и оттуда пробрался на Ново-Сибирские Острова около мыса Медвежьего, совершив неповторимый по сложности переход. Далее А.В. Колчак вышел в море на вельботе и направился вдоль Южного берега островов, через Благовещенский пролив, к северо-западной части острова Новая Сибирь. 6-го августа Колчак высадился на остров Бенета и назвал мыс Преображенским.



ВЕРХОВНЫЙ ПРАВИТЕЛЬ
АДМИРАЛ АЛЕКСАНДР
ВАСИЛЬЕВИЧ КОЛЧАК

Совершив эту безмерно трудную, рискованную и ответственную экспедицию, А. В. Колчак показал себя смелым, предприимчивым исследователем. Уже после Русско-японской войны он обобщил результаты своих двух экспедиций и систематизировал свои труды по гидрологии и магнитологии. По результатам экспедиции появился научный труд А. В. Колчака: «Льды Карского и Сибирского морей». Данный труд до настоящего времени считается классическим в своей области. В 1928 году он был переиздан на английском языке Американским Географическим обществом и представлен в книге «Проблемы Полярных Исследований», где помещены труды тридцати одного наиболее выдающихся полярных исследователей. В 1906 году за свои работы А.В. Колчак получил высшую награду Географического общества — Большую Константиновскую медаль. Константиновская медаль, как знак особого отличия присуждалась за особые научные отличия в области географии и была утверждена 7 февраля 1851 года Великим князем Константином Николаевичем.

В 1904 году А. В. Колчак по личной просьбе направляется в Порт-Артур. Там он назначается на крейсер «Аскольд», затем на минный заградитель «Амур», а затем командиром миноносца «Сердитый».

На минах, выставленных миноносцем, подрывается японский крейсер «Такасаго».

По причине болезни А. В. Колчака переводят на сухопутный фронт командовать батареей морских орудий.

В 1906 году А. В. Колчак назначается начальником организационно-тактического отдела Морского Генерального штаба.

После заключения Портсмутского мира с Японией и потери нашего флота на Дальнем Востоке, к счастью для нашей Родины, дух офицеров не был сломлен. В различных портах образовывались кружки морских офицеров, «поставивших себе задачей разрабатывать военно-морские вопросы в связи с реформами морского флота и воссозданием русского флота. ...Морские офицеры были воспитаны в традициях преданности и верности Престолу и Отечеству, и они отнюдь не занимались вопросами внутренней политики, а разрабатывали исключительно вопросы стратегии, тактики, организации и техники» (М.И. Смирнов. Адмирал Александр Васильевич Колчак (краткий биографический очерк), издание Военно-морского союза, апрель 1930 год, Лондон). Особенно оживленной была деятельность Санкт-Петербургского Военно-морского круж-

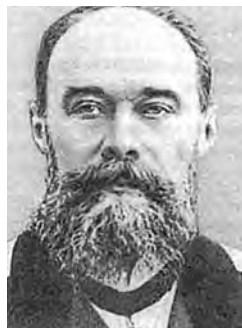
ка, помощником председателя которого был капитан 2 ранга А.В. Колчак.

В связи с учреждением Государственной Думы и рассмотрением ею программ создания вооруженных сил, А. В. Колчак выступает на заседаниях по вопросам — «Нужен ли России Флот, если нужен, то какой?» В этот период А. В. Колчак являлся одной из наиболее заметных фигур, доказывающих необходимость скорейшего создания флота. Им были разработаны предложения по реорганизации заводов, по созданию судостроительных программ, по обликам современных кораблей. Работая по возрождению флота, А.В. Колчак продолжал активно интересоваться полярными исследованиями. Начальник Главного Гидрографического управления генерал-лейтенант А.И. Вилькицкий предложил А.В. Колчаку организовать экспедицию для исследования Северного Морского пути из Тихого океана через Берингов пролив, вдоль северных берегов Сибири, к Мурманскому берегу.

А. В. Колчак разрабатывает проект исследования Северного Морского пути и представляет его на согласование и утверждение А.И. Вилькицкому. Для целей Полярных исследований при активном участии А.В. Колчака были заложены два ледокола: «Таймыр» и «Вайгач».

Осенью 1909 года новая экспедиция вышла в море и через Суэцкий канал проследовала на Дальний Восток. Однако в 1910 году вновь назначенный Морской министр И.К. Григорович отзывает А.В. Колчака и назначает его начальником Балтийского Оперативного Отдела штаба флота. В период пребывания на этой должности А.В. Колчак детально разрабатывает план войны на Балтийском море, основы которого были определены ещё в 1906 году, участвует в разработке малой и большой программ судостроения и оборудовании портов и приморских крепостей, а также основ мобилизации флота.

В 1911 году А.В. Колчак назначается командиром эскадренного миноносца «Уссуриец».



ГИДРОГРАФ-
ГЕОДЕЗИСТ,
ИССЛЕДОВАТЕЛЬ
АРКТИКИ, ГЕНЕРАЛ-
ЛЕЙТЕНАНТ
А.И. ВИЛЬКИЦКИЙ
(1858–1913)



ЭСКАДРЕННЫЙ
МИНОНОСЕЦ «УССУРИЕЦ»

Через год А.В. Колчак получает новое назначение — флаг-капитаном Оперативной части штаба Балтийского флота и одновременно командиром миноносца «Пограничник».

А.В. Колчак, будучи флаг-капитаном Оперативной части, руководил всеми операциями флота в период его от мобилизации и лично участвовал в выполнении их на практике. В 1914 году будущий адмирал освобождается от командования эскадренным миноносцем и сосредотачивает все свое внимание на штабной оперативной работе.

В декабре 1915 года А.В. Колчак был утвержден в должность командующего Минной Дивизией и начальником Обороны Рижского залива. В апреле 1916 года А.В. Колчак производится в чин контр-адмирала, а 8 июня 1916 года он назначается Командующим флотом Черного моря и производится в чин вице-адмирала. Фактически А.В. Колчак до конца своей жизни оставался вице-адмиралом, чин адмирала в Российском Императорском флоте Высочайшим решением ему не присваивался. Везде, куда ни назначали А.В. Колчака, его всегда отличала блестящая организаторская и научная работа. Все решения вице-адмирала А.В. Колчака были оригинальными, продуманными, обоснованными и своевременными. Формально считается, что чин адмирала А.В. Колчаку был пожалован так называемым «Омским Правительством России».



КОМАНДУЮЩИЙ
ЧЕРНОМОРСКИМ
ФЛОТОМ ВИЦЕ-
АДМИРАЛ
АЛЕКСАНДР
ВАСИЛЬЕВИЧ
КОЛЧАК

Многие специалисты в значительной степени связывают дальнейшее развитие отечественного минного оружия с именем вице-адмирала А.В. Колчака. Именно ему принадлежит идея минных постановок на Балтийском и Черном морях.

Еще по пути из Ставки в Севастополь вице-адмирал А.В. Колчак, обсуждая план предстоящих действий Черноморского флота, принял решение о прекращении практики заграждения минами и сетями выходов из наших портов и поручил все усилия сосредоточить на организации ограждения выходов из Босфора и Варны и на блокадах неприятельского флота. Все предложения А.В. Колчака по новой организации минных заграждений сводились к следующим принципам:

«Необходимо ставить мины в таком количестве, чтобы неприятель не успевал их вытравлять. Для этого приспособить мелкосидящие суда для постановки мин, чтобы ставить их на тех же местах, где их уже поставили ранее.

Весь флот разделить на две или три группы, чтобы можно было производить постоянное систематическое наблюдение за выходами из Босфора.

Мины ставить, возможно, ближе к неприятельским берегам и ни в коем случае не дальше пяти миль от берега, чтобы иметь возможность бомбардировать с моря Босфорские укрепления.

Опыт Дарденельской операции англичан показал, что прорыв флота через защитный, узкий пролив без содействия десанта почти невозможен. Поэтому план овладения в будущем Босфором должен быть основан на высадке десантной армии «на побережье Черного моря и завладении Босфорскими укреплениями с сухого пути, после чего вытравление нами наших мин не представит больших затруднений и флот может быть введен в Босфор».

5. Никакой успех на войне невозможен без риска потерь».

Для реализации данных идей из Петербурга «был выписан лучший специалист по проектированию мин заграждения», капитан 1 ранга Н.Н. Шрейбер, который впервые в мире разработал новый тип малой мины «рыбки» для борьбы с подводными лодками. Уже в конце июля 1916 года флот приступил к минированию Босфора, и затем уже были реализованы заграждения Варны.

Следует отметить, что результат этой работы превзошел самые смелые ожидания. Например, неприятель потерял на наших минах 6 подводных лодок и с середины ноября 1916 года до конца командования флотом А.В. Колчаком ни одна подводная лодка, ни один военный корабль, ни один пароход не выходили из Босфора в море.

7 февраля 1920 года А.В. Колчак был расстрелян.

Помянем и произнесем его имя с благоговением: это имя неразрывно связано с государственной идеей Русского Национального Великодержавия. Не случись Великой Октябрьской революции, именно вице-



ВЕРХОВНЫЙ
ПРАВИТЕЛЬ РОССИИ
АДМИРАЛ А.В. КОЛЧАК
(1874–1920)

адмирал А.В. Колчак водрузил бы русский флаг на тех берегах Босфора, где уже в 9 веке, 1100 лет тому назад, русские ладьи Аскольда и Дира впервые появились у храма Святой Софии. Однако потомки также не должны забывать и деятельности Колчака в период Гражданской войны, «когда десятки тысяч русских людей были практически уничтожены по его личным приказам». В то же время авторы не нашли подтверждения этого факта в документах и литературе (например, см. источники 1925 года «Допрос Колчака», монография К.А. Богданова 1993 года «Адмирал Колчак», монография И.Ф. Плотникова «Колчак» 1998 года и др.).

Подводя предварительный итог изучения опыта войны с Японией, мы еще раз обратимся к тем, скорее всего политическим ошибкам, порой носившим характер невероятного легкомыслия и ничем не оправдывающейся самоуверенности, допущенными всеми государственными структурами и ведомствами, причастными в подготовке к войне с Японией: дипломатическими, военными, морскими, финансовыми и другими. Отдельные ошибки вообще имели элементы предательства своего Отечества. Удивительно, но такая позиция властных структур и сегодня достаточно часто проявляется в отношении к отечественному Военно-морскому флоту. Видимо, история нас учит плохо, или мы ее не чтим. Плохо мы также знаем библейское изречение «ищите и обряцете». Еще В.О. Ключевской в свое время говорил: «История не учительница, а надзирательница. Она ничему не учит, а только наказывает за невыученные уроки». Величайший полководец России А.В. Суворов не случайно говорил, что «тактика без света истории — потемки». И сегодня мы пытаемся не видеть того факта, что в Русско-японскую войну за маленькой Японией стоял практически весь западный мир. По своей сути это была мировая война, в которой объектом нападения была Российская Империя.

Анализируя трагедию Цусимы, мы совершенно не затронули известного в истории дипломатического инцидента 1861 года, так называемого Цусимского дела, с возникновением которого в свое время были связаны имена командира Эскадры Дальнего Востока И.Ф. Лихачева и флигель-адъютанта Н.А. Бирюлева — героя Обороны Севастополя.

Через всю деятельность ответственных политических лиц за подготовку страны к войне с Японией красной нитью проходило полное пренебрежение главнейшим принципом любой организаци-

онной работы — ее целесообразности. Как ни парадоксально звучит, но все, что делалось в стране, и особенно в Морском ведомстве его руководством, с точки зрения эффективной подготовки к войне было и нецелесообразно, и несвоевременно.

В то же время любому политику ясно, что в борьбе с островным государством только обладание морем решает всю судьбу войны. Победа русского флота хотя бы в одном крупном морском сражении (морской операции) поставила бы Японию в сложное положение, практически исключающее возможность переброски своей армии на материк, а дальнейшая морская блокада вынудила бы ее искать немедленного мира на любых, выгодных для России условиях.

Однако на тот момент времени ни корабельный состав Тихоокеанского флота, ни его базы, и в первую очередь Порт-Артур, не были способны выполнить такой задачи. Военно-морской флот Дальнего Востока практически не развивался. Более того, Министерство финансов самостоятельно урезало кредиты на постройку современного флота и его главной базы. Сегодня кажется удивительным, что ни Министерство иностранных дел, ни Главный Морской штаб, ни Генеральный штаб Армии не обращали на это внимание и не подняли своевременную тревогу, чтобы предвосхитить позор Цусимы.

В 1908 году светлейший князь А.А. Ливен, председатель комиссии по описанию морской части Русско-японской войны, написал такие обидные для многих слова: «Многие обвиняли нашу технику после минувшей войны. Снаряды были плохие, суда тихоходные и плохо защищенные, броненосцы перевертываются и т. д. и т. п. Но большинство этих обвинений несправедливо. Конечно, наши заводы не на высоте английских заводов и германских. Они работают и медленнее, и дороже, и не так аккуратно. Но эти недостатки приводят лишь к тому, что у нас приходится тратить больше денег и времени для достижения тех же результатов, что и за границей. В конце концов, наши заводы дали нам приблизительно то, что от них требовалось. Если мы ближе присмотримся к главным недостаткам нашей технической части в ту войну, то мы убедимся, что они происходили не столько от неудовлетворительного исполнения, сколько от неверного замысла.

Почему у нас снаряды были плохие? Не потому, что их не умели лучше изготавливать, а потому, что между артиллеристами установился взгляд, что такими именно снарядами следует стрелять. Их счита-

ли хорошими. ... А ход, бронирование, вооружение судов, состав эскадр, их расположение, снабжение и обучение, разве все это не было одобрено и утверждено самыми выдающимися представителями строевого состава? И все это было до крайности неудовлетворительно... Не нарочно же проигрываются сражения! Плохое состояние и неудачное действие нашего флота произошло от незнакомства с потребностями войны всего личного состава. Почему это произошло? Потому, что мысль о войне всегда отодвигалась на задний план как неприятная. Пропаганда идей всеобщего мира находила особенно благосклонное ухо в России. Мы строили броненосцы и проповедовали мир, радовались возрождению флота и надеялись этим флотом не разбить неприятеля, а сохранить дружественные отношения. ... Кто же не видел, что у нас смотры и маневры бутафорские, что стрельбы слишком редкие! Но все это терпелось, все оправдывалось недостатком средств. Ведь время терпело, войны не предвиделось. ... Вот почему мы и в теории ввали, и удивляли мир своими распоряжениями. И всему этому одна коренная причина — мы не сознавали себя военными».

Удивительно, как это напоминает сегодняшний день современной России и её Военно-морского флота. Создается впечатление, что Светлейший князь А.А. Ливен говорит о современном состоянии ВМФ, о современной позиции практически всех его центральных заказывающих управлений и многочисленных научно-исследовательских учреждений. Не следует ли нам в этом искать все основные проблемы дальнейшего развития Военно-морского флота России?

Целесообразно отметить и наличие в действиях различных должностных лиц флота того времени и откровенных просчетов. Например, в подготовке артиллерийских снарядов для Тихоокеанской эскадры имели место даже и, по мнению авторов, преступные ошибки. Наиболее глубокий анализ состояния данного вопроса выполнил выдающийся ученый академик А.Н. Крылов. А.Н. Крылов — выдающийся русский кораблестроитель, механик, математик, академик Петербургской Академии наук, академик Российской Академии наук, академик СССР, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, Герой Социалистического труда, Лауреат Сталинской премии, генерал по флоту. А.Н. Крылов окончил Морское училище и Николаевскую Морскую академию. С 1890 года он занимался преподавательской деятельностью в Морском Инженерном училище, а с 1896 года в Николаевской Морской академии. В 1896 году А.Н. Крылов был избран чле-

ном Английского общества корабельных инженеров. В 1908–1910 годах талантливый ученый являлся главным инспектором кораблестроения. С 1911 года он выполняет особые поручения Морского министерства. В 1915–1916 годах А.Н. Крылов — председатель правительственного правления Путиловских заводов. В 1916–1917 годах он замещает должность директора Главной физической обсерватории и начальника Главного военно-метеорологического управления. В 1919–1920 годах А.Н. Крылов руководит Военно-морской академией. В 1928–1931 годах А.Н. Крылов является директором Физико-математического института Академии наук СССР.



АКАДЕМИК АЛЕКСЕЙ
НИКОЛАЕВИЧ
КРЫЛОВ (1863–1945)

В частности, А.Н. Крылов, изучая причины плохой взрывной способности отечественных снарядов, писал: «Кому-то из артиллерийского начальства пришло в голову, что для снарядов 2-ой эскадры необходимо повысить процент влажности пироксилина. Этот инициатор исходил из тех соображений, что эскадра много времени проведет в тропиках, проверять снаряды будет некогда, и могут появиться на кораблях самовозгорания пироксилина. Нормальная влажность пироксилина в снарядах считалась десять–двенадцать процентов. Для снарядов же 2-ой эскадры установили тридцать процентов. Установили и снабдили такими снарядами эскадру. Что же получилось? Если какой-нибудь из них изредка попадал в цель, то при ударе взрывались пироксилиновые шашки запального стакана снарядной трубки, но пироксилин, помещавшийся в самом снаряде, не взрывался из-за своей тридцати процентной влажности. Все это выяснилось в 1906 году при обстреле с эскадренного броненосца «Слава» взбунтовавшейся крепости Свеаборг. Броненосец «Слава», достраиваясь, не успел попасть в состав 2-ой эскадры, но был снабжен снарядами, изготовленными для этой эскадры. При обстреле со «Славы» крепости на броненосце не видели взрывов своих снарядов. Когда крепость все же была взята, и артиллеристы съехали на берег, то они нашли свои снаряды в крепости почти совершенно целыми. Только некоторые из них были без дна, а другие слегка развороченными. Об этом тогда было приказано молчать». Интересно, почему до настоящего времени не установлено, кто же все-таки стоял за такими «предложениями»?



УПРАВЛЯЮЩИЙ
БАЛТИЙСКИМ
ЗАВОДОМ М.И. КАЗИ
(1839–1896)

В письме от 7 октября 1893 года, примерно за 10 лет до «несчастья и позора Цусимы», известный в России кораблестроитель М.И. Кази написал страшные пророческие слова: «...важно знать, что гибель «Русалки» и других судов есть результат системы и режима, в котором воспитывался наш флот. Если эта система продлится ещё лет 8–10, то России придется платить не только несчастьями, но и позором».

Важнейшая и первоначальная причина трагедии Русского флота в Русско-японскую войну заключалась ещё и в том, что из всех Европейских флотов ему первому суждено было принять участие в первой большой и решительной войне эпохи принципиально нового, парового флота. Эпохи, отмеченной в истории военно-морского искусства появлением быстроходных, хорошо защищенных боевых судов, вооруженных скорострельной тяжелой артиллерией, появлением мореходных миноносцев, способных к ведению сравнительно отдаленных самостоятельных операций и массовым применением минных заграждений.

Капитан 1 ранга М.И. Кази родился в 1839 году. Будущий кораблестроитель воспитывался в Черноморском юнкерском училище. В 1858 году он был произведен в мичманы и направлен в Русское общество пароходства и торговли. С первых дней в пароходстве М.И. Кази проявил себя как талантливый инженер. Неоднократно М.И. Кази командировался за границу для наблюдения за постройкой новых пароходов. В 1868 году М.И. Кази уволен «от службы по морскому ведомству, исполнял в том же обществе обязанности директора по морской части и заведующего контролем расходов». В 1874–1875 годах М.И. Кази являлся «городским головой» Севастополя. Находясь на этой должности, он законсервировал и сохранил для потомства участки героической обороны Севастополя. В 1877 году, «с переходом Балтийского судостроительного завода от английского к русскому обществу, М.И. Кази был приглашен стать во главе этого завода». В короткий срок под руководством М.И. Кази Балтийский завод становится одним из передовых производств России. На стапелях завода строятся современные военные суда, например, фрегат «Владимир Мономах», крейсер «Адмирал Нахимов» и др. В 1892 году М.И. Кази оставляет должность директора Балтийско-

го завода. Дальнейшая деятельность этого разносторонне подготовленного человека была связана с Министерством финансов, советом мануфактур и торговли. Длительное время он являлся председателем комиссии по развитию торгового мореплавания, председателем Императорского русского технического Общества и генеральным комиссаром Всероссийских выставок. Дело М.И. Кази продолжил его родной брат, генерал-майор по адмиралтейству С.И. Кази.



ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ПО
АДМИРАЛТЕЙСТВУ
С.И. КАЗИ

Профессор А. Бубнов, рассматривая сложившееся положение Европейских флотов, пишет: «Предшествовавший этой новейшей эпохе период развития парового флота охватил две малые колониальные, так сказать, войны: японо-китайскую и испано-американскую, которые по многим причинам не дали Европейским флотам, — а в том числе и Русскому, — достаточно убедительных данных, для немедленного и искусного переустройства всех их военно-морских организаций и идеологии, покоившейся на вековых традициях и идеях, берущих свое начало в давно прошедших временах эпохи парусного флота». Все Европейские флоты того времени представляли собой смешение разнообразных типов боевых судов, отражающих на себе эволюцию военно-кораблестроительной мысли переходного периода, — закончившегося только после Русско-японской войны. Следует особенно подчеркнуть, что и сегодня военно-морские флоты мира вступили в очередную, принципиально новую эпоху технологических революций в военном кораблестроении. Это в данный момент времени наша главная проблема реорганизации отечественного Военно-морского флота. Мы и сегодня отстаем от ведущих кораблестроительных стран мира в вопросах создания принципиально новых кораблей будущего. Например, Военно-морской флот России до настоящего времени не обосновал даже для себя наиболее целесообразный облик перспективного многоцелевого корабля.

Далее, профессор А. Бубнов в той же статье, (см. Зарубежный морской сборник № 3, 1929 года) пишет, что «...такое же смешение царило и в основных понятиях: наряду с ожесточенным спором, развившимся в Европейской военно-морской литературе после испано-американской войны, о том, кто должен быть главным представите-

лем боевой мощи во флоте — броненосец или крейсер, мы видим, во Французском флоте торжество тактики Фурье, основанной на применении в морском сражении фронтальных построений в уступно-шахматном порядке и которая являлась абсурдным пережитком давно прошедших взглядов таранного боя в комбинации с современными достижениями артиллерийского огня. Российский флот, вступив в Русско-японскую войну, находился всецело под влиянием всех тех шатаний военной мысли, о чем мы говорили выше. На его подготовку к войне решительно влияли все пережитки прошлого. Все славное двухсотлетнее былое тяжелым бременем лежало на творческой военной мысли личного состава, и только лишь разительный пример большой войны мог сдвинуть эту мысль с веками установленной рутины на путь, отмеченный новейшими достижениями военноморской техники. Мы, даже младшие, участники этой трагедии флота, все были воспитаны в старинных традициях эпохи парусного флота, — как впрочем, были воспитаны в тех же традициях наши сверстники во всех других Европейских флотах. Медленно — безнадежно медленно — шла эволюция консервативной военноморской мысли во всех тех флотах, которые имели за собой долгое историческое прошлое. Если мы — молодежь — были всецело под влиянием этого прошлого, то что же можно сказать о тех наших, убеленных сединами, командирах, которые повели нас во время Русско-японской войны в решительный бой. Трагедия всех командиров и адмиралов того времени заключалась в том, что они «не знали». А не знали они не потому, что недобросовестно относились к своему долгу, а потому, что их подготовка и воспитание совершались по старым системам и понятиям, унаследованным от прошедших времен. И хотя эти прошедшие времена были сравнительно не так далеки, однако техника столь быстро шла вперед, что система подготовки личного состава и сами понятия уже в то время настоятельно нуждались в быстрых и коренных реформах. Вместе с тем, на несчастье России — не было за этот период истории морской вооруженной силы достаточно ярких моментов — больших и поучительных войн, — которые могли бы сами по себе вызвать эти реформы, дав возможность руководителям флота с легким сердцем отказаться от прежних систем и понятий, вписавших столько славных страниц в историю Русского флота. ...Японский флот перед войной с Россией не имел за собой почти никакого исторического прошлого. Впервые созданный 10 лет тому назад, перед войной с Китаем, он принял в этой войне свое первое бое-

вое крещение. Японский личный состав в период создания своего флота был совершенно свободен от давления на его понятий и систем из прошедших времен, ибо не нес на себе никакого наследия. Вследствие этого он, естественно, сразу же воспринял новейшие системы и понятия, отвечающие современному состоянию военно-морской техники». В период Русско-японской войны в точности повторилось то, чему история уже была свидетелем 325 лет тому назад, когда испанский флот с его «Непобедимой Армадой» был разбит новым, рождающимся флотом Англии. Только тогда был этап перехода от гребного флота к парусному флоту. Испанские офицеры с пренебрежением относились к новейшему оружию — артиллерии — и по-прежнему отводили особую роль таранному бою и абордажу. Английский флот был создан целиком на новых началах и принципах, учитывающих особенности применения артиллерии и маневрирование под парусами — новейшим достижениям военно-морской техники того времени.

Естественно, чтобы разработать новые приемы военно-морского искусства, необходима была новая война, и такой войной — ужаснейшей трагедией, к нашему величайшему сожалению стала Русско-японская война.

Еще большее недоумение вызывает тот факт, что в Морской Академии в 1902–1903 годах проводилась стратегическая игра на тему «Война России с Японией в 1905 году». На основании проведенной игры были сделаны довольно прозорливые выводы, в том числе о возможности внезапного нападения Японии на Россию. Однако, несмотря на такие выводы и на то, что в составе руководства игрой находился начальник Главного Морского штаба контр-адмирал З.П. Рожественский, никаких мер по усилению Российского Императорского флота принято не было. Более того, русский морской агент в Японии, капитан 2 ранга Русин своевременно докладывал о приготовлении японцев к началу войны и 22 января 1904 года сообщил о выходе из Сингапура броненосных крейсеров «Ниссин» и «Кассуга». Он обоснованно считал, что война начнется в ближайшие дни. Мы ещё и ещё раз повторим мысль, что, несмотря на это, медленно, безнадежно медленно шла в российском флоте эволюция консервативной военно-морской мысли. Трагедия всех командиров и адмиралов того времени заключалась в том, что «они не знали» своего поведения и не потому, что недобросовестно относились к своему долгу, а потому что их подготовка и воспитание соверша-

лись по старым принципам, системам и понятиям, унаследованным от прошлого времени.

Возможность коренного изменения ситуации на Дальнем Востоке мы, как правило, связываем с именем С.О. Макарова. Едва ли в истории нашего флота на протяжении всего периода его существования можно найти более яркое подтверждение влияния личности командующего флотом, адмирала, даже в мирное время, как это имело место на Тихоокеанской эскадре на протяжении всего немногим более десятка лет, предшествовавших русско-японской войне. Одни только крылатые выражения вице-адмирала С.О. Макарова: «В море — дома», «Помни войну», «Плавание в мирное время есть школа для войны», «Знание военного дела питает смелость в бою», «Человек создан так, что он пойдет на верную смерть, когда опасность ему знакома, но его пугает даже шум трюмной воды, если он к этому не привык» живут в сердце каждого истинного моряка. На основе этих принципов и выражений жил и будет вечно жить русский Военно-морской флот.

Однако, по мнению историков, кроме С.О. Макарова, на флоте были известны и другие талантливые теоретики и практики, например, Н.Л. Кладо, Л.Ф. Добротворский, В.И. Семенов и др. Однако Н.Л. Кладо, ссылаясь на пример австрийцев, пославших против итальянского флота в 1866 году все, что имели, настоял на посылке 2-ой Тихоокеанской эскадры, состоящей из самых «архаических судов», и тем самым ввел общественное мнение в заблуждение. Известная записка Л.Ф. Добротворского о тактике «современного морского боя» в применении ко 2-ой эскадре основывалась на устаревших взглядах французского теоретика вооруженной борьбы на море Фурье. В.И. Семенов предлагал идею ночных атак судовых минных катеров, без учета возможностей японского флота в отношении противоминной обороны. С учетом такой подготовки в точности повторилось то, чему история уже была 396 лет тому назад свидетелем, когда испанский колосс с его «Непобедимой Армадой» был уничтожен Англией с ее едва лишь зарождающимся флотом.

В «Морских записках» № 42, 1956 года, на стр. 13 контр-адмирал Б.П. Дудоров пишет: «После блестящего периода ея жизни (Тихоокеанской эскадры — от автора) под флагом организовавшего морские силы на Дальнем Востоке адмирала С.О. Макарова, сумевшего совместить широкую программу подготовки личного состава как с чисто морской, так и с боевой сторон, с тщательным содержанием

материальной части судов в боевой готовности, зимой 1895–1896 годов в командование ею вступил адмирал Е.И. Алексеев». Далее В.П. Дудоров отмечает: «Главной задачей Е.И. Алексева было, чтобы в Петербурге им были довольны. А этого легче всего было достигнуть экономией в расходах, характеризовавшей финансовую политику того времени, при поддержании в глазах Морского Министерства, видимости полной готовности судов эскадры к предназначенным ей в недалеком будущем серьезным военно-политическим задачам». Такой же точки зрения в отношении Е.И. Алексева придерживался и другой известный писатель-историк Д.В. Никитин (см., например, письма Д.В. Никитина Д.П. Дудорову).

Показная сторона работы эскадры весьма удачно представлялась Морскому Министерству отдельными «делами», которые не требовали больших расходов. Например, был представлен прекрасно составленный атлас видов Корейских шхер, составленный лейтенантом В.И. Лепко. Но это была лишь незначительная «жалкая» попытка подражания серьезнейшим гидрографическим работам С.О. Макарова, признанного в мире ученого гидрографа. Талантливый офицер, художник В.И. Лепко создал удивительно живописную летопись обороны Порт-Артура. В ряду его лучших картин можно отметить «Бой «Стережущего»» и «Гибель «Страшного»». С командирами этих кораблей его связывали теплые дружеские отношения. После Русско-японской войны В.И. Лепко продолжил службу на Балтийском море. В 1913 году капитан 1 ранга В.И. Лепко был назначен командиром дивизиона миноносцев в Кронштадте, затем флаг-штурманом минной дивизии. К величайшему сожалению, все рисунки побережий Желтого и Японского морей, русского Приморья, выполненные В.И. Лепко, оказались утраченными.

В своих воспоминаниях Д.В. Никитин отмечает: «Существенная же экономия достигалась, прежде всего, на ремонте судов эскадры, при полной «бумажной» готовности её к действиям. Представляя в Петербург своими рапортами картину такой готовности, Е.И. Алексеев не только не допускал каких-либо капитальных ремонтов судов, но даже и вывода механизмов на самый короткий срок для мелких работ своими средствами. Командиры и старшие механики были им терроризованы. Так как в то время большой сухой док для судов 1-го ранга еще не был готов, то, обычно, корабли, требовавшие ввода в док, посылались в Японию или в Гонконг. Алексеев это прекратил, и во время его командования эскадрой

большие корабли не вводились в док вовсе. Случись в это время война, эскадра оказалась бы неспособной выдержать боевую страду. О времени командования Алексеевым все на эскадре отзывались прямо с негодованием. Все любили фанатически свои корабли и все говорили, что Алексеев сгноил их...».

К счастью и общей радости личного состава эскадры, осенью 1897 года Алексеев передал командование вновь назначенному адмиралу Ф.В. Дубасову — герою Турецкой войны.

Ознакомившись с катастрофическим состоянием материальной части, оружия, и вооружения кораблей вверенной ему эскадры Ф.В. Дубасов с первых дней принял решительные меры по приведению сил в надлежащую техническую готовность.

Хорошо зная насаждаемую точку зрения Морского Министерства и, возможно, прогнозируя отказ в предоставлении необходимых ему денежных средств, адмирал Ф.В. Дубасов берет на себя огромную ответственность: своим приказом он направляет все крупные корабли в Японию и Гонконг для постановки их в док. При этом он наделил командиров инструкциями, «исправить все накопившие дефекты, не стесняясь расходами». Анализируя такое решение Ф.В. Дубасова, контр-адмирал Б.П. Дудоров отмечает: «Общая их сумма (расходов на ремонт — прим. авторов) вышла огромной, и уже одно это должно было вызвать негодование экономически мыслящего Морского Министерства. Но и помимо этого поступка Ф.В. Дубасов дерзко вскрывал гнойник, вызванный как такой политикой, так и действиями его предшественника, утаившего истинное положение эскадры... Неудивительно, что за свой поступок Дубасов получил из Петербурга жестокий нагоняй за самоуправство... Сменить же его, однако, не посмели. Это вызвало бы, очевидно, особое внимание Государя ко всему делу, что при открытом характере Дубасова было бы не безопасно для всех ответственных лиц. Приходилось считаться и с тем, что имя Дубасова, как героя Турецкой войны было известно каждому русскому человеку — в памяти народа он был национальным героем».

Очевидно, что такое свое положение осознавал и сам Ф.В. Дубасов и умело им пользовался во имя своей великой цели — служения Отечеству и Императорскому Морскому флоту. Ф.В. Дубасов, не обращая серьезного внимания на критику своей деятельности со стороны Морского Министерства и думая лишь о боевой готовности своих сил, повсеместно вводит артиллерийские стрельбы боевыми

снарядами на предельные дистанции, которые до этого времени вообще не проводились. В ходе боевых стрельб выявились целый ряд недостатков различных десяти, восьми и шестидюймовых орудий. Например, на крейсере «Рюрик» восьмидюймовые орудия при отдаче «прыгали» и проламывали палубу.

Следует отметить, что 1898 год в целом проходил под знаком активной внешней политики России на Дальнем Востоке. Учитывая направленность внешней политики государства, флоту потребовалась новая главная база. Основной задачей флота становилась оборона побережья Маньчжурии от попыток Японии утвердиться на нем. В качестве главной базы был выбран Порт-Артур, и Тихоокеанская эскадра под командованием Ф.В. Дубасова его успешно заняла, и не вина адмирала Ф.В. Дубасова, что его личным мнением о непригодности этого порта, как главной базы флота, пренебрегли во имя все той же роковой экономии. Такой подход к пресловутой экономии в процессе создания перспективного флота и сегодня по-прежнему актуален.

В конце 1900 года, так и не завершив все намеченное, адмирал Ф.В. Дубасов сдал командование эскадрой адмиралу Н.И. Скрыдлову, который, к сожалению, не отличался ни силой духа и волевым характером Ф.В. Дубасова, ни флотоводческой мудростью и талантом С.О. Макарова.

Учитывая положение главной базы Дальнего Востока, С.О. Макаров с первого момента своего назначения обратил особое внимание на необходимость широкого применения минного оружия для ее защиты. Предвосхищая ситуацию, еще на пути из Петербурга С.О. Макаров просил направить в Порт-Артур 40 миноносок из Балтийского моря, которые, как он считал, должны быть срочно направлены по железной дороге в «неразобранном» виде.



МИНОНОСКА ПОСТРОЙКИ
1877–1878 ГОДОВ

Известно, что в этой просьбе адмиралу С.О. Макарову было отказано. А ведь в руководстве Морского Министерства знали, что именно С.О. Макаров является на флоте самым крупным специалистом по минному оружию. Например, впервые на нашем флоте были применены торпеды под руководством С.О. Макарова на Чер-

ном море во время русско-турецкой войны 1877–1878 годов. Именно С.О. Макаров предложил первым активно использовать минные катера, вооруженные еще «шестовыми и буксируемыми минами». По его предложению, катера должны были доставляться в район действий парходами и спускаться в воду непосредственно перед атакой. По его проекту пароход «Великий князь Константин» вооружили четырьмя паровыми минными катерами: «Минер», «Чесма», «Наварин» и «Синоп». Лейтенант С.О. Макаров, являвшийся инициатором, организатором и исполнителем применения минных катеров для атаки боевых кораблей, был произведен в капитан-лейтенанты и награжден орденом святого Георгия четвертой степени. В конце 1877 года С.О. Макаров в Севастополе испытывает самодвижущиеся мины Уайтхеда, после чего его производят в капитаны 2 ранга. Все испытания, проведенные С.О. Макаровым, позволили в 1877–1878 годах приступить к строительству нового класса кораблей — миноносков.



ИССЛЕДОВАТЕЛЬ
АРКТИКИ Г.Я. СЕДОВ
(1877–1914)

Историки отмечают, что одной из миноносков в период Русско-японской войны командовал лейтенант Г.Я. Седов, который впоследствии станет выдающимся гидрографом, исследователем Арктики. Г.Я. Седов в 1912 году организовал экспедицию к Северному полюсу на судне «Св. Фока».

Для вице-адмирала С.О. Макарова было характерным исключительно развитое чувство сдержанности, даже в самых сложных ситуациях. Наглядным примером данной черты характера С.О. Макарова может служить случай, который произошел во время артиллерийских стрельб на броненосце «Император Николай I» в 1895 году. Корабль был под флагом контр-адмирала С.О. Макарова. Во время учебной стрельбы произошла авария 9-ти дюймовой артиллерийской установки. При выстреле клиновой затвор орудия был выброшен внутрь батареи, в результате аварии погиб комендор и многочисленные ранения получила практически вся «прислуга пушки». В своей статье, посвященной памяти талантливого флотоводца, «Под флагом адмирала Макарова» Д.В. Никитин-Фокагитов, в частности, пишет: «Несчастье с орудием произошло в самый неблагоприятный для нас момент. Мы шли в обстановке военного

времени. На мачте флагманского корабля мы уже видели развивающийся сигнал: «Приготовиться к бою». Несчастный случай с орудием на нашем броненосце мог посеять семена недоверия в сердцах офицеров и матросов на всем нашем отряде. Каждый мог подумать: «А вдруг как наши пушки, вместо неприятеля, начнут стрелять внутрь своего корабля».

Обыкновенный средний человек на месте контр-адмирала С.О. Макарова рассудил бы так: «В замках орудий есть, очевидно, какой-то технический недостаток, стрелять из них опасно. Поэтому нужно назначить комиссию из специалистов, пускай они всесторонне исследуют это дело, а пока стрельбу лучше не производить».

Но не таков был С.О. Макаров. На наших глазах, собравшихся в батарее офицеров, он взял в руки затвор — причину несчастья, внимательно его исследовал и в несколько минут выяснил, что нужно сделать, чтобы такой случай не повторился. Найдя, что самый затвор совершенно исправен, он тотчас же приказал вновь зарядить пушку и произвести пробный выстрел.

Пушка заряжена, людей всех от неё убрали. «Господа офицеры, прошу отойти в сторону», — сказал Макаров. Около орудия остался только старший артиллерийский офицер броненосца лейтенант М.Н. Шрамченко и, в одном шаге от него, С.О. Макаров, опирающийся на палку. Адмирал был в своей фуражке с особым длинным козырьком и в длинной двубортной тужурке с георгиевской ленточкой в петлице. Видная фигура Макарова была олицетворением спокойствия и уверенности.

Шрамченко взял в руки шнур гальванической орудийной трубки. «Товсь», — скомандовал адмирал. Пережитая нами минута была жуткая, какая никогда не забудется. «Пли!» — раздалась команда Макарова. Пушка на станке Вавассера резким толчком подалась назад при громе выстрела и сейчас же плавно накатилась. Все исправно. «Посылайте запасную прислугу к орудию и продолжайте стрельбу!» — приказал Макаров. Через минуту броненосец уже снова гремел по щиту всем бортом ...».

Контр-адмирал С.О. Макаров, уже неоднократно переживший морские сражения, знал психологию военного времени. Погибший матрос был погребен в море с отданием всех полагающих почестей и в присутствии адмирала, однако время похорон было назначено адмиралом в 2 часа ночи. На корабле, кроме вахтенных и караула, никто не видел этой печальной церемонии.

Получив в командование тот самый флот, на создание которого он в свое время положил так много сил, флот, теперь мало подготовленный к выполнению поставленных ему задач, и к тому же еще ослабленный и частично деморализованный нанесенным ему внезапным ударом, С.О. Макаров стал перед невероятно трудной задачей.

Талантливый организатор, человек склонный к точным наукам, он ясно сознавал, что ни средств, ни времени для обеспечения соответствующей подготовки к войне у него нет, и быть не может. В.П. Шмидт в своей статье «Адмирал Макаров в Порт-Артуре (Морские записки, т.2, кн.1, 1944 год) повествует: «По прибытию в Порт-Артур, адмирал Макаров издал много организационных приказов и тактических инструкций. Это был результат его личного опыта двухнедельного пути из Петербурга, когда в вагоне с чинами своего штаба он вырабатывал этот руководящий материал. Однако, убедившись, что немедленная коренная ломка всех порядков, существовавших на эскадре, может принести большой вред и сильно ослабит боеспособность флота, адмирал отказался от радикального проведения в жизнь своего плана».

Действительно, слишком многое, почти все силы флота и крепости требовали реорганизации. Все усилия вице-адмирала С.О. Макарова, его исключительная военная, инженерная и изобретательская деятельность не смогли восполнить все упущения, являющиеся следствием элементарной бездеятельности, неграмотности еще в мирное время. Не было даже налажено взаимодействие флота, войск Квантунского Укрепленного района и гарнизона крепости. Очень остро о роли флота в Российском государстве того времени говорил контр-адмирал Б.П. Дудоров в своей статье «Вице-адмирал А.И. Непенин» (Морские записки, № 44, 1957 год): «...Смутное представление имела до Японской войны о своем флоте и вся Россия». Да, пожалуй, более точно и не скажешь.

Самое ужасное, что дальнейшая логика событий, вытекающих из годами накопившихся недостатков, завершилась взрывом «Петропавловска» и, что всего ужаснее и трагичнее, гибелью самого Командующего флотом, его души и вдохновителя — вице-адмирала С.О. Макарова. Однако авторы настоящей монографии оставляют за собой право усомниться в истинной причине гибели броненосца «Петропавловск». Даже современные публикации с удивительным упорством повторяют одну и ту же версию гибели С.О. Макарова.

Например, в книге «Три века Российского флота», изданной в 3-х томах под общей редакцией Адмирала Флота Ф.Н. Громова, на стр. 358 отмечается: «В 9 ч 39 мин «Петропавловск» наскочил на японскую мину (или на несколько мин, связанных цепью). Взрыв, потрясший корабль, вызвал детонацию боевых зарядных отделений мин Уайтхеда, якорных мин в носовом минном погребе и боезапаса в крыйт-камере 305-мм зарядов...».

Если проанализировать взрыв «Петропавловска», то станет очевидным, что районы, в которых якобы произошла детонация боезапаса, в максимальной степени влияют на живучесть корабля, его надводную непотопляемость и остойчивость. Такой факт весьма трудно признать случайным. В период Русско-японской войны не было отмечено больше ни одного случая детонации боезапаса наших кораблей под воздействием взрывов подводного оружия противника. Взрывы снарядов и мин происходили на отечественных кораблях только вследствие воздействия пожаров. Исключение составляет гибель минного транспорта «Енисей». При гибели этого корабля очевидцы отмечали два взрыва. Первый взрыв — это взрыв мины под самым форштевнем корабля и другой — взрыв пироксилина, хранившегося в носовом погребе. Подлинно известно, что японцы в ходе войны устанавливали мины на значительном расстоянии друг от друга. Совместная установка двух или более мин в практике японского флота не зафиксирована. И ещё одно обстоятельство, о котором авторы хотели бы сказать.

Накануне взрыва «Петропавловска» во втором отсеке (в районе ограждения подъемника первой артиллерийской башни) рядом с боезапасом рабочими производились ремонтные работы. Перед своей гибелью С.О. Макаров был озабочен поведением на корабле рабочих ремонтных бригад, которые были направлены на Дальний Восток из частных фирм. Более того, его насторожило их настроение и отношение к порученному делу. Об этом свидетельствуют его указания, отданные старшему помощнику. В то же время представи-



ВЗРЫВ НА ЭСКАДРЕННОМ
БРОНЕНОСЦЕ
«ПЕТРОПАВЛОВСК» (фото
штабс-капитана Ручьёва)



ГИБЕЛЬ ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА
«ПЕТРОПАВЛОВСК» (фото
штабс-капитана Ручьёва)

тели Балтийского завода в период Русско-японской войны совершали чудеса трудового героизма. Даже в настоящее время можно установить истинную причину гибели эскадренного броненосца «Петропавловск», осмотрев характер пробоин и разрушение его корпуса. Скорее всего, края всех пробоин, полученных кораблем, будут ориентированы наружу.

Требует также особого анализа содержание беседы вице-адмирала Н.О. Эссена с сыном С.О. Макарова Вадимом. В частности, в ходе беседы, которая состоялась на борту броненосного крейсера «Рюрик», командующий Балтийским флотом говорил: «Вадим, ты, конечно, слышал, что я был верным сподвижником твоего отца. Мы с ним начали служить ещё на Средиземном море, а закончили в Артуре, это ты тоже знаешь. Отец твой был выдающийся русский моряк и флотоводец, это ещё при его жизни все понимали. Представь себе, хоть это нелегко сделать, что отец был ещё и великим государственным деятелем России. Да, да. Это понимали немногие из его друзей, но зато хорошо понимали все враги России. Учти, у нас их много, а самые опасные, которые сидят в Петербурге. Они-то и погубили твоего отца, в конце концов. Они, а не адмирал Того с его минерами...». Об этом же говорила Вадиму Макарову и его мать. Например, в период подготовки к изданию в «Морском сборнике» архивных материалов вице-адмирала С.О. Макарова Капитолина Николаевна на его вопрос сказала сыну: «... Учти, отца твоего не адмирал Того погубил, а другие, здешние...».

Ещё больше вопросов об истинных причинах гибели флагмана Российского Императорского флота возникает, если обратиться к содержанию телеграмм, которыми обменялись священный Император Японии Микадо и вице-адмирал Х. Того. Авторы предлагают своим читателям ознакомиться с содержанием этих депеш.

«Микадо, священный Император Японии, 33 года от Мейдзи, апреля 13 дня, Рескрипт вице-адмиралу Того Хейхатиросан: Всемилостивейше поздравляю Вас с большим успехом — потоплением флагманского корабля противника и гибелью адмирала враждебного нам русского флота. Наше благоволение к Вам остается неизменным». «Священному Императору Микадо — вице-адмирал Того, 33 год от Мейдзи, апреля 14 дня. На этот раз, достигнутый под Порт-Артуром успех, всецело не зависит от наших человеческий усилий, а лишь дарован нам молитвами нашего Императора. Ваш верноподданный самурай Хейхатиросан».

Достаточно глубоко изучив характер выдающегося японского флотоводца, авторы считают, что такая победа, скорее всего, оскорбляет чувства этого достойного человека. Адмирал Х. Того был потомственным самураем, с исключительно развитым кодексом чести.

А. Харитоновский в своей книге «Господа офицеры!...» (см. А. Харитоновский. Господа офицеры!...: Курск, Курскинформпечать, 1994 г. 478 с.) на стр. 463 пишет: «... Совершенно неожиданную реакцию вызвала в Японии гибель Макарова. Вместо, казалось бы, законного ликования в Токио отмечались траурные уличные шествия, в Саебо был даже объявлен траур — военные японские корабли два дня стояли с приспущенными флагами...». Японский поэт Исикава Такубоку посвятил русскому флотоводцу свою поэму. Командир японского миноносца «Акасуки» капитан-лейтенант Нирутака по поводу гибели вице-адмирала С.О. Макарова говорил: «При гибели такого выдающегося человека, пораженного из засады, все же чувствуешь некоторое сожаление...».

Вместе с вице-адмиралом С.О. Макаровым погибли офицеры его штаба во главе с начальником штаба контр-адмиралом М.П. Моласом. Среди погибших был и талантливый изобретатель, специалист в области минного оружия, флагманский офицер штаба командующего флотом на Тихом океане, капитан 2 ранга К.Ф. Шульц (1864–1904). Погребение жертв «Петропавловска» (5 офицеров и 20 матросов) состоялось



ФЛАГМАНСКИЙ
МИННЫЙ ОФИЦЕР
К.Ф. ШУЛЬЦ



ФЛАГ-ОФИЦЕР
ШТАБА
ТИХООКЕАНСКОГО
ФЛОТА П.П. БУРАЧЕК



НАЧАЛЬНИК ШТАБА
ТИХООКЕАНСКОГО
ФЛОТА КОНТР-АДМИРАЛ
М.П. МОЛАС



КОМАНДИР
БРОНЕНОСЦА
«ПЕТРОПАВЛОВСК»
КАПИТАН 1 РАНГА
Н.М. ЯКОВЛЕВ



ФЛАГ-ОФИЦЕР
ШТАБА
ТИХООКЕАНСКОГО
ФЛОТА, КАПИТАН
2 РАНГА
М.П. ВАСИЛЬЕВ
(1857–1904)



ФЛАГМАНСКИЙ
АРТИЛЛЕРИСТ
ФЛОТА, КАПИТАН
2 РАНГА
А.К. МЯКИШЕВ



ПОЛКОВНИК
ГЕНЕРАЛЬНОГО
ШТАБА А.П. АГАПЕЕВ

1 апреля 1904 года в Порт-Артуре. Предали земле и подобранную шинель вице-адмирала С.О. Макарова. Последние слова адмирала нам неведомы. Однако таковыми потомки могут с полной уверенностью считать слова — завещание адмирала — «Помни войну».

К.Ф. Шульц впервые в мире создал контактный буксируемый минный трал из стального троса, принятый на вооружение в Императорском флоте в 1898 году под названием «трал Шульца».

Следует отметить, что 24 июня 1913 года в Порт-Артуре состоялось погребение извлеченных из левой кормовой части погибшего броненосца «Петропавловск» останков контр-адмирала М.П. Моласа, полковника Генерального штаба А.П. Агапеева, флагманского артиллериста, капитана 2 ранга А.К. Мякишева и трех офицеров, личности которых не были установлены. При этом исследований характера разрушения корпуса броненосца водолазами не проводилось.

Эскадренный броненосец «Петропавловск» затонул в акватории восточнокитайского порта Льюшунь в заливе Бохайвань Желтого моря на глубине около 40 метров.

С особой горечью историки повествуют, что в этом походе погиб и выдающийся русский художник-баталист В.В. Верещагин (1842–1904).

В «Военной энциклопедии» 1912 года, т. 6, на стр. 21 отмечается: «По отзыву его друга и полковника В.В. Стасова, в Верещагине было много «военного духа» и он был «урожденный военный». Получив воспитание в Александровском малолетнем и потом Морском корпусах, Верещагин кончил курс фельдфебелем гардемариной роты, и только страсть к рисованию да плохое перенесение им морских плаваний заставили

его по окончании корпуса в 1860 году сейчас же выйти в отставку, к большому сожалению высшего морского начальства. Уехав в Париж, он учился у Жерома и в 1867 году с радостью принял предложение Туркестанского генерал-губернатора генерала Кауфмана состоять при нем художником». С этого момента и началась удивительная творческая жизнь выдающегося русского художника-баталиста. В.В. Верещагин принимал участие в операциях по завоеванию Туркестана и был награжден за мужество и отвагу Георгиевским крестом, который он с гордостью носил всю жизнь.



В.В. ВЕРЕЩАГИН
(1842–1904)

Современников восхищают полотна, написанные художником в Туркестане: «Пусть войдут», «Вошли», «Окружили», «У крепостной стены», «Преследуют», «Нападают врасплох». Все эти и многие другие картины наиболее ярко и убедительно показывают одно — непоколебимую стойкость и удивительное мужество русского солдата, его необыкновенную любовь и преданность своей Родине, своему долгу. После туркестанской эпопеи В.В. Верещагин отправился в путешествие по Индии и Гималаям. В этом путешествии талантливый художник приступил к созданию серии картин «Индийской поэмы». С началом военных действий в 1877 году В.В. Верещагин возвращается на Родину и совершает с войсками боевой поход по Дунаю, а затем вместе с будущим русским флотоводцем, своим товарищем по морскому корпусу адмиралом Н.И. Скрыдловым участвует в первой в мире минной атаке на катере «Шутка». В этой атаке талантливый художник и его друг получили ранения, но свой воинский долг выполнили. «Отправившись наскоро от раны ... Верещагин поспешил к Плевне, оттуда со Скобелевым — к Шипке и с отрядом генерала Струкова — в набег к Адрианополю». В приведенной выше «Военной энциклопедии» удивительно точно подмечено: «Он не останавливается ни перед чем для художественных наблюдений, залезая в обстреливаемые картечью барки на Дунае, набрасывая этюды под пулями, разбивавшими его палитру, свозя с полей сражений груды пропитанных кровью тряпья, одежды, обломков оружия, исполняя обязанности ординарца...». Результатом этих его подвигов становится серия гениальных картин «Поэма войны» (например, нельзя остаться равнодушным у его полотен «После атаки», «Транспорт пленных»,



ХУДОЖНИК-ВОИН
В.В. ВЕРЕЩАГИН

«По дороге к Плевне», «На Шипке все спокойно», «Именем Отечества», «Перед атакой»). В.В. Верещагина можно было наблюдать в Палестине, Японии на Филиппинах, Кубе. После этого выдающийся художник отдается изучению эпохи 1812 года. И опять мы являемся свидетелями великих шедевров русского мастера. С началом Русско-японской войны В.В. Верещагин уезжает на Дальний Восток. Выдающийся художник — воин — погиб на своем боевом посту, находясь в море на броненосце «Петропавловск» рядом с таким же удивительным человеком — вице-адмиралом С.О. Макаровым. Удивительно. Две различные выдающиеся творческие личности и одна трагическая судьба.

В статье посвященной памяти вице-адмирала С.О. Макарова, напечатанной в «Зарубежном морском сборнике» № 4–5 1929 года, от имени редакции были написаны следующие слова: «...И в разгар этих приготовлений слепой роковой случай погубил его и начатое им дело. ... Заменить его оказалось положительно некем. Русскому флоту предстояло жестоко поплатиться за то, что он не использовал вовремя и тем не уберег свой выдающийся военный талант, за то, что, позабыв войну и не уважая военных знаний, не сумел найти и подготовить другие таланты, которые могли бы выступить на смену. ... Для русского флота, а через его неудачи и для армии, а через них и для России, наступили черные дни. ...

Научили ли нас чему-нибудь эти черные дни? Ясно ли мы сознаем, что погиб этот большой военный талант, — который так много мог сделать в этой войне, — именно нашему неуважению к военному знанию. ... Что не будь этого, — он мог бы быть ещё с нами, ещё более умудренный опытом войны?

Но его нет. Остался у нас только его завет: «помни войну», и опять я перефразирую его завет: «уважай военное знание».

«Помни войну» — читаем мы под его бронзовой фигурой в Кронштадте.

«Уважай военное знание» несется к нам из глубокой пучины далекого и чужого теперь для нас открытого моря, того моря, которое мы потеряли, потерявши Макарова. ...

Помним ли мы войну?

Уважаем ли военное знание?

Страстно, мучительно страстно хотелось бы иметь право сказать — помним, уважаем. ... И если бы это было так, то именно этим, больше чем всяким чествованием, мы достойно почтили бы память безвременно погибшего адмирала».

Авторы уже неоднократно подчеркивали, что только с момента прибытия вице-адмирала С.О. Макарова в Порт-Артур боевая деятельность эскадры резко активизировалась. Адмирал Того, хорошо зная человеческие качества и черты характера, а также присущий С.О. Макарову флотоводческий талант, был убежден, что даже незначительные силы русской эскадры под его командованием могут угрожать японским морским сообщениям в Желтом море. Более того, ускоренный ввод в строй кораблей, поврежденных в начале войны, делал такую задачу достаточно реальной и практически привел руководство японского флота в шоковое состояние.

Гибель Командующего русским флотом, по словам профессора А.Д. Бубнова, «освободила адмирала Того от этих сомнений и уже через несколько дней после гибели вице-адмирала Макарова японские войска начали высаживаться на берега Маньчжурии, в тылу Порт-Артура («Морские записки», № 2, 1960. Нью-Йорк. стр. 3–15). Далее в этой статье А.Д. Бубнов пишет: «Гибель адмирала Макарова поражающе повлияла на боеспособность нашей эскадры. Начальник эскадры, последовавший адмиралу Макарову в порядке старшинства, считал, что его главная задача состояла в том, чтобы сохранить суда эскадры до прихода на Дальний Восток эскадры адмирала Рожественского, с этого момента оперативная деятельность, — даже легких судов Порт-Артурской эскадры — совсем прекратилась, ибо новый начальник эскадры тому противился, опасаясь потерь». Действительно, только вице-адмирал С.О. Макаров каждую минуту своей жизни был готов на подвиг во имя других. Например, Н.Н. Афонин в статье «Стерегающий» (см. журнал «Судостроение», № 3 2004 г., стр.69), пишет: «Как только сигнальная станция Золотой Горы в Порт-Артуре донесла, что в море идет бой между миноносцами, командующий флотом вице-адмирал С.О. Макаров приказал крейсерам «Новик» и «Баян» готовиться к выходу в море. Прорвавшийся в Порт-Артур миноносец «Решительный» донес о бедственном положении «Стерегающего». Медлить было нельзя, С.О. Макаров перенес свой флаг на «Новик», уже разворачивающийся для выхода из гавани. Этот поступок С.О. Макарова был настолько необычным, что сразу поднял его престиж на недо-



КОМАНДИР МИННОГО
ЗАГРАДИТЕЛЯ «АМУР»
КАПИТАН 1 РАНГА
Ф.Н. ИВАНОВ



КОМАНДИР МИННОГО
ТРАНСПОРТА
«ЕНИСЕЙ» КАПИТАН
2 РАНГА В.А. СТЕПАНОВ
(1858–1904)



МИННЫЙ ЗАГРАДИТЕЛЬ «АМУР»

сягаемую высоту. Командующий флотом не на броненосном крейсере, каким был «Баян», а на легком безбронном «Новике» спешил на помощь гибнущему миноносцу, пренебрегая собственной безопасностью!».

Вместе с тем среди командиров кораблей русской эскадры были и те, кто после гибели командующего упорно требовал активных боевых действий. К таким офицерам в первую очередь следует отнести командира «Амура», капитана 2 ранга Ф.Н. Иванова. Следует отметить, что капитан 2 ранга Ф.Н. Иванов прибыл в Порт-Артур в составе группы офицеров, сопровождавших адмирала С.О. Макарова и был им лично отобран.

Уникальный корабль «Амур» был создан русскими корабелами по проекту капитана 2 ранга В.А. Степанова впервые в мире специально для постановки «больших минных заграждений».

Удивительно трагическая судьба капитана 2 ранга В.А. Степанова. Талантливый кораблестроитель погиб вместе с кораблем, им же созданным — минным транспортом «Енисей». Командир корабля не пожелал покинуть тонущий корабль, и корабль, созданный талантом конструктора, стал и его могилой.

Командир «Амура» Ф.Н. Иванов настаивал, в частности, на организации скрытной минной постановки для уничтожения «дежурного отряда» японцев, блокирующего

Порт-Артур. Такая задача, по мнению рядовых офицеров русской эскадры, была реальна, своевременна и, что самое главное, чрезмерно полезна.

«Дежурный отряд», состоящий из 3 броненос-

цев, «крейсеровал» в светлое время суток перед Порт-Артуром, чтобы немедленно «пресечь всякую попытку русских судов в море».

Профессор А.Д. Бубнов в статье «Упущенная возможность» («Морские записки», № 2 1960. Нью-Йорк) пишет: «... этот «дежурный отряд» крейсеровал на виду Порт-Артура каждый день неизменно теми же курсами, так что наши офицеры наблюдением с высоты Ляотешана смогли точно определить эти курсы и нанести их на карту, при чем им пришла мысль поставить поперек этих курсов минное заграждение с «Амура»».

Командир «Амура» Ф.Н. Иванов неоднократно запрашивал разрешение на выполнение данной операции. После продолжительных колебаний начальник эскадры разрешил выход в море «Амура», но при условии его максимального удаления от берега не более 7 миль, чтобы оставаться под защитой береговых батарей, хотя постоянный маршрут следования отряда кораблей японцев был удален на 11 миль.

Авторы не случайно подробно описывают данный эпизод Русско-японской войны, так как именно он мог даже после гибели адмирала С.О. Макарова принципиально изменить исход войны в нашу пользу, и именно его профессор А.Д. Бубнов считает важнейшей «упущенной возможностью». Авторы ещё и ещё раз повторяют, что продолжение кампании на Дальнем Востоке объективно обеспечило бы победу русскому оружию и только страх за перспективу гибели сотни тысяч русских людей остановил Императора, вынудил его пойти на перемирие.

А.Д. Бубнов отмечает, что «... капитан 2 ранга Ф.Н. Иванов удовлетворился этим разрешением, ибо ему нужно было лишь получить разрешение на выход в море, а там он про себя твердо решил, что как только выйдет в море, то неукоснительно доведет задуманную операцию постановки заграждения до конца...».

Замысел командира «Амура» был реализован 14 мая 1904 года. На следующий день 15 мая в 11 часов «дежурный отряд» в составе 3 броненосцев и 2 легких крейсеров «попал на заграждение», при этом броненосцы «Хатсузе» («Хацусе»?) и «Яшима» («Ясима»?) получили тяжелые повреждения.

В 12 часов броненосец «Хатсузе» подорвался на второй мине и мгновенно затонул. В 17 часов затонул и второй броненосец «Яшима».

Таким образом, японский «дежурный отряд» находился в критическом положении в непосредственной близости от Порт-Артура



ГИБЕЛЬ ЯПОНСКИХ
БРОНЕНОСЦЕВ «ХАЦУСЕ»
И «ЯСИМА» (А. ГУРИН)

в течение около 5 часов, однако начальник эскадры такой ситуацией, наиболее удобной для полного уничтожения оставшихся кораблей отряда не воспользовался. Более того, когда броненосец «Полтава» направился к выходу на рейд, ему было приказано вернуться в базу и стать на якорь.

Анализируя сложившуюся оперативную обстановку приведем ряд соображений, высказанных А.Д. Бубновым, в его статье «Утраченная возможность»: «... стратегическая обстановка на театре военных действий в Желтом море была следующей: В открытой и неукрепленной бухте Ентоу на берегах Маньчжурии в Корейском заливе высаживались передовые части 2-ой японской армии.... На рейде перед этим берегом стояло под защитой нескольких малых устарелых боевых судов, около 20-ти ещё не разгруженных транспортов...

17 мая должна была выйти из Корейских портов Чинампо и Нандензы в Ентоу, под защитой трех совсем устарелых боевых судов, 10-я дивизия 2-ой армии, посаженная на 20 транспортах и шли без всякой защиты.... Часть 2-ой армии силой 1–1,5 пехотных и 1-ой кавалерийской дивизии были посажены на 70-ти транспортах и шли без всякой защиты....

Таким образом, в течение первых критических дней после гибели «Хатсузе» и «Яшима» почти весь японский транспортный флот находился в неукрепленных портах и бухтах побережья Корейского залива, частью был без всякой защиты в пути на коммуникационной линии Япония — Ентоу....

Для обеспечения этой огромной десантной операции, которая протекала в непосредственной близости Порт-Артура, адмирал Х. Того ... располагал в водах Порт-Артура лишь 4-мя броненосцами и 2 броненосными крейсерами. Между тем броненосный крейсер «Касуга» столкнувшись ночью с 15 на 16 мая с крейсером «Иошино» («Иошино» после столкновения затонул) ушел в ремонт в Японию, броненосный же крейсер «Асама» выполнял специальную задачу, а адмирал Камимура с 4-мя броненосными крейсерами находился в Японском море и мог присоединиться к адмиралу Того не раньше 19 мая.

Положение, в коем оказался адмирал Х. Того, было действительно критическое. Так как вследствие ухода «дежурного отряда» бло-

када Порт-Артура была прервана, надо было ожидать, что русские используют этот благоприятный случай для какой-либо наступательной операции.

Важных объектов для такой операции было два: 1) – Корейский залив в тылу Порт-Артура, на берегах коего происходила высадка 2-ой армии..., и 2) – Коммуникационная линия Корейский залив – Япония, по которой шли транспорта с войсками из Японии в Маньчжурию....

Таким образом, операционное направление Корейский залив – Шантунг – Япония осталось совсем открытым, и адмирал Того не мог для его прикрытия выделить из состава своей эскадры даже минимальных сил... Это операционное направление могло бы быть прикрыто лишь 19 мая...

Значит, русские морские силы, выйдя до наступления ночи на 15 мая никем не замеченные из Порт-Артура, имели перед собой целых трое суток для развития интенсивных наступательных действий против этой жизненно важной для японцев коммуникационной артерии.

Но начальник эскадры не использовал исключительно благоприятно сложившуюся обстановку и, вопреки настояниям чинов своего штаба и эскадры, не предпринял никаких сколько-нибудь целесообразных действий...

Между тем, он в этот момент располагал в Порт-Артуре четырьмя совершенно исправными, новыми крейсерами, главная стратегическая цель коих, помимо разведки, состояла именно в нападении на неприятельские морские сообщения. Если бы, пользуясь прорывом блокады 15 мая, эти крейсера вышли в море и направились бы в Шантунгский пролив... сие бы имело для японцев катастрофические последствия,... даже сравнительно незначительные потери в этой транспортной флотилии могли бы привести к потере войны Японией....

Но к неизмеримому нашему несчастью адмирала Макарова не было в этот момент уже в живых. Будь он в это время во главе Порт-артурской эскадры, он, несомненно, сумел бы оценить создавшуюся благоприятную обстановку, не только бы выслал в море все крейсера для нападения на японские коммуникации, но лично бы их повел в операцию, как во время своей жизни неоднократно делал. И тогда бы ход военных действий и их исход обернулся в нашу пользу.

Сие упущенная нашим морским командованием возможность, прежде всего, показывает, какое громадное влияние на ход военных действий имеет личность вождя...

Затем, в этом случае обнаружилось, помимо неспособности нашего командного состава, — исключая конечно адмирала Макарова, — к оперативному руководству морскими силами, незнание основных начал военного искусства....

Мало того: если оперативное мышление командования текло по руслу военного искусства, оно бы, восприняв замысел операции заграждения, поставило бы её на должное место в ходе военных действий и отложило бы её исполнение недели на две — три; дело в том, что в июне должны были войти в строй после ремонта поврежденные в начале войны два броненосца, «Цесаревич» и «Ретвизан», и наше командование располагало бы достаточными силами, чтобы нанести после урока «дежурного отряда» решительное поражение главным силам японского флота в Желтом море и обеспечить нам господство на этом море, что, несомненно, вынудило бы Японию к капитуляции».

По мнению авторов, представляет определенный интерес проследить дальнейшую судьбу вице-адмирала Х. Того. В судьбах С.О. Макарова и Х. Того есть очень много общего. Главное — оба адмирала в своих государствах не пользовались благосклонностью руководства национальными военными ведомствами. Не были они должным образом приняты и при Императорских дворах. Даже после блестящей победы на море Х. Того не был произведен в Адмиралы флота. Он также не получил высшего самурайского титула — маркиза. Х. Того по-прежнему оставался командующим Соединенным флотом в чине вице-адмирала. Прославленного командующего Соединенным флотом не любили при дворе и в высших военных кругах «за независимый нрав, за вежливое, но непреклонное отстаивание своего мнения, что в старой Японии почиталось чуть ли не неприличным». В 1909 году боевой флотоводец вице-адмирал Х. Того получает почетную, но не достойную его должность высшего военного советника при Императорском дворе. В 1913 году Х. Того, наконец, получает чин Адмирала флота. В 1934 году за два месяца до своей кончины Того Хейхатиросан был пожалован почетным званием маркиза. Скорее всего, у талантливых людей, неординарных личностей всегда исключительно сложная судьба. Бездарность и талант никогда не уживаются вместе. И данный факт не зависит от национальной принадлежности таланта.

И ещё несколько слов в плане анализа опыта Русско-японской войны. Японцы в этой войне, учитывая наш отечественный русский подход, впервые в истории военно-морского искусства применили

мины для наступательных целей, устанавливая их на порт-артурском рейде. До этого, за исключением единичных случаев активного применения мин под руководством С.О. Макарова ещё в период последней Русско-турецкой войны, мины использовались в пассивно-оборонительных целях. Русские кораблестроители, создавая «Амур», как раз и предполагали активное использование минного оружия.

Минный заградитель «Амур» был взорван экипажем в январе 1905 года перед занятием Порт-Артура японцами. Однако ряд специалистов придерживаются и другой версии — падение Порт-Артура застала поврежденный «Амур» в доке, в котором он и был взорван. В память об этом корабле в 1905–1909 годах на Балтийском заводе был построен новый минный заградитель, которому было присвоено ставшее героическим имя «Амур».

14–15 мая 1905 года русский Императорский флот потерпел самое тяжелое поражение за свою более 200-х сот летнюю историю. Из 38 боевых кораблей и вспомогательных судов 21 было уничтожено, 5 сдались в плен с командиром эскадры на борту одного из них (впервые в истории отечественного флота гордый Андреевский флаг был спущен без боя перед врагом на фрегате «Рафаил» в мае 1829 года), 2 были захвачены японцами в качестве призов и 6 интернированы в нейтральных портах. Лишь трем быстроходным кораблям удалось прорваться во Владивосток (крейсер «Алмаз», миноносцы «Бравый» и «Грозный»).

В 1907 году будущий вице-адмирал А.И. Непенин скажет такие горькие слова: «...а вот был бы у нас десяток постов наблюдения, небольших, с полевыми телефонами. Разве была бы возможна хотя бы гибель «Петропавловска»...флот не гиб бы у своих берегов...». Эта идея создания сети наблюдения и связи станет всем смыслом жизни и службы талантливого адмирала А.И. Непенина. Именно благодаря его усилиям на Балтийском море впервые в практике Военно-морских флотов будет создана достаточно разветвленная сеть наблюдения, которая впоследствии преобразуется в мощную службу связи флота, состоящую из 4-х основных элементов. Об этом удивительном человеке, адмирале А.И. Непенине, А.В. Виттефт сказал такие слова: «Необыкновенный человек был покойный Андриан Иванович, и Россия должна гордиться им, как русским талантом-самородком и верным её слугой. Я не говорю уже про его чисто душевные качества, его отзывчивость ко всем подчиненным, его добродушный юмор и знания разбираться в людях. Я не могу забыть, как однажды Андриан Иванович



ВИЦЕ-АДМИРАЛ
А.И. НЕПЕНИН
НА АРТИЛЛЕРИЙСКОЙ
БАТАРЕЕ



ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ
ГИДРОПЛАН «ИЛЬЯ
МУРОМЕЦ». 1914 Г.



ИГОРЬ ИВАНОВИЧ
СИКОРСКИЙ, 1914 Г.

в разговоре по поводу качества нашего офицерства во флоте сказал: «Никуда негодных офицеров в нашем флоте нет. Даже самый, казалось бы, безнадежный может служить и приносить пользу, если его начальник, хорошенько прощупав его, поставит на надлежащее его способностям место». Вот таким должно быть основное требование к кадровой политике современного ВМФ.

Б.П. Дудоров, описывая жизненный путь адмирала А.И. Непенина отметит: «И сам Непенин, стоя во главе четырех, хотя и вспомогательных, но весьма существенных его частей — наблюдательно-сторожевой (береговые посты), агентурно-разведочной (Агентура Х), оборонительной (береговой фронт, крепости) и активно-боевой (береговая и судовая авиация, миноносцы службы связи) естественно приобретает все большее влияние на планирование, и даже самый ход наиболее важных операций действующего флота Балтийского моря и становится одним из тех больших маховиков его машины, без участия которого, ни одна из них фактически не выполняется».

Благодаря ученику С.О. Макарова, вице-адмиралу А.И. Непенину, в свое время была создана Авиация Воздушного района Службы связи, а затем и Авиация Балтийского моря. Кроме того, по инициативе А.И. Непенина была впервые в практике отечественного флота создана плавучая «авиаматка» «Орлица». Проект «авиаматки» разработал инженер авиации А.И. Шишков, сменивший на этой должности талантливого русского конструктора И.И. Сикорского (1889–1972).

После Русско-японской войны практически во всех областях военно-морского дела были достигнуты громадные успехи. Например, артиллерийские стрельбы, благодаря неутомимой работе адми-

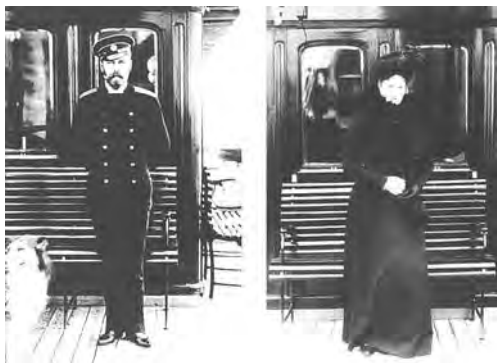
ралов А.М. Герасимова и Н.Н. Игнатьева, достигли такого совершенства, что во время Первой мировой войны наш артиллерийский огонь не уступал огню немецкой артиллерии, стяжавшей себе заслуженную всемирную славу.

Под руководством Морского министра вице-адмирала А.А. Бирилева и его приемника И.М. Дикова был подготовлен и представлен в Совет Государственной обороны проект отечественной кораблестроительной программы, который весной 1907 года утвердил Император Николай Второй.

Специалисты и сегодня считают эту программу одним из наиболее продуманных документов по развитию отечественного Военно-морского флота. В ней впервые речь шла о создании сбалансированного флота открытого моря.

Аналогично обстояло дело с развитием после Русско-японской войны минного оружия и тактики его использования в нашей стране. В период Первой мировой войны практически все союзники обращались к нам за образцами мин и правилами их использования. По мнению специалистов, минное дело в Русском Императорском флоте перед Первой мировой войной находилось на «недосягаемом в Европе уровне».

Тяжелое и исключительно унижительное поражение России в войне заставило специалистов Императорского военного флота, и в частности минеров и артиллеристов, сделать ряд правильных выводов и правильно наметить перспективы и пути дальнейшего совершенствования отечественной военно-морской техники и вооружения. Самые передовые офицеры Императорского флота понимали, что в основе подготовки флота к будущим морским сражениям, должен быть положен не востребованный Приказ Командующего флотом Тихого океана вице-адмирала С.О. Макарова от 4-го марта 1904 года № 21, который согласно статьи 107 Морского Устава объявлял Инструкцию для похода и боя. В своём Приказе С.О. Макаров



ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II, ИМПЕРАТРИЦА
АЛЕКСАНДРА ФЕДОРОВНА (на борту яхты
«Полярная Звезда»)



МОРСКОЙ МИНИСТР
РОССИИ
ВИЦЕ-АДМИРАЛ
А.А. БИРИЛЕВ

отмечал: «Сколь ни важно поставить свои суда на выгодные тактические условия против неприятеля, все же история морских войн доказывает нам, что успех боя зависит главнейшим образом от меткости артиллерийского огня. Меткий огонь есть не только верное средство нанести неприятелю поражение, но и лучшая защита от его огня». Пункт 53 данного приказа гласил: «Флот, на котором личный состав сохранил в бою всё свое хладнокровие, будет стрелять метко, а потому непременно разобьёт неприятеля, если бы даже находился в невыгодных тактических условиях».

Адмирал, член Государственного Совета А.А. Бирилёв, родился 16 марта 1844 года. В военный флот он поступил юнкером в 1859 году. Военно-морская служба будущего адмирала была связана с Балтийским флотом. В «Военной энциклопедии» (см. «Военная энциклопедия». Т-во И.Д. Сытина, Петербург, 1910 г., стр. 553) отмечается: «...дважды совершил кругосветное плавание (в 1859–1865 гг. и в 1869–1872 гг.). Командовал многими судами во внутренних и зарубежных плаваниях. Русско-японская война застала А.А. Бирилёва в должности старшего флагмана Балтийского флота. С отъездом адмирала Макарова на театр военных действий Бирилёв был назначен на его место главным командиром Кронштадтского порта и военным губернатором Кронштадта, а с 10 мая того же года главным командиром Балтийского флота и начальником морской обороны Балтийского моря». На А.А. Бирилёва была возложена задача по вооружению, подготовке и снабжению эскадр Тихого океана. Историки отмечают особенно напряженные отношения А.А. Бирилёва и С.О. Макарова. 8 мая 1905 года А.А. Бирилёв назначается командующим флотом Тихого океана. После Цусимского боя А.А. Бирилёв был возвращен в Петербург и назначен Морским министром. При личном участии и под руководством А.А. Бирилёва были разработаны основы восстановления Императорского флота, предложения по реорганизации центральных управлений Морского министерства, положения о прохождении службы офицерами флота, а также основы новой кораблестроительной программы. Однако, по мнению специалистов, «намеченные реформы не были связаны руководящей идеей, не имели определенного плана выполнения и носили лишь частичный характер».

Огромная роль в дальнейшем развитии отечественного минного оружия принадлежит выдающемуся ученому, адмиралу К.П. Пилкину (1824–1913). Адмирал К.П. Пилкин является организатором минного дела в русском флоте. Он в 1841 году окончил Морской кадетский корпус. В 1853–1854 годах проходил службу на фрегате «Аврора». В 1854 году участвовал в обороне Петропавловска. В 1860–1868 годах командовал клипером «Абрек» и броненосной батареей «Кремль». В 1869–1874 годах К.П. Пилкин командовал отрядом кораблей в Тихом океане и был капитаном Кронштадского порта. В 1874–1882 годах К.П. Пилкин командовал учебным минным отрядом Балтийского флота и одновременно руководил минной частью на флоте. В 1884–1888 годах он являлся Главным инспектором минного дела Морского технического комитета Морского министерства. С 1889 года К.П. Пилкин являлся членом Адмиралтейств-совета.

Под руководством выдающихся людей России в кратчайшие сроки на юге и севере, в Николаеве и Петербурге были созданы самые передовые в мире судостроительные заводы, на которых могли быть заложены одновременно 6 линейных кораблей максимально на то время водоизмещения. В Империи была восстановлена и частная судостроительная промышленность, обеспечивающая совместно с казенным судостроением, строительство одновременно 8 легких крейсеров и до 40 миноносцев и подводных лодок. В стране были также расширены орудийные, бронепрокатные заводы и заводы по изготовлению башенных установок. В итоге через пять лет после Русско-японской войны отечественное судостроение могло уже полностью удовлетворить все потребности Военно-морского флота, окончательно избавив Россию от зависимости от иностранных заказов. Исключение составляло только отечественное турбостроение. Россия по-прежнему нуждалась в иностранных турбинах. Истории известно, что именно отдельные иностранные заказы «наградили» русский военно-морской флот перед Русско-японской войной «музеем разнообразных типов боевых судов, весьма сомнительной боевой ценности».

Следует отметить, что наиболее подробно и исключительно эмоционально все основные события Русско-японской войны представлены на наш взгляд в труде «Порт-Артур. Воспоминания участников. Издательство имени Чехова, Нью-Йорк, 1955, 412 стр.».

Хотя высшие военные чины Российской Империи по-прежнему не видели необходимости во флоте, почти сразу после повреждения

броненосцев «Ретвизан», «Цесаревич», крейсера «Паллада», гибели крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец», князь Л.М. Кочубей 1 февраля 1904 года пожертвовал на строительство Императорского флота 10000 рублей.

Идея организовать сбор пожертвований на укрепление Императорского флота принадлежит князю Льву Кочубею. 1 февраля князь направил записку издателю и редактору газеты «Новое Время» А.С. Суворину следующего содержания: «Милостивый государь Алексей Сергеевич! Не признаете ли возможным открыть в Вашей уважаемой газете подписку на собрание средств для приобретения боевых судов взамен тех, которые неизбежно выбывают из строя при военных операциях на море. Для начала такого полезного дела посылаю Вам десять тысяч рублей. Примите уверение в совершенном почтении. Князь Лев Кочубей». К 5 февраля сумма собранных пожертвований уже превысила 85 тысяч рублей. Учитывая ситуацию, А.С. Суворин обратился за советом к Его Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу. Эта инициатива была также поддержана Правительством России, и уже 6 февраля 1904 года был организован «Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования». В его состав вошли 117 действительных членов, а техническую часть возглавил генерал корпуса корабельных инженеров А.Н. Крылов. Класс будущего «народного корабля» Комитет определил почти единогласно — им стал минный крейсер водоизмещением в 500 тонн.

На собранные по всей России денежные средства в удивительно короткий срок были построены 22 боевых корабля — 18 эскадренных миноносцев (минных крейсеров) и 4 подводные лодки. 23 боевым кораблем «программы укрепления флота» стал эскадренный миноносец «Новик». Названия новостроенным кораблям присваивались по имени главных жертвователей:

«Украина» — жители Малороссии (по некоторым данным, основным являлось пожертвование князя Орлова-Давыдова);

«Москвитянин» — Москва и Московская губерния;

«Финн» — обитатели княжества Финляндского;

«Донской казак» — донские казаки;

«Доброволец» — моряки Добровольного флота;

«Пограничник» — воины корпуса Пограничной стражи.

Кроме этих кораблей, были построены «Амурец», «Усуриец», «Сибирский стрелок», «Генерал Кондратенко» (деньги собрали защитники Порт-Артура), «Эмир Бухарский», «Трухменец» («Туркменец») и др.

Кроме этого на средства Комитета были посланы «...во Францию обучаться летательному искусству первые русские летчики — 5 офицеров и 7 нижних чинов. ... На один миллион рублей Комитет приобрел 90 самолетов и организовал первые в России авиационные школы — в Севастополе и в Гатчине».

В июне 1904 года великий русский художник И. Репин продал Русскому музею 33 эскизных рисунка к своей картине «Заседание Государственного совета» за 10000 рублей и все деньги он отдал на нужды флота. Возглавил комитет известный политический и военно-морской деятель, внук Николая Первого, генерал-адъютант, вице-адмирал, Его Императорское Высочество Великий князь Александр Михайлович. Во многом настойчивость и энергия Великого Князя позволили собрать средства, достаточные для строительства 19 эскадренных миноносцев и 4 подводных лодок. Великий князь проходил службу на флоте с 1885 года. С именем этого выдающегося политического и военного деятеля мы связываем также создание и развитие в России военной авиации, в том числе и авиации военно-морского флота. В частности, он является учредителем первой в нашей стране военной авиационной школы на реке Кача (Крым). В период Первой мировой войны Великий князь Александр Михайлович руководил организацией авиационного дела в действующей армии. Александр Михайлович является автором прекрасного труда — «Книги воспоминаний». Его перу принадлежат и другие военно-научные труды.

Великий Князь обладал уникальным даром военного предвидения. Особенно это касалось перспектив развития новых образцов оружия и военной техники. Например, он считал, что будущие войны станут войнами «техники» и в первую очередь авиации. Не меньший вклад Его Императорское Высочество Великий Князь Александр Михайлович внес и в дальнейшее развитие Российского Императорского флота. Например, по отдельным данным он участвовал в обосновании проекта — прообраза первого отечественного авианесущего корабля. Кроме этого, он отстаивал идею строительства легких быстроходных крейсеров и эскадренных миноносцев.

Великий Князь Александр Михайлович в 1885 году был зачислен в Гвардейский экипаж мичманом, в 1886 году назначен флигель-адъютантом и совершил кругосветное плавание на корвете «Рында». В 1892 году командовал миноносцем «Ревель».

В 1893 году он совершил новое кругосветное плавание на фрегате «Дмитрий Донской» в составе эскадры, направленной в Север-



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО
ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
АЛЕКСАНДР
МИХАЙЛОВИЧ



МИНОНОСЕЦ «РЕВЕЛЬ»
(ПОСЛЕ 3 МАРТА
1902 ГОДА — № 206»). 1886 Г.

ную Америку по случаю празднования 400-летия её открытия. В 1895 году предложил программу усиления флота на Тихом океане. С 1900 года Александр Михайлович — командир эскадренного броненосца «Ростислав», с 1901 — одновременно управляющий торговым мореплаванием и портами. В 1903 году Александр Михайлович был произведен в контр-адмиралы и назначен младшим флагманом Черноморского флота, избран почетным членом Конференции Николаевской морской академии. С 1905 года он становится начальником отряда минных крейсеров, построенных на добровольные пожертвования. В 1909 году Великий князь был произведен в вице-адмиралы и назначен генерал-адъютантом. С 1891 по 1906 годы под его руководством был создан первый справочник «Военные флоты иностранных государств».

Определенный интерес представляют «Воспоминания о Великом Князе Александре Михайловиче», опубликованные Н.В. Тенишем в журнале «Морские записки» № 1, 46, 1958 на стр. 63–65. В частности, автор отмечает: «Беседы Александра Михайловича с отцом велись обычно по вечерам на вечно пустынной стенке ковша. Ясно вижу необыкновенно высокую, тонкую фигуру Великого Князя... Речь шла часто о содержании предпринятого Великим Князем издания военно-морских справочников. И затем об организации классов для офицеров, предназначенных к командованию и даже уже командующих, а также для молодых адмиралов, для ознакомления их с тактикой боевого маневрирования, с иностранными флотами, с основами выработки типов современных судов, с изучением театров возможных военных действий. ... Однажды Великий Князь и отец сошлись на том, что эпоха парусно-парового военного флота кончена с развитием скорострельной артиллерии; необходимо, чтобы это проникло, наконец, в сознание высшего личного состава. ... В будущем «неизбежно для офицеров, разучившихся думать ко времени вступления в ко-

мандование, вновь начать шевелить мозгами и учиться». ... Были вещи, которые я понимал довольно смутно: организацию постоянной практической эскадры современных судов, на тех принципах, как при адмирале Гр. Ив. Бутакове, и долголетнее командование ею тщательно выбранного адмирала, независимо от каких-то «центральных учреждений»; «необходимость срочной постройки специальных быстроходных минных заградителей; затем сеть связи, угольные станции, веерные минные залпы...». Что особенно мне нравилось это, «надо плавать, плавать и плавать...».

Благородная и одновременно существенная роль в восстановлении флота принадлежит Императрице Александре Федоровне, супруге Государя Императора Николая Александровича, дочери Великого Герцога Гессен-Дармштадтского Людвига IV и его супруги Великой Герцогине Алисе, внучке Королевы Великобританской Виктории.

В частности, «... желая прийти на помощь нашим воинам на Дальнем Востоке, Государыня немедленно после начала войны повелела открыть в Зимнем дворце Склад для сбора пожертвований в пользу больных и раненых действующей армии и изготовления для них белья. ... Общая стоимость вещевого прихода только в 1904 году, с накладными расходами составила 1.942.097 р. 8 к., в 1905 году пожертвований было на 784.411 р. Кроме того, под покровительством Государыни Императрицы были приняты все военно-санитарные поезда, ...был создан военно-морской госпиталь в Нагасаки... был также создан специальный капитал на нужды военно-санитарных поездов будущей войны».

Огромен вклад в дело восстановления Российского Императорского флота и Государыни Императрицы Марии Федоровны. За её многогранной и весьма полезной деятельностью с восторгом и преклонением наблюдала вся Россия. О Государыне Императрице Марии Федоровне исключительно образно сказал князь Ф. Юсупов: «Не смотря на маленький рост, в её манерах было столько величия, что там, куда она входила, не было видно никого, кроме неё».



ЕЯ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО
ГОСУДАРЫНЯ ИМПЕРАТРИЦА
МАРИЯ ФЕОДОРОВНА,
АВГУСТЕЙШИЙ ШЕФ ГВАРДЕЙСКОГО
ЭКИПАЖА, В БОЗЕ ПОЧИЛА
30 СЕНТЯБРЯ 1928 Г.

Выдающийся русский флотоводец адмирал А.И. Русин в одном из своих воспоминаний о Великой Императрице-Матери отмечал: «Ея Величество относилась ко всем учреждениям и частям, находившимся под Ея высоким покровительством, не номинально, а близко принимала к сердцу, участливо, внимательно и любовно следила за жизнью подведомственных учреждений. Мне пришлось быть членом Главного правления Общества Спасения на водах; почти на каждом заседании Правления председатель знакомил с результатами своего все подданейшего доклада, и приходилось удивляться, насколько внимательно следила и близко стояла к делам Общества Государыня Императрица Мария Федоровна. ... Матушка-Царица любила море, а потому полюбила и Флот, и эту любовь к морю и Флоту заложила и в Своих Детях, благодаря чему Государь Император Николай Второй основательно был осведомлен в военно-морских делах и явился воссоздателем Флота после японской войны ... И нам, русским морякам, особенно надлежит помнить, что по воле Государыни Императрицы Ея гроб был покрыт славным Андреевским флагом, ...».



СЕСТРЫ МИЛОСЕРДИЯ
УЧАСТНИЦЫ РУССКО-
ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ. 1905 Г.



ЛАЗАРЕТ ИМЕНИ МАРИИ
ФЕДОРОВНЫ. С.-ПЕТЕРБУРГ.
1906 Г.

После заключения Портсмутского мира Правительство Российской Империи приступило к обсуждению проблем модернизации Вооруженных сил. Например, летом 1907 года с проектом преобразований военной силы Империи выступил военный министр (1907–1909) генерал от инфантерии А.Ф. Редигер (1853/1854–1918). Свои соображения по предложенным реформам высказали многие государственные деятели. Одним из первых реформаторов армии и флота стал Его Императорское Высочество Великий Князь Николай Николаевич (младший). Великий Князь Николай Николаевич (1856–1929) с 1905 года возглавил Совет Государственной обороны. Его мнение в виде Записки было адресовано Императору Николаю II, Военному министру генералу от инфантерии А.Ф. Редигеру, Морскому министру, члену Государственного совета И.М. Дикову (1833–1914), начальнику Генерального штаба генералу от инфантерии

Ф.Ф. Палицыну (1851–1923), председателю Совета министров П.А. Столыпину, министру финансов В.Н. Коковцеву (1853–1943) и нескольким другим членам Государственного совета. По мнению авторов монографии, Записка Великого Князя содержит продуманные размышления о важнейших направлениях реформирования армии и наиболее эффективные меры по повышению её боеспособности. В меньшей степени размышления Великого Князя коснулись вопросов реформирования Российского императорского флота.

Учитывая исключительную важность вопроса о перспективных направлениях реформирования Вооруженных сил, не утратившую актуальность и сегодня, Записка Его Императорского Высочества Великого Князя Николая Николаевича приводится в полном объеме (см. журнал «Источник». Документы русской истории. Приложение к журналу «Родина». 1994 г. № 2, стр. 5–11).



НИКОЛАЙ
НИКОЛАЕВИЧ
РОМАНОВ
(МЛАДШИЙ) (1856–
1928) – ВЕЛИКИЙ
КНЯЗЬ, ГЕНЕРАЛ-
АДЪЮТАНТ, ГЕНЕРАЛ
ОТ КАВАЛЕРИИ.

«№ 1

Сопроводительное письмо председателя Совета государственной обороны Великого Князя Николая Николаевича Императору Николаю II

от 29 декабря 1907 г.

ВАШЕ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО.

Вникая в дела до обороны государства относящиеся, Я все более и более приходил к убеждению, что деятельность в этом вопросе оставляет желать очень многого.

Наша живая сила — армия, флот и весь организм обороны государства находятся в грозном по своему несовершенству состоянии и безопасность государства далеко не обеспечена. Это вызвало во Мне потребность высказать Свое мнение по этому вопросу.

Мною составлена записка, которую Я в надежде, что эта посильная лепта может принести пользу, препроводил военному и морскому министрам, начальнику генерального штаба, членам Совета государственной оборо-

ны, а равно для сведения Председателю Совета министров и Министру Финансов.

Приемлю священным долгом представить ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ сию записку на случай, если бы ВАШЕМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благо — угодно было для сведения с ней ознакомиться.

Генерал-Адъютант Николай.

ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 458. Л. 1–1 об. Подлинник. Машинопись с авторской подписью.

№ 2

Сопроводительное письмо председателя Совета государственной обороны Великого Князя Николая Николаевича военному министру генералу от инфантерии А. Ф. Редигеру

от 29 декабря 1907 г.

Александр Федорович.

Благой почин Ваш по вопросу о реорганизации армии и те начальные работы по этому вопросу, которые уже сделаны, вызвали во Мне потребность высказаться по всему вопросу до обороны государства относящемуся, в котором организация армии составляет только часть. При этом Мною руководила одна цель и стремление — сделать попытку принести пользу делу, которому Вы отдаете все Ваши силы и заботы и которое столь дорого всем истинным военным. Вам судить — увенчалась ли Моя попытка хоть долею успеха. Если признаете ее заслуживающею внимания, то с верою на успех представляю ее в Ваши руки для развития и совершенствования. Подписал Глубоко Вас уважающий Николай.

Там же. Л. 2. Машинописная копия.

№ 3

Записка председателя Совета государственной обороны великого князя Николая Николаевича

от 25 декабря 1907 г.

Окончившаяся неудачею война с Япониею с полной ясностью показала все недостатки, пробелы и ошибки, относящиеся до обороны государства.

История нас учит, что успех в победоносной войне опьяняет народы, и если этому опьянению во время не положен конец и не наступает отрезвление, то это влечет государство к гибели. Наоборот, горький опыт неудачной войны и уроки из нее извлеченные, если они своевременно использованы, приносят плоды и служат к обновлению государства и к расцвету его силы и могущества.

Долг лиц, поставленных на высшие ступени военной иерархии, призвать и пробудить все силы для направления к одной общей цели — пользуясь уроками последней войны и кладом в лице истории и науки — довести состояние обороны государства до наивысшей высоты. Исключительные тяжелые исторические события, которые переживает Россия, служат смягчающими вину обстоятельствами тому, что до сих пор в этом отношении так мало сделано, но они далеко не оправдывают. Все военные, и чем выше в военной иерархии, тем более, должны признать себя виновными в том, что со времени окончания истекшей войны пока так еще мало сделано для поднятия обороны государства. Оправдаться перед своею совестью, как военные и как верноподданные, мы можем только тогда, когда будем в состоянии себе сказать: да, мы сделали все, что было в наших силах, при самом крайнем их напряжении.

Чем больше препятствий и чем безвыходнее представляются обстоятельства, тем сильнее человеку свойственно малодушие и склонность к апатии. Важно, чтобы это было осознано, так как именно такое сознание — лучшая сила для борьбы с этим опасным свойством человека.

Я приветствую один из первых шагов на пути к усовершенствованию устройства обороны государства, а именно, предположения о реорганизации армии.

Живая сила — это важнейший элемент борьбы. Чем более она многочисленна, тем рамки ее должны быть прочнее и устройство проще. Как бы высока ни была та творческая сила, которая призвана ее направить и использовать во время войны, как бы талантлив

и подготовлен ни был командный состав в лице высших начальников, все же для правильного употребления живой силы нужна тесная органическая связь между ее составными частями, должная их самостоятельность и удобоуправляемость и, вместе с тем, для управления этою силою необходим ряд технических приспособлений, как пособников несовершенства физической природы человека.

Представленный ныне проект реорганизации армии, являясь весьма почтенным трудом, по-Моему, грешит одним: в нем нет достаточной смелости. Осторожность весьма полезна и уместна, но лишь в период подготовительный, до момента полного выяснения обстановки; раз же обстановка выяснилась, надо уже решаться и решаться убежденно и смело. Я сознаю, что сказать это легко, но что исполнять это на деле трудно, в особенности в вопросах государственных, где ответственность достигает наивысшего предела. Ум хорошо, два лучше — вследствие этого, когда есть возможность, следует прибегать к коллегиальному обсуждению; но решение, вносимое на обсуждение, должно быть смелое, цельное, положительное, без полумер.

Основная цель реорганизации армии — надо использовать для первого боя наибольшее количество войск, содержащихся в мирное время. Польза и преимущество этого так очевидны, что об этом принципе никто и не спорит. Спор заключается только в том, в какой мере это достижимо. Одни говорят, что без резервных войск в мирное время нам обойтись нельзя. Другие говорят: да, можно себе поставить, как отдаленный идеал, иметь все войска полевыми, но принимать меры для достижения этого идеала надо очень постепенно и достигнуть его, во всяком случае, можно лишь в отдаленном будущем. Третьи говорят, что не только можно, но и должно обойтись без резервных войск и при этом, чем скорее, тем лучше, а для этого нужно безотлагательно преобразовать все войска в полевые и, взамен резервных войск, образовать в составе полевых войск скрытые кадры. Я глубоко убежден, что всякое среднее

решение наихудшее и лично склоняюсь к третьему решению, тем более что это не новость и в других армиях это уже существует.

Единство организации есть одно из важнейших условий её совершенства. Проект предлагает иметь корпуса как из 2-х, так и из 3-х дивизий. Я признаю это в принципе недопустимым. Все корпуса должны быть одного и того же состава. Мне представляется более рациональным все корпуса иметь из 2-х дивизий, но за то дивизии иметь 3-х бригадного состава, т.е. 18-ти батальонные, причем в каждую дивизию должна входить бригада артиллерии из 18-ти 4-х орудийных батарей (72 орудия) и дивизиона гаубиц из 3-х батарей (12 гаубиц). Кроме того, в военное время в состав дивизии должны включаться 6 сотен казаков, 2 роты сапер с мостовым парком и телеграфное отделение. В мирное время саперные батальоны и телеграфные роты входят в состав корпусов. Однородные 2-х дивизионные корпуса, состоящие из 6-ти бригад, кроме единства в организации и удобоуправляемости, дадут еще экономию, так как уменьшат число штабов и управлений.

Во всяком случае, как бы ни был решен вопрос о резервных войсках, все войсковые части, без исключения, должны входить в состав корпусов. При соблюдении этого можно будет разделить территорию государства на корпусные округа и установить связь между корпусными и местными управлениями. Это поднимет положение корпусных командиров, расширит круг их ведения и децентрализует работу военно-окружных управлений. Нарезка территории государства на военные округа также требует пересмотра и, в случае надобности, перекройки.

Вся кавалерия требует полной реорганизации. Казачьи полки должны быть выделены из теперешних дивизий и соединены в казачьи дивизии; в крайности, если вопрос дислокационный того потребует, в отдельные бригады, но это последнее — как исключение. В военное время эти казачьи дивизии расформируются и полки распределяются по корпусам, по одному на

корпус. Командный состав, в лице начальников дивизий и бригадных командиров, становится во главе второочередных полков, образующих дивизии. Полки третьей очереди по одному идут в корпуса. Таким образом, в каждом корпусе будет по два казачьих полка, и каждая дивизия получит по 6-ти сотенному полку, от которых могут быть выделены сотни для обслуживания штабов дивизии и корпуса. Драгунские, уланские и гусарские полки должны быть соединены в 4-х полковые дивизии, образующие в военное время армейскую конницу. В будущем, с поднятием уровня подготовки кавалерийских начальников, может быть можно будет перейти и к 3-х бригадным кавалерийским дивизиям.

Дислокация войск должна быть согласована с организацией и мобилизационными данными. Между этим должна быть полная гармония, а все это должно соответствовать планам войны. Одно из другого должно вытекать. Все государственные военные учреждения, обслуживающие и питающие армию, должны быть в наиболее безопасном и центральном месте. Таковое место — бассейн Волги.

Как ни важен вопрос о реорганизации армии, но этим далеко не исчерпываются мероприятия по обороне государства.

Вопрос вооружения, соответственно новейшим изобретениям и усовершенствованиям, играет немаловажную роль.

Пулеметов у нас мало и они, по баллистическому качеству и по удобству применения к местности и перевозке, далеки от совершенства. Насколько Мне известно, уже имеются образцы более совершенные, чем у нас принятые. Пулеметов надо иметь в пехоте по 2 на батальон, в кавалерии же специального типа (автоматическое ружье) — по 4 на эскадрон, а сверх того при кавалерийской дивизии 8 пулеметов на вьюках.

Наша армия снабжена хорошою, выдержавшею боевое испытание, полевой артиллериею; ее надо только довести до 4-х орудий на батальон. Но горная артиллерия у нас в зачатке; следует признать, что ее теперь поч-

ти нет. Еще меньше у нас гаубиц, без которых успешный современный бой вести трудно. Тяжелая армейская артиллерия должна быть создана заново. В Германии имеются при армиях подвижные осадные батареи.

Вопрос искрового телеграфа у нас в зародыше, равно и управляемые шары.

Каждый корпус и каждая армия должны быть широко снабжены всем тем, что дает современная техника для обеспечения связи и своевременного получения сведений и отдачи приказаний. Войсковые части всех родов войск, применительно к их специальностям и основным своим свойствам, должны быть так обставлены, чтобы существовала механическая связь в бою и вне боя между войсками и их начальниками, до высших степеней включительно.

Автомобилям суждено сыграть немаловажную роль в будущей войне, в особенности на европейском театре. Недавно сделан почин к привлечению частных автомобилей. Это мероприятие требует широкого развития, но его одного мало. Надо, изучив постановку техники этого дела за границею, применить к нам все, что только она дает пригодного для войск и для перевозки военных тяжестей.

Теперешние громадные армии не могут свободно оперировать даже в культурной стране без переносных железных дорог, конечно, с паровую или электрическую тягую. У нас же это средство подвоза должно быть оборудовано гораздо более широко, чем у наших соседей, так как мы можем быть вынуждены к борьбе вне культурных стран: в Турции, Персии, Афганистане, Монголии и Маньчжурии, где широкие активные действия немыслимы без переносных железных дорог на сотни верст.

Снаряжение наше несовершенно; опыт войны это доказал; безотлагательно все должно быть исправлено.

Обозная часть требует полной реорганизации и создания новых оснований своего устройства, с освобождением войсковых частей от обязанности хранения вневойсковых обозов.

Запасы всякого рода — артиллерийские, инженерные, продовольственные, вещевые, санитарные и другие — должны быть пополнены и содержаться в наличии в должном количестве.

Необходим пересмотр и переоценка земельных ценностей военного министерства. В одном Петербурге есть много плохих казарм в центре города, занимающих громадные пространства не только без пользы для войск, но к вреду для них. Продав эти казармы, можно выстроить на другом месте новые, во всех отношениях представляющие собою последнее слово совершенства, и сделать громадные сбережения. Это будет истинная и производительная государственная экономия. Если подсчитать все, что можно выручить от такой продажи земли во всех городах, то можно рассчитывать на выручку десятков миллионов рублей. Такая сумма поможет разрешить наболевший казарменный вопрос, требующий, для водворения в войсках правильного внутреннего порядка и дисциплины, скорейшего разрешения. Конечно, для этого требуется законодательное творчество, так как прямой закон этому пока препятствует.

Но в уровень с усовершенствованием устройства, размещения и снабжения армии должно неуклонно с такою же энергией вестись обновление, освежение и тактическая и стратегическая подготовка офицерского и командного составов. Только соответственный всем требованиям военного искусства офицерский и командный состав будет в состоянии из сырого материала нашей живой силы создать сильную духом, боеспособную армию и сумеет с пользою применить всю техническую часть, данную им в руки для облегчения боевых действий и всего им предшествующего.

Устройство военно-учебных заведений должно вполне гарантировать выпуск в ряды армии молодых сил, достаточно образованных и всецело проникнутых истинным военным духом. Меры для обеспечения армии сверхсрочными унтер-офицерами должны получить дальнейшее широкое развитие и привлекать луч-

ших из унтер-офицеров в достаточном количестве на сверхсрочную службу.

Вся живая сила, составляющая массу армии, должна быть одинаково обучена и воспитана. Необходимо, чтобы директива для однообразного обучения и воспитания армии была преподана и чтобы она правильно и одинаково применялась высшими начальниками, т. е. командующими войсками в округах. Это последнее достижимо установлением периодической проверки насколько эта директива правильно усвоена и практически верно проводится в жизнь. Военное дело сложно, так как слагается из целого ряда специальных знаний. Генерал — инспекторы войск являются наиболее подходящим элементом для проверок по специальностям. Проверка службы офицеров генерального штаба и штабов, а равно и тактической и стратегической подготовки старших войсковых начальников — дело начальника генерального штаба. Венцом обучения и проверки должны служить армейские маневры между войсками различных округов. Задания для этих маневров обязан составлять начальник генерального штаба по известной программе, составленной на несколько лет вперед и утвержденной Верховным Вождем.

Исполняя все вышеизложенное, мы сделаем главное, но далеко не все.

Живая боеспособная сила есть главный оплот, обеспечивающий оборону государства. Но ни одно государство, а тем более Россия, в виду обширности ее территории, длины ее границы и наличия стольких могущественных соседей, не может содержать живую силу, достаточную для успешной борьбы с коалицией из большинства соседей. Развитие вооруженных сил встречает предел в количестве процента населения, могущего призываться на военную службу без чрезмерного его обременения, и в финансовых соображениях. При недостатке живой силы необходимо искать для обороны государства помощь в другом. Этою помощью являются крепости. Но с этим вопросом надо быть очень и очень осторожным. Крепости тогда только яв-

ляются могучею помощью, когда число их ни на йоту не превышает насущную в них потребность. Всякая утрировка в этом деле вредна, так как крепости приковывают к себе и высасывают живую силу — армию. Надо всегда помнить, что государство с одною живою силою, правильно организованною, снабженною всем необходимым, преисполненною истинным воинским духом и с командным составом, находящимся на должной высоте, может еще бороться с залогом на успех, так как такая армия способна на активные действия в широком смысле этого слова. Наоборот — одни крепости, даже с хорошими гарнизонами, не могут гарантировать безопасность государства, так как живая сила в крепостях будет парализована в своих активных началах, а в них одних единственный верный залог успеха.

Нам необходимо, наконец, решить, какие крепости для обороны государства нам нужны, и классифицировать их относительную важность. Это относится как до существующих крепостей, так и до несуществующих крепостей, так как может быть важнее выстроить крепость новую там, где она необходима, оставив имеющиеся крепости в том даже виде, как они теперь, чем доводить все имеющиеся до совершенного состояния. Я привел эту мысль лишь как пояснительный пример, показывающий важность этого вопроса и необходимость коллегиального его обсуждения.

Наши крепости все без исключения чрезвычайно далеки от того, чем они должны быть. Пока они не будут доведены до должного состояния, при составлении плана кампаний их и следует принимать за такую величину, какую они из себя в действительности представляют. Когда именно можно будет начать обновление существующих крепостей и созидание новых, если это последнее будет признано нужным, — это вопрос финансовый. Но теперь надо решить главное: что важнее — живая сила или крепости. Если на то и на другое денег одновременно нет, то-то, что будет признано главным — необходимо всемерно совершенствовать и поднять на должную высоту, а то, что будет признано менее

важным — только поддерживать, улучшая лишь в пределах насущной необходимости и возможности. Конечно, нужно ясно сознавать, что второе, т.е. признанное менее важным, далеко от совершенства и не составляет себе иллюзий при высших соображениях, до обороны государства относящихся.

До сих пор я затронул только одну часть, из которой складывается оборона государства — сухопутную армию. Остается другая часть — флот. Тут надлежит решить: в какой доле для России, по ее положению, успех обороны зависит от армии сухопутной и от флота. В зависимости от этого и средства, которые государство может тратить на свою оборону, должны быть распределены в соответственной пропорции на сухопутную армию и на флот.

Последние тяжелые годы после войны ясно показали, что самая слабая сторона нашего флота — это живая сила. Во флоте одинаково, как и в сухопутной армии, живая сила — главное. Следовательно, прежде всего надо выяснить причины, почему живая сила флота не на должной высоте, ее исправить, довести до желанного состояния и дать ей устройство, соответственное боевым и техническим потребностям флота. По мере накопления соответственной живой силы должно идти и кораблестроение. Согласно тех сумм, которые государство может тратить на флот, должно быть определено: какие цели и в каких морях флоту посильны и какие задачи наиболее обеспечивают успех действий флота в каждом море и при наличии каких средств. При этом нужно классифицировать моря по их важности в смысле общей обороны государства и по тем задачам, которые в каждом море флоту посильны. В соответствии с этим должна быть создана на несколько лет судостроительная программа для каждого моря. Очевидно стратегическая оценка морей должна быть сделана совместно сухопутным и морским генеральными штабами и ими же определены задачи флота в каждом море. Затем почти все сказанное про сухопутную армию применимо, за малыми исключениями, и к флоту.

Все вышеизложенное, если будет признано заслуживающим внимания, и удостоилось бы принципиального одобрения, вызывает необходимость:

Определить относительное значение армии и флота в деле обороны государства и в соответствии с этим распределить между военным и морским ведомствами те средства, которые государство может дать на свою оборону.

Составить план разработки всех вопросов, до государственной обороны относящихся.

Передать эти вопросы, согласно составленному плану, для дальнейшей их разработки в соответственные инстанции.

Свести разработанные вопросы в общую программу.

Согласовать эту программу с ассигнуемыми средствами и расчленив ее исполнение на года для проведения ее в жизнь в строгом и последовательном развитии.

Очевидно, последнее может быть осуществлено после санкции ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА и утверждения ассигнований согласно основным законам.

Параллельно с ходом вышесказанного должна идти работа начальника Генерального штаба по усовершенствованию и составлению планов кампаний при всех наиболее вероятных комбинациях коалиций против нас.

На характер всех вышеуказанных работ должен влиять элемент времени. Торопливость — враг успеха. Но надо помнить, что события не ждут, а мы более чем не готовы. Следовательно, энергия должна быть наивысшего напряжения и необходимость ее и труда должна быть признана всеми участниками работы. Еще необходимое условие успеха — розни никакой, все как один, работать, помня, что мы дети одной земли и служим одному Царю.

*Генерал-Адъютант Николай.
25 декабря 1907 года.*

Там же. Л. 3–6 об. Типографский экземпляр с авторской подписью.

Великий Князь Николай Николаевич по опыту Русско-японской войны преобразовал русскую конницу, покрывшую себя новой славой в Первую мировую войну. Командуя гвардией и Петроградским военным округом в 1909–1914 годах, Великий Князь создает примерный, образцовый округ для всей Империи. В 1905–1909 годах, руководя «Советом Национальной Обороны», именно он дает импульс планомерной подготовке государства, в том числе и военно-морского флота, к войне. Великий Князь, как талантливый полководец, учел задолго до начала Первой мировой войны её прогнозируемый характер и в 1913 году, командуя указанным округом, осуществил впервые совместные маневры Армии и Флота. Эти маневры с предоставлением широкой инициативы командирам отдельных частей были образцом для всей Европы.

С 20 июля 1914 по 23 августа 1915 года Николай Николаевич являлся Верховным Главнокомандующим. Он был смещен по настоянию императрицы Александры Федоровны, опасавшейся усиления его влияния. Авторитет Великого Князя в России был высочайший. С августа 1915 по март 1917 года он являлся Главнокомандующим Кавказской армией и был Наместником царя на Кавказе.

Первая мировая война, как и предполагал Великий Князь, дала флоту новую тактику — не организация и проведение генерального боя, а совместные, согласованные по цели, месту и времени действия армии и флота. Многие идеи, высказанные Великим Князем о задачах Императорского флота, нашли свое подтверждение в период Первой и Второй мировых войн и являются актуальными и в настоящее время. Сегодня, говоря о проблемах возрождения ВМФ современной России, его задачах, специалисты в очередной раз должны внимательно изучить высказывания одного из умнейших деятелей нашей Родины — Великого Князя Николая Николаевича. Особенно ценны для практики идеи по вопросам совместного использования Армии и Военно-морского флота, а также актуальные сегодня вопросы перебазирования сил флота. К сожалению, сложные отношения Великого Князя при дворе не позволили ему внедрить в боевую деятельность нашей армии многие решения. Генерал от кавалерии, сын Великого Князя Николая Николаевича получил образование в Николаевском инженерном училище. В 1876 году он закончил Николаевскую академию Генерального штаба. Великий Князь Николай Николаевич (младший) — активный участник русско-турецкой войны 1877–1878 годов. В 1877 году



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ
ВЫСОЧЕСТВО ВЕЛИКИЙ
КНЯЗЬ НИКОЛАЙ
НИКОЛАЕВИЧ, ВЕРХОВНЫЙ
ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ
АРМИИ И ФЛОТА, В БОЗЕ
ПОЧИЛ 23 ДЕКАБРЯ 1928 Г.

Николай Николаевич командовал эскадроном, а затем дивизионом лейб-гвардии Гусарского полка. В 1888 году он получает назначение командиром бригады, а в 1890 году командиром кавалерийской дивизии. С 1895 года Великий Князь Николай Николаевич — генерал-инспектор кавалерии. В 1901 году генерал от кавалерии Великий Князь становится главнокомандующим войсками гвардии и Петербургского военного округа, а затем и Председателем Совета государственной обороны. Великий Князь имел огромный авторитет в Вооруженных силах Российской Империи. Это был истинный полководец. Однако при дворе его положение постоянно осложнялось. Это приводило к тому, что очередной талантливый

воначальник России был вынужден тратить свои силы и энергию на преодоление дворцовых интриг, в ущерб исполнению своих далеко идущих замыслов по реформированию Вооруженных сил и обеспечению военной безопасности Империи. Скорее всего, такое отношение к Великому Князю также было подготовлено в европейских державах. Это особенно наглядно проявилось перед началом Первой мировой войны.

Русский адмирал А.И. Русин, вспоминая о первых днях Первой мировой войны, в частности, отмечал: «... кому мы обязаны готовностью флота с первого же момента войны встретить врага на уже подготовленной позиции в случае его нападения на нашу столицу? Это был Великий Князь, взявший на себя ответственность не препятствовать постановке главного минного заграждения в Финском заливе ещё до начала войны». Великий Князь Николай Николаевич до конца своих дней трепетно относился к флоту. Поэтому в последний путь его провожал кормовой Георгиевский флаг с крейсера «Память Меркурия». Похоронен Великий Князь, генерал от кавалерии, Верховный Главнокомандующий Николай Николаевич в Каннах.

Весомый вклад в дело восстановления отечественного флота внесли и Великие князья, флигель-адъютант, контр-адмирал Кирилл

Владимирович, а также младший сын Александра Третьего Михаил Александрович.

Его Императорское Высочество Великий князь Кирилл Владимирович сын Великого Князя Владимира Александровича родился в 1876 году. Общее образование он получил под наблюдением Августейших родителей, а специальное в Морском кадетском корпусе и в Военно-морском отделе Николаевской морской академии. В мае 1896 года Великий Князь Кирилл Владимирович был произведен в мичманы с назначением флигель-адъютантом к Его Величеству. В должности вахтенного офицера и вахтенного начальника Великий Князь Кирилл Владимирович совершил длительные плавания на крейсерах 1 ранга «Россия», «Генерал-Адмирал», а также на броненосцах «Ростислав» и «Пересвет». В период 1902–1903 Кирилл Владимирович исполнял должность старшего офицера на крейсере «Адмирал Нахимов». В марте 1904 года он назначается начальником военно-морского отдела штаба командующего флотом в Тихом океане. Двоюродный брат Николая II, Великий Князь, контр-адмирал Свиты императора Кирилл Владимирович участвовал в Русско-японской войне. Находился вместе с командующим флотом вице-адмиралом С.О. Макаровым на борту броненосца «Петропавловск», когда тот подорвался на mine (?), остался жив. В 1905–1908 годах Великий Князь находился в отставке.

В 1909 и 1910 годах Кирилл Владимирович исполнял должность старшего офицера крейсера «Олег», в 1912 году командовал этим крейсером. В годы Первой мировой войны Великий Князь Кирилл Владимирович являлся командиром Гвардейского флотского экипажа и начальником морского батальона. В эмиграции Великий князь Кирилл Владимирович был одним из претендентов на русский престол. В 1924 году он объявил себя Императором Всероссийским.

Великий Князь, генерал-адъютант Михаил Александрович, кроме обычных государственных учреждений, куда он входил по своему по-



ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
КИРИЛЛ
ВЛАДИМИРОВИЧ



ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
МИХАИЛ
АЛЕКСАНДРОВИЧ



ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
СЕРГЕЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ГОСУДАРЬ
ИМПЕРАТОР
НИКОЛАЙ II
АЛЕКСАНДРОВИЧ



СЕМЬЯ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО
ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ
ИМПЕРАТОРА
НИКОЛАЯ II АЛЕКСАНДРОВИЧА

ложению, являлся шефом нескольких военных частей гвардии и флота.

Укрепление обороноспособности и военной мощи Российской Империи исторически связывают также и с Великим князем, генерал-губернатором Москвы Сергеем Александровичем.

Особую любовь к Императорскому флоту передавал своим детям и Его Величество Государь Николай II. Это касалось не только наследника цесаревича. Об этом свидетельствует, например, фотография, на которой запечатлены Великие Княжны в матросских тельняшках.

В возрасте 14 и 12 лет братья, Великие Князья Константин Николаевич и Дмитрий Николаевич, проходили службу на учебном судне, на котором они изучали порты Финского залива. Через два года Великие Князья были переведены на «Варяг». Следует отметить, что три поколения семьи Великого

Князя Константина Николаевича были одновременно и моряками, и конногвардейцами. Константин Николаевич желал, чтобы и Дмитрий Константинович связал свою жизнь с военным флотом. Семейные традиции накладывали отпечаток на жизнь и даже игры всех детей Великого Князя Константина Николаевича. В Стрельне, где жила семья Великого Князя, перед дворцом, при спуске с террасы была устроена пристань. Отсюда по специальным каналам можно было выйти в залив. К детям Константина Николаевича была представлена команда матросов, а с южной стороны дворца была сооружена тренировочная мачта, имитирующая оснастку парусного судна.

Однако Великий Князь Дмитрий Константинович с детства полюбил лошадей больше, чем море. Эта любовь и определили его дальнейшую судьбу.

Мы уже отмечали, что итоги Цусимы внимательно изучали на флотах всего мира, и из трагедии 2-й Тихоокеанской эскадры мировая флотская общественность извлекла два всеобщих урока. Во-первых, стало понятно решающее значение полной скорости хода боевых кораблей. Быстроходные линкоры адмирала Того практически определили место, время и характер морского сражения, навязали русской эскадре свою тактику. Медлительная и «неповоротная» русская эскадра, по мнению иностранных специалистов, была обречена, даже если бы ей командовал более одаренный и решительный моряк, чем вице-адмирал З.П. Рожественский, хотя, конечно, его недостатки сыграли на руку японцам. Несколько тихоходных кораблей погубили не только свои экипажи, но и всю эскадру, вынужденную подстраиваться под их ход.

Во-вторых, проявилось колоссальное преимущество артиллерии главного калибра — дальнбойных 12-дюймовых орудий. Вспомогательная артиллерия и торпедное оружие тоже сыграли свою роль, хотя они проявились в сражении на его заключительном этапе. Все решилось практически в течение первого часа, когда орудия главного калибра японцев открыли огонь на дистанции 7000 ярдов. В вооружении кораблей дальнбойной артиллерией таилось множество преимуществ, которые станут очевидными лишь впоследствии, а тогда, по «горячим следам», стало ясно, что 8- и 10-дюймовые орудия с относительно небольшой дальностью боя для линкоров — излишний балласт.

Так кончилась эпопея, давшая кошмарный исторический урок России вообще, а в частности, русскому флоту, который после этой национальной трагедии «сказочно быстро стал возрождаться на



ВЕЛИКИЕ КНЯЖНЫ
ТАТЬЯНА, МАРИЯ,
АНАСТАСИЯ



ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
ДМИТРИЙ
КОНСТАНТИНОВИЧ

идеях С.О. Макарова» и который, показал всему миру, на что способен русский гений, его настойчивость и трудолюбие. Подводя итог анализа опыта Русско-японской войны, еще раз приведем бессмертные слова С.О. Макарова: «Каждый военный или причастный к военному делу человек, чтобы не забывать, для чего он существует, поступил бы правильно, если бы держал на видном месте надпись: «Помни войну...».

Авторы в очередной раз имеют желание подчеркнуть мысль о том, что после всех событий японцы господствовали только на морском театре. Русская сухопутная армия в Маньчжурии по-прежнему была сильнее японской, имела, по сути, более чем достаточные резервы и в любой момент могла начать успешные боевые наступательные действия. К этому времени японская армия, наоборот, полностью исчерпала свои возможности, обученное пополнение в армию не поступало, боеприпасы в стране в требуемом количестве не создавались.

Всего к концу кампании действующая армия Российской Империи на Маньчжурском театре насчитывала около 790000 нижних чинов, из них 460000 были призваны из запаса и 330000 срочнослужащих. Японская армия в середине мая 1905 года насчитывала 334700 человек при 922 орудиях.

Финансовые средства Страны Восходящего солнца также были практически истощены. Русско-японская война стоила бюджету Российской Империи 2873 млн. руб., японские расходы на войну составили 2424 млн. руб. Япония находилась на краю банкротства. То, что Россия не воспользовалась сложившейся ситуацией, можно определить только одним жестким понятием — предательством её внутренних врагов. Учитывая состояние своей армии и возможности страны, японское правительство ещё в апреле 1905 года обратилось к правительству США с настоятельной просьбой о посредничестве в деле заключения мира с Россией. Мирные переговоры с Японией при посредничестве американского Президента Т. Рузвельта начались в Портсмуте (США) в августе 1905 года. США с первых минут переговоров отстаивали интересы Японии да и свои собственные интересы в Индийском океане. Т. Рузвельт, зная бедственное положение Японии и её неготовность продолжать боевые действия, «склонил Японию к уступчивости». Интересные высказывания приведены в мемуарах С.Ю. Витте: «В течение всех переговоров на конференциях говорили только я и Комура; вторые уполно-

моченные говорили весьма редко и весьма мало. Я все время выражал свои суждения так, что однажды вызвал у Комуры восклицание: «Вы говорите постоянно так, как победитель», на это я ему ответил: «Здесь нет победителей, а потому нет и побежденных».

Далее С.Ю. Витте отмечает: «Конечно, первая встреча с японцами была очень тягостна в смысле нравственном, потому что как бы там ни было, а все-таки я являлся представителем хотя и величайшей страны света, но в данном случае на войне побитой, и побитой не вследствие отсутствия с нашей стороны мужества, не вследствие нашего бессилия, а вследствие нашей крайней опрометчивости». О том, кто являлся истинным виновником нашего позора, говорят следующие слова из воспоминаний С.Ю. Витте: «Самое ужасное состояние человека, когда внутри, в душе его что-то двоится. Поэтому как сравнительно несчастны должны быть слабовольные. С одной стороны, разум и совесть мне говорили: «Какой будет счастливый день, если завтра я подпишу мир», а с другой стороны мне внутренний голос подсказывал: «Но ты будешь гораздо счастливее, если судьба отведет твою руку от Портсмутского мира, на тебя все свалят, ибо сознаться в своих грехах, своих преступлениях перед отечеством и богом никто не захочет и даже русский царь, а в особенности Николай II». Трудно брать на себя смелость оценивать деятельность Его Величества Императора Николая II в период Русско-японской войны. В то же время данному вопросу посвящены десятки, и даже сотни различных публикаций. В этих трудах оценка Императора представлена от позитивной до резко



ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЙ
ТАЙНЫЙ СОВЕТНИК
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
СОВЕТА МИНИСТРОВ
ГРАФ С.Ю ВИТТЕ
(1849–1915)



ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
ЯПОНИИ
В ПОРТСМУТЕ
ГОСПОДИН КОМУРА



ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЙ ПОСЛАННИК
И ПОЛНОМОЧНЫЙ МИНИСТР
ИМПЕРАТОРА ЯПОНИИ
ГОСПОДИН КУРИНО

негативной. Например, талантливый русский скульптор С.Т. Коненков в своей книге «Мой век» (С.Т. Коненков. «Мой век». Воспоминания. Издание второе, дополненное. М. Издательство политической литературы, 1988. 383 с.) на стр. 135, пишет: «... Но и здесь, в глуши, ощущалось приближение ещё более грозных событий. Крестьяне открыто возмущались тем, как ведётся война. Говорили о падении Порт-Артура, о поражении под Мукденом и о Цусиме. Крестьяне теряли былую веру в батюшку-царя. Помню, как бородатый дудинский мужик с понимающей усмешкой показывал мне сатирический рисунок в журнале. Под рисунком подпись такого содержания: «Японский император пишет русскому царю: «Тебе не со мной воевать, а вином торговать»», А ведь так и было. В разгар Русско-японской войны в изобилии были открыты «монополии», которые народ тотчас перекрестил в «винополии».

Великий Князь Константин Константинович по проблеме заключения мира с Японией в своих многочисленных дневниках писал: «В России одни кричат о необходимости кончить войну, другие настаивают на её продолжении. Я принадлежу к последним». В августе



С.Ю.ВИТТЕ
И СОПРОВОЖДАЮЩИЕ ЕГО
ЛИЦА В ПОРТСМУТЕ



ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ РОССИИ
С.Ю. ВИТТЕ

1905 года он пишет: «Мир не только не радует, но как будто даже пугает». 22 августа 1905 года он сделает последнюю запись по данному вопросу: «Государь, посылая Витте в Америку для переговоров о мире с японскими уполномоченными, был настолько уверен в неприемлемости наших условий, что не допускал мысли о возможности мира. Но когда Япония приняла наши условия, ничего более не оставалось, как заключить мир. Итак, Государь неожиданным образом попался и теперь, по выражению Оли (Ольги Константиновны), видевшей Его и Императрицу Александру Федоровну в Петергофе, они точно в воду опущенные. Наша действующая армия все увеличивается, становится значительно сильнее японской и готова к бою. Япония нуждается в деньгах, и теперь, когда военное счастье, наконец, могло бы нам улыбнуться, вдруг мир».

Уступки России после поражения были ничтожными. Итогом войны явилась передача Японии только южной части острова Сахалин и Курил. Российский Император в знак благодарности за успешный исход переговоров подарил главе своей официальной делегации С.Ю. Витте титул графа, которого впоследствии в шутку называли «графом Полусахалинским» (История Российского государства. ИМПАКС С-Петербург, 1994 год, 302 с.).



ПОРТСМУТ. ЗДАНИЕ, ГДЕ ПРОХОДИЛА МИРНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Однако истории известно, что основные документы по переговорам в Портсмуте для нашей делегации готовил один из ярких представителей династии Кочубеев, доверенное лицо Его Императорского Величества Николая II В.П. Кочубей. Последнюю точку в истории Русско-японской войны 1904–1905 годов поставил И.В. Сталин своим обращением к советскому народу в сентябре 1945 года: «Поражение русских войск в период Русско-японской войны легло на нашу страну черным пятном. Наш народ верил и ждал, что наступит день, когда Япония будет разбита и пятно будет ликвидировано. Сорок лет ждали мы, люди старого поколения, этого дня. И вот этот день наступил». Вторая предательская «сдача» Порт-Артура связана с известным политическим деятелем СССР Н.С. Хрущевым, который в 1955 году передал Порт-Артур Китаю.

24 июля 1913 года, в колыбели русского флота — Кронштадте, на Якорной площади, в Высочайшем присутствии, состоялось торжественное открытие памятника талантливому русскому адмиралу С.О. Макарову. Во всем блеске своего возрожденного величия и несокрушимой государственной мощи чествовала великая Россия славную память своего народного героя — верного сына Русского Императорского флота. В день открытия памятника по Морскому ведомству был издан приказ № 197.

Судьбе было угодно и нас сделать свидетелями и участниками создания могучего Военно-морского флота нашей единой Великой Родины — Союза Советских Социалистических Республик. Сегодня уже практически нет великого Военно-морского флота, нет и Великой страны. Но история ни на мгновение не останавливается на месте, и две могучие силы живут в душах наших людей — жажда будущего, нового, заветного и опасенье утратить прошлое, историческое, составляющие основу нашей памяти.



ПАМЯТНИК АДМИРАЛУ
С. О. МАКАРОВУ В Г. КРОНШТАДТЕ

«...История предков всегда любопытна для того, кто достоин иметь отечество», - считал Н.М. Карамзин. Мы преклоняемся и перед следующими словами Н.М. Карамзина: «... Я не верю той любви к отечеству, которая презирает его летописи или не занимается ими: надобно знать, что любишь; а чтобы знать настоящее, должно иметь сведения о прошедшем».

Мы вечно будем гордиться мужеством моряков эскадры Дальнего Востока. И не позволим ни себе, ни кому другому усомниться в целесообразности их великих подвигов. Епископу Каширскому Евдокиму принадлежат прекрасные слова: «Если мы не будем беречь святых страниц своей родной истории, то похороним Русь своими собственными руками».

В Евангелии от Иоанна указывается: «Больше сея любви ничтоже имать, да кто душу свою положит за други своя (Ев. от Иоанна гл. 15, 13).

А. Беломор в очерке «Памятка для моряков» отмечал: «Русские моряки на века доказали, что они свято преданы этим словам Евангелия, и наша Православная Церковь никогда, доколе она будет жить в этом мире, не забудет героев-защитников Великой Матери — Земли Русской». Действительно, экипажи русских кораблей при Цусиме подтвердили, что жизнь для них имела второстепенное значение в минуты опасности, грозившей незапятнанной чести родного Андреевского флага. Они все, и отошедшие в мир успокоения, и пережившие по воле Вседержителя тяжкие испытания, верно служили Царю, Родине и увековечили свои имена в списках русского военного флота. «Великая мать, земля русская, сокрушенно оплакивает детей своих, павших в виду Цусимы, вечно будет гордиться ими, и их доблесть и беззаветную преданность постоянно будет ставить в пример подрастающему поколению, посвятившему себя тяжелой службе на море». Русские моряки своим подвигом при Цусиме доказали на деле, что смерть не страшна, что храбрые умирают один раз, а трус ежеминутно и даже при первой мысли об опасности.

В своем очерке «Памятка для моряков» А. Беломор написал следующие проникновенные слова: «Господь не сулил победы русско-

му оружию. Но в могущественном и доблестном поведении погибших экипажей наших есть и утешение: не иссякла в русских людях, в сынах великой России беспредельная любовь к Родине. Пройдут годы, десятки лет, вырастет новое поколение, которое, руководствуясь горькими уроками минувшего, создаст новый флот. И флот этот гордо и победоносно будет бороздить моря и океаны Земного шара и, когда пройдет Корейским проливом, приспустит флаги и отсалюtuje нашим дорогим, безвременно погибшим братьям. Страна, имеющая таких доблестных сынов, есть великая страна. Ей ли, великой, на двух континентах раскинувшейся, сильной духом, не оправиться от тяжелых ударов? Ей ли, вступающей на новый путь в дальнейшей исторической жизни, заказаны моря и океаны? Конечно, нет. И нельзя жить, твердо не веря в это».

В заключительной части очерка «Памятка для моряков» её автор А. Беломор завещал: «Великие несчастья постигли наш флот в последнюю войну. Позорные события, подготовленные внутренними врагами могущественной Империи, работавшими на пользу внешних, в Кронштадте, в Севастополе, в Свеаборге и на крейсере «Память Азова», принизили дотоле почетное и завидное звание русского военного моряка.

Бесчестные, забывшие свой долг пред Матерью-Родиной люди вторглись в дружную морскую семью и смутили и возмутили её, подтолкнув на позорные злодеяния. Но нет проступков и самых тяжких грехов, которые не дано бы было людям, сделавшим их и их близким, братьям по оружию, искупить на земле, при доброй воле и твердой решимости».

Военно-морской истории известен факт катастрофы, подобной той, которую пережил русский флот в войне с Японией. Это было уничтожение французского флота при «Ла-хоче» в 1692 году. Французский флот не мог в течение почти целого столетия оправиться от этой катастрофы и лишь в войне 1778–1782 годов предстал перед англичанами в прежнем своем блеске. На что французским морякам и офицерам потребовалось почти сто лет, на то русским офицерам понадобилось «в неизмеримо более сложных условиях неполных 10 лет».

В «Зарубежном морском сборнике №3», 1929 года А. Бубнов написал такие слова: «...Вся эта грандиозная, воистину сказочная работа была в течение лишь восьми лет проделана энергией, любовью в своему делу и творческой силой тех офицеров, которым в награду за их геройское самопожертвование в Порт-Артуре, за страдания

и превзошедшие силу сопротивляемости человеческой природы напряжения на Второй эскадре Тихого океана, суждено было перенести полнейшее крушение родного флота и испытать до дна горькую чашу всеобщего негодования!

Правы были те английские и немецкие морские офицеры, которые под видом офицеров торгового флота на снабжавших 2-ую эскадру судах следили за её походом, когда они нам на Мадагаскаре говорили: «Ведь Вы с ума сошли, если хотите с такими судами и после такого похода вступить в бой с японским флотом. Ведь Вы же идете на верную смерть. Никто в мире, кроме Вас, Русских, неспособен на то, что Вы делаете». Это истинная правда, «ибо никто в мире, кроме русского матроса, офицера, не несет в своем сердце столько любви к своему делу, никто не способен принять столько муки за эту любовь, не потеряв надежду и веру, и никто не способен на столь беспредельный размах творческой работы, на который способен свободный русский человек. ...Пусть все, что здесь изложено,... послужит молодому поколению живительным источником бодрости и веры в светлое будущее Родного флота. Пусть оно помнит и твердо знает, что нет таких потрясений, из которых русский морской офицерский состав, сильный безграничной любовью и преданностью делу, не вывел бы Родной свой флот на славный путь былых побед, на путь, отмеченный Гангутом, Ревелем, Чесмой, Афоном, и Синопом».

Таким образом, трагический опыт Русско-японской войны позволил создать России принципиально новый флот, флот, достойный её морской истории.

Русско-японская война стала потрясением для всей страны. Цусимская трагедия — неслыханной доселе болью отразилась в душах миллионов людей. Тысячи моряков ушли на дно далёких японских проливов, приняв героическую смерть в неравном сражении. Они — гордость Отечества, пример новым поколениям, твердая гарантия будущих побед. Миру был явлен пример высочайшей доблести, самопожертвования и верности один раз данной присяге!

Сразу после окончания Русско-японской войны, ради грядущих побед, ради возрождения родного флота в Петербурге, вблизи корпусов Ново-Адмиралтейского завода по проекту архитектора М.М. Перетятковича было решено построить храм-памятник, который стал бы «символом братской могилы для погибших без погребения героев-моряков». У истоков создания храма стояли П.А. Столыпин, И.К. Григорович, Н.О. фон Эссен, лейтенант К.В. Солдатенков. Уже в 1906 году

во дворе Церкви Милующей Божьей Матери в гавани, был поставлен временный сруб, украшенный иконами покойного командира броненосца «Князь Суворов» капитана 1 ранга Игнациуса. Одновременно был учрежден Комитет для сбора средств на постройку каменного храма-памятника. Комитет находился под личным покровительством Императрицы Александры Федоровны, королевы Эллинов Ольги Константиновны и Его Высочества Великого Князя Константина Константиновича. Комитет составил воззвание к русскому народу о сборе средств на храм. В воззвании говорилось: «... Над тысячами мучеников-героев сомкнулась безжалостная морская бездна, не осталось по ним следа, и негде над прахом помолиться. Но не может примириться с этим сердце русского народа! Помянем же героев, принявших за Родину-мать мученический венец сооружением в столице России в знак народной благодарности и в назидание потомству храма-памятника подвижникам, по морям, разбросанным без могилы, без креста. В сей храм с начертанными на стенах именами погибших моряков-героев, на сияние Креста, на свет лампад, на призыв молитвенных поминовений слетятся чистые души погребенных и тут, в Святом Доме этом божьем, обретут они себе усыпальницу вечную!». Было собрано 273 тысячи рублей, при этом треть суммы пожертвовал Государь Император Николай Второй Александрович. Как и при создании храма Христа Спасителя в Москве, вся Россия откликнулась на строительство храма-памятника морякам. Храм был заложен 15 мая 1910 года. Работы осуществлялись под руководством инженера-строителя С.Н. Смирнова. 31 июля 1911 года уникальный храм-памятник был освещен в присутствии Его Величества Императора. Построенный в старорусском стиле, облицованный белым камнем, он прекрасно смотрелся со стороны Невы, замыкая собой перспективу Английской набережной. Мозаики храма были выполнены по эскизам М.В. Васнецова и Н.А. Бруни, каменные рельефы на фасаде создал скульптор Б.М. Сикешин. В храме было две церкви: верхняя — во имя «Спаса на водах», нижняя — во имя Николая Чудотворца. Иконостас был выполнен из светло-серого камня в древневизантийском стиле, а царские врата — по типу древних ростовских церквей. В алтаре размещались в три ряда изображения из мозаики. В верхнем ряду — почти шестиметровое изображение Спасителя, идущего по водам, во втором — большое изображение Таинства Евхаристии. Королева Эллинов Ольга Константиновна пожертвовала храму древнюю икону Шуйской Божьей матери, а Его Величество Великий Князь Константин Кон-

стантинович написал посвящение, выбитое на мраморе перед входом в храм: «РОССИИ СЛАВА, ГОРДОСТЬ И ЛЮБОВЬ, ЗА ПОДВИГ ВАШ, СТРАДАНИЯ И КРОВЬ МЫ СКОРБЬЮ ПЛАТИМ ВАМ И ВОСХИЩЕНИЕМ». На стенах и колонах верхнего храма были установлены бронзовые мемориальные доски с названиями всех погибших кораблей и фамилиями моряков. Над каждой доской помещалась либо корабельная икона, либо икона работы доблестного командира флагмана 2-ой эскадры Василия Васильевича Игнациуса.

Отношение Его Величества Императора Николая II Александровича к трагедии Цусимы и строительству храма можно выразить его словами: «Запечатлев неизгладимо в сердце моем прискорбное воспоминание о тяжких жертвах, понесенных русским народом в печальную годину минувшей войны, я считаю своим долгом совести почтить великий подвиг доблестных сынов России, бестрепетно положивших на поле брани жизнь свою за честь родной земли. Да будет память о них священна. Да сохранится она из века в век, озаренная благостным сиянием Православной церкви и непрестанно обновляясь в бесчисленных молитвах, возносимых за погибших воинов к Престолу Всевышнего».

На стенах и пилонах храма были укреплены бронзовые доски с именами всех павших моряков — от матроса до адмирала, 12 тысяч имен героев, достойных людской вечной памяти.

Строился храм на добровольные пожертвования всех граждан Российской Империи. Однако храм Спас-на-водах прослужил недолго. Согласно постановлению Президиума Леноблисполкома от 29 ноября 1931 года, было принято решение «о ликвидации и сносе церкви «Памяти морякам».



о. Николай Создатенков
Фото Владимира Кузнецова

До настоящего времени лишь чудом сохранились фрагменты нескольких мозаик, выполненных под наблюдением академика живописи Н.А. Бруни по эскизам художника В.М. Васнецова. Сегодня усилиями сотен патриотически-настроенных русских граждан, офицеров Военно-морского флота осуществляется возрождение храма Спас-на-Водах. Особая роль в восстановлении этой православной святыни принадлежит общественной организации «Санкт-Петербургский Комитет восстановления Храма Спас-на-

Водах» и его Председателю Правления В.А. Белькову. Глубоко символичным является тот факт, что у истоков этой жизнеутверждающей идеи стоит потомок К.В. Солдатенкова, патриот нашей страны, её Военно-морского флота Н.В. Солдатенков, проживающий в настоящее время во Франции.

Н.В. Солдатенков, являясь прямым потомком А.С. Пушкина, не только сохранил свою любовь к России, её славному Военно-морскому флоту, сегодня он активно участвует в становлении нового флота современной России, возрождении его славы и величия.

Авторы настоящей монографии выражают исключительную признательность этому скромному, красивому, честнейшему человеку, преданному Православной Вере, исторической Родине и Императорскому флоту. Они выражают признательность и его прекрасной супруге, матушке — Нине Георгиевне. Именно такими людьми всегда была богата и сильна русская земля. Именно они создавали славу и величие нашей Родины, способствовали становлению её духовности, Право-



ОТКРЫТИЕ МОРСКОГО ХРАМА
СПАСА-НА-ВОДАХ В 1911 ГОДУ



ЧАСОВНЯ ХРАМА СПАСА-НА-ВОДАХ.
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
АНГЛИЙСКАЯ НАБ. 2004 Г.



МОЗАИКИ ХРАМА «СПАС-НА-ВОДАХ», ВЫПОЛНЕННЫЕ ПО ЭСКИЗАМ В.М. ВАСНЕЦОВА



ПАМЯТНИК-ЧАСОВНЯ
«МОРЯКАМ, ОТДАВШИМ
ЖИЗНЬ ЗА ОТЕЧЕСТВО»



БРОНЕНОСЕЦ И ТЯЖЕЛЫЙ
АТОМНЫЙ КРЕЙСЕР «ПЕТР
ВЕЛИКИЙ»



КРЕЙСЕР 1 РАНГА «ВАРЯГ»



РАКЕТНЫЙ КРЕЙСЕР
«ВАРЯГ» В ЯПОНСКОМ МОРЕ



ХРАМ-ПАМЯТНИК «СПАС-НА-ВОДАХ»
МОРЯКАМ, ПОГИБШИМ В ВОЙНУ С ЯПОНИЕЙ,
НА АНГЛИЙСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ В ПЕТЕРБУРГЕ.
С.-ПЕТЕРБУРГ.

славной Веры и преданности своему долгу и Отечеству. Общение с такими людьми доставляет истинное наслаждение и духовно обогащает любого человека.

В 1996 году на территории Адмиралтейских верфей, во многом благодаря генеральному директору, герою России, Почетному гражданину Санкт-Петербурга, видному ученому-кораблестроителю В.Л. Александрову, был установлен памятник — часовня «Морякам, отдавшим жизнь за Отечество» с указанием уже 129 погибших кораблей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Героическая история отечественного Военно-морского флота продолжается более трех столетий. В сердцах и умах русских людей навеки запечатлены выдающиеся подвиги моряков, ставших народными героями. Вся славная летопись Российского государства проникнута описаниями боевых действий отечественного флота в Мировом океане. На протяжении всей истории морские сражения русских моряков отличались беззаветной стойкостью и мужеством, смелостью, отвагой, высочайшим воинским мастерством, преданностью вере и своему Отечеству. В боевую летопись отечественного Военно-морского флота навсегда вошли имена прославленных русских флотоводцев и военачальников В.А. Корнилова, Ф.Ф. Ушакова, П.С. Нахимова, С.О. Макарова, В.И. Истомина, В.С. Завойко, Г.И. Бутакова, И.Н. Изюльметьева, И.К. Григоровича, Н.О. фон Эссена, флотских офицеров командиров кораблей Щепеловича, лейтенантов Ненюкова и Пилкина, капитана 1 ранга Бойсмана, капитана 2 ранга Шульца и многих других героев морских сражений. Российский Император Николай I напутствовал свое воинство: «Где раз был водружен Русский флаг, там он должен развеяться до скончания века». Его Императорское Величество Император Александр III в своем Высочайшем приказе указывал военным морякам: «... На водах, свидетелях нашей доблести, уверяю вам охрану чести и достоинства России! ...».

Возвращаясь к трагическим событиям Русско-японской войны, вспомним с особым чувством благоговения доблестную гибель героического личного состава нашего флота и особенно броненосцев «Князь Суворов», «Бородино», «Император Александр III», «Наварин», «Ад-

мирал Ушаков», «Севастополь», крейсеров «Дмитрий Донской», «Варяг», «Светлана», эскадренных миноносцев «Громкий», «Блестящий», «Безупречный», «Стерегающий», «Буйный», канонерской лодки «Кореец», минного заградителя «Амур», до конца выполнивших свой святой долг перед нашей многострадальной Отчиной. Имена этих кораблей навсегда вошли в историю нашего флота. Каждый человек, преданный флоту, должен повторять эти имена, как молитву.

Опыт Русско-японской войны был положен в основу воссоздания нового Российского Императорского флота. Многие решения, принятые после Цусимы, являются и для современного Военно-морского флота России актуальными. Библейская истина гласит: «Ищите и обрящите!». Так и нам сегодня в уроках Русско-японской войны, в величайших принципах С.О. Макарова, в делах Н.О. фон Эссена и И.К. Григоровича следует искать выход из труднейшего положения, в котором оказался наш некогда могучий Военно-морской флот. «Помни войну» — вот основа реформирования флота России.

Те из нас, которым предстоит ещё продолжать службу в Военно-морском флоте возрожденной России или трудиться на верфях, в проектных бюро и судостроительных заводах, не должны даже на мгновение забывать завет Основателя Русского флота, Императора Петра Великого — «не ослабевать в военном деле, дабы не уподобиться жребию Монархии Греческой».

Завершая изложение этих страшных и одновременно весьма поучительных событий, ставших для России переломными, почтим память «погибших в боях адмиралов, офицеров и матросов Тихоокеанских эскадр и молитвенно преклоним наши головы перед их могилами, земными и морскими». В нашей памяти они будут жить вечно, одновременно являясь страшным упреком бездарности руководящего состава Империи и флота и прекрасным примером идеального служения своему Отечеству и любимому Военно-морскому флоту. Древняя мудрость гласит: «Делом создавайте о себе легенды. Боги начинали именно с этого...».

Военно-морской флот России на протяжении своей истории не раз был на краю гибели, но неукротимые силы русского народа всегда спасали его и поднимали на принципиально новый уровень развития. Нынешнее испытание Военно-морского флота России в его истории не самое сложное и оно вскоре пройдет. Так уже было. Веруем и исповедуем, что так будет всегда, пока живет Великая Морская Держава, наша Россия.

Понимая меру ответственности за представленный на суд специалистов и читателей свой скромный труд, авторы надеются в первую очередь на их внимательное, объективное и заинтересованное к нему отношение.



ХРАМ – ПАМЯТНИК
МОРЯКАМ
«СПАС-НА-ВОДАХ»



«ТОРЖЕСТВО ПРЕСВЯТОЙ
БОГОРОДИЦЫ» (ПОРТ-АРТУРСКАЯ)
ИКОНА БОЖИЕЙ МАТЕРИ.

МОЛИТВЫ ЗА РОССИЮ

КРЕСТОВОЗДВИЖЕНСКОГО ТРУДОВОГО БРАТСТВА:

На Отчизну нашу, Россию, излей благодать Твою, Боже! Да соединятся все народы, ее населяющие, в одну семью, Тебя, Отца Небесного, единомысленно исповедующую, всю жизнь свою единокорно по вере устрояющую, да будет едино стадо и единый Пастырь. Да будет хлеб насущный и духовный для всех без изъятия. Да будет мир и любовь между всеми и да будут бессильны козни врагов внутренних и внешних, злых сеятелей плевел на ниве Твоей, писанием, словом или делом вносящих шаткость в умы, горечь в сердца, соблазн, раздор и всякую скверну в жизнь. Пошли, Господи, делателей добрых на русскую ниву Твою, да огласят они ее глаголами правды Твоей, да просветят ее примером жизни по вере. Пошли, Господи, народу русскому чуткость сердца, да разумеет он святые речи избранников Твоих, да разумеет он святую волю Твою и неизменно и с радостью творит ее, да будет Русь воистину свята, да соединится она единомысленно и единокорно в одно великое Братство Христово, мыслямо, словом и делом верное Богу и Христу Его. Да будет Русь наша подлинно церковной державой, во всех делах своих руководствующейся учением Православной Церкви. Господи, Владыко мира! Посети Отчизну нашу благодатию Своею, да облечется она святостию, яко ризою, и да будут сыны ее во смирении своем достойны одежды брачной, в ней же внити надлежит в чертог Царствия Твоего. Аминь!

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Ярославский Е. Русско-японская война и отношение к ней большевиков, Гос-соцэкиздат, 1939 г., 46 стр.
2. Аварин В. Я. Империализм в Маньчжурии, 2-е, переизд. и доп. изд., т. I, Гос-соцэкиздат, 1934 г.
3. Адарида К. Поучения, извлеченные из опыта Русско-японской войны майором германской службы Иммануэлем, 1906 г.
4. Апушкин В.А. Русско-японская война 1904–1905 гг., изд. 2-е, «Образование», 1911 г., 208 стр.; 6 л. илл., изд. 1-е, 1910 г., 219 стр.; 1 л. карт.
5. Бартлетт Э. Осада и капитуляция Порт-Артура, перев. с англ. ген. штаба полк. Романовского, Спб., изд. Березовского, 1907 г., 500 стр.
6. Баумгартен О. А., В осажденном Порт-Артуре (Дневник сестры милосердия), 1906 г., 310 стр.
7. Беклемишев Н. О Русско-японской войне на море, Доклады IV (Военному и Морскому) отд. имп. русск. техн. об-ва и Лиге обновления флота, 1907 г., 110 стр.
8. Беломор А. Порт-артурская эскадра накануне гибели, Спб., 1908 г., 152 стр.
9. Богуславский Н. Д. Япония, Спб., 1904 г.
10. Борьба за Порт-Артур, перев. с австр., 1907 г., 200 стр.
11. Бубнов М. Порт-Артур. Воспоминания о деятельности 1-й Тихоокеанской эскадры и морских команд на берегу во время осады Порт-Артура в 1904 г., Спб., 1907 г., 294 стр.
12. Булгаков Ф, Порт-Артур. Японская осада и русская его оборона с моря и с суши, тт. I – II, Спб., 1905 г.
13. Быков П. Русско-японская война 1904–1905 гг., Военмориздат, 1942 г.
14. Виноградский А.Н. История Русско-японской войны 1904–1905 гг., вып. I и II. Спб., 1908–1912 гг.
15. Волонтер (Павлович М.) Русско-японская война (Причины, ход и последствия), Женева, «Искра», 1905 г.
16. Гюббенет Б. В осажденном Порт-Артуре, Спб., 1910 г.
17. Давелюи П. Борьба за овладение морем. Уроки Русско-японской войны. Разбор и критика., Спб., изд. Березовского, 1908 г., стр. 175.
18. Джемс Д. Осада Порт-Артура (перев. с англ.), Спб., 1907 г., 124 стр.
19. Дело о сдаче Порт-Артура. Обвинительный акт. Спб., 1907 г., 46 стр. (прилож. к газете «Слово» № 319, 1907 г.).
20. Дело о сдаче Порт-Артура. Отчет, изд. Березовского, Спб., 1908 г.
21. Добротворский Л.Ф. Уроки морской войны, Кронштадт, 1907 г., 152 стр.
22. Егорьев Е., Операция владивостокских крейсеров, Военмориздат, 1939 г.
23. Житков К. Адмирал Н. О. фон Эссен, Петроград, 1915 г.
24. Из дневника артурца. Блокада. Осада. Сдача, 1906 г., 164 стр.
25. Иллюстрированная летопись Русско-японской войны, Изд. «Новая журнальная иностранная литература», вып. I – XX.

26. История русской армии и флота, т. XV, Изд. «Образование», 1913 г.
27. История Русско-японской войны, Ред.-издатели М. Е. Барахатов и В. В. Функе, тт. I – VI, Спб., 1907–1909 гг.
28. Карамышев. Последний день Порт-Артура, 1907 г.
29. Кербер Л. Наши морские силы на Дальнем Востоке и японский флот. Популярное описание всех боевых судов и судов Прибрежной обороны обоих воюющих флотов, 108 стр.
30. Кинай М. Русско-японская война. Официальные донесения японских главнокомандующих сухопутными и морскими силами, т. I, 1908 г., 442 стр.
31. Кладо Н. Современная морская война. Морские заметки о Русско-японской войне, Спб., 1905 г., 354 стр.
32. Клеман-де-Кранпре. Падение Порт-Артура, перевод А. Хвостова, 1908 г., 156 стр.
33. Колчигин Б. и Разин Е. Оборона Порт-Артура в Русско-японскую войну 1904–1905 гг., Воениздат, 1939 г.
34. Костенко М.И. Осада и сдача крепости Порт-Артур (мои впечатления), Киев, 1906 г.
35. К Порт-артурскому судебному процессу. Обвинительный акт, Спб., 1908 г., 116 стр. (прилож. к № 1 «Военного сборника» за 1908 г.).
36. Русско-японская война. Из дневников А. Куропаткина и Н. Линевича, Гиз, 1925 г.
- «Красный архив», истор. журнал за 1922–1924 гг. (дневник Куропаткина).
37. Куропаткин А. Н. Отчет ген.-ад. Куропаткина, т. IV, Спб., Варшава, 1906–1907 гг., 427 стр.
38. Н.Н. Кутейников. Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром, Спб., 1905 г.
39. Левицкий Н.А. Русско-японская война 1904–1905 гг., Госвоениздат, 1935 г., 316 стр.
40. В. Лучини. Русско-японская война 1904–1905 гг. Библиографический указатель, Воениздат, 1939 г., 144 стр.
41. Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики, Военмориздат, 1943 г.
42. Журнал «Морской сборник» за 1904–1913 гг.
43. Немитц А. Очерк морских операций Русско-японской войны, 369 стр.
44. Новиков-Прибой А.С. Цусима, Военмориздат, 1939 г.
45. Ножин Е.К. Правда о Порт-Артуре, чч. I, II, Спб., изд. Артемьева, 1906–1907 гг.
46. Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа Военно-исторической комиссии по описанию войны, т. VIII, Оборона Квантуна и Порт-Артура, чч. I, II, Спб., 1910 г.
47. Олливе Э. Уроки морских войн, дальневосточной и испано-американской, перев. с франц., Спб., 1907 г., 129 стр.
48. Описание военных действий на море в 37 и 38 гг. Мейдзи (в 1904–1905 гг.). Составлено морским генеральным штабом в Токио, перев. с японского, тт. I – IV, Спб., Морской генеральный штаб, 1909–1910 гг.

49. Русско-японская война в сообщениях в Николаевской академии генерального штаба, чч. 1 и 2, Спб., 1906–1907 гг., стр. 395, 3, 20.
50. Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Морском генеральном штабе, кн. 1–12, 1910–1917 гг.
51. Санитарный отчет по флоту за Русско-японскую войну 1904–1905 гг., тт. I и II, Кронштадт, 1915 г.
52. Северов-Полилов. Душа порт-артурской обороны Роман Исидорович Кондратенко, 1909 г.
53. Семенов В. Расплата, трилогия, чч. 1–3, Спб., изд. Вольф, 1910 г.
54. Сеппинг Райт. С адмиралом Того. Описание 7-месячной действительной службы под его командой (Порт-Артур), перев. с англ., Спб., изд. Березовского, 335 стр.
55. Сидоров А. Русско-японская война (1904–1905 гг.), Воениздат, 1946 г., стр. 80.
56. Справочник «Военные флоты на 1904 год», Спб., 1904 г.
57. Фон Эссен Н. Краткий очерк деятельности флота в Порт-Артуре. Служба эскадренного броненосца «Севастополь», «Журнал общества ревнителей военных знаний» за 1906 г., IV, стр. 1–78.
58. Хронологический перечень военных действий флота в 1904–1905 гг., вып. 1–2, Спб., Комиссия для составления описаний действий флота в войну 1904–1905 гг., 1911–1912 гг.
59. Худяков П. Путь к Цусиме, 1908 г.
60. Центральный военно-морской архив. Фонды Русско-японской войны, 1904–1905 гг.
61. Щеглов А. Значение и работа штаба на основании опыта Русско-японской войны, Военмориздат, 1941 г.
62. Щеголев Н. Воспоминания порт-артурца 1903–1904 гг., 1905 г.
63. Русско-японская война 1904–1905 гг., кн. 1, Работа исторической комиссии по описанию действий флота, Спб., 1912 г., стр. 43.
64. Русско-японская война 1904–1905 гг., кн. 1, Работа исторической комиссии по описанию действий флота, Спб., 1912 г., стр. 52.
65. «Итоги войны». Отчет генерал-адъютанта Куропаткина, т. IV, Варшава, 1906 г., стр. 203–204.
66. Макаров С. О. Вопросы морской тактики и подготовки офицеров, Военмориздат, 1943 г., стр. 24–25.
67. Шишко Я. Одиннадцатимесячное сидение в Порт-Артуре, изд. Сытина, 1905 г., стр. 118.
68. Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы, отд. II, кн. 1, стр. 159.
69. Русско-японская война. Действия флота. Документы, отд. III, кн. 1, вып. 6, Спб., 1913 г., стр. 201.
70. Русско-японская война. Действия флота. Документы, отд. III, кн. 2, выл. 6, стр. 199.
71. Описание военных действий на море в 37–38 гг. Мейдзи, т. II, стр. 116.

72. Описание военных действий на море в 37–38 гг. Мейдзи, т. II, стр. 119–121.
73. Апушкин В. А. Русско-японская война 1904–1905 гг., 1910 г., стр. 153.
74. Житков К. Адмирал Н. О. фон Эссен, 1916 г., стр. 32–33.
75. Гюббенет Б. В осажденном Порт-Артуре, Спб., 1910 г., стр. 390.
76. Кокцинский И.М. Морские бои и сражения Русско-японской войны или причина поражения: кризис управления. Москва, «Фонд Андрея Первозванного», 2002 г., 440 стр.
77. Пикуль Валентин. Крейсера. Три возраста Окини-сан. Издательство: Вече, 2009.
78. Кемпбел Дж. Цусимское сражение («Warship», №№ 5–8, 1978).
79. Дженчуря Х., Юнг Д., Микель П. Боевые корабли императорского японского флота 1869–1945, 1982.
80. Летопись войны с Японией 1904–1905 гг. Статьи и рисунки, помещенные в журналах „ЛЕТОПИСЬ ВОЙНЫ С ЯПОНИЕЙ“ за 1904 и 1905 гг., с № 37-го по № 48-й.
81. Уткин Анатолий. Русско-японская война. В начале всех бед. Алгоритм, Эксмо, 2005 г.
82. Балакин С.А. Морские сражения Русско-японской войны. М., 2004. 96 с.
83. Беклемишев Н.Н. О Русско-японской войне на море. — СПб, 1907.
84. Беломор А.Е. Из Русско-японской войны (крейсерская деятельность). — СПб: типография «Санкт-Петербургских ведомостей», 1909.
85. Беломор А.Е. Порт-артурская эскадра накануне гибели. — СПб, 1908.
86. Гейден А. Итоги Русско-японской войны 1904–1905 гг. П., типография морского министерства, 1914.
87. Гибель кораблей и судов в Русско-японскую войну 1904–1905 годов. Исторические хроники / Сост. Ведерников Ю.В. Владивосток: Универсал, 1998. 74 с.
88. Егорьев В.Е. Операции Владивостокских крейсеров в Русско-японскую войну 1904–1905 гг. — М., Л.: Военно-морское издательство Народного Комиссариата Военно-морского флота Союза ССР, 1939.
89. Истомина Д.С. Бой при Чемульпо крейсера 1 ранга «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» с 11-ю рисунками для солдат и народа. — СПб: издание Н.С.Аскарханова, 1904.
90. Колчигин Б., Разин Е. Оборона Порт-Артурского флота в Русско-японскую войну 1904–1905 гг. М., 1939. 92 с.
91. Петров М.А. Трафальгар. Цусима. Ютланд. Л., 1925.
92. Пономарев И.И. Герои «Варяга». М.: Военное издательство, 1954.
93. Худяков П.К. Путь к Цусиме. — М.: типолитография Русского Товарищества печатного и издательского дела, 1907.
94. Левицкий Н.А. Русско-японская война 1904–1905 гг. М., 1935.
95. Бунич И.Л. Мученик Цусимы. Прелюдия к катастрофе. СПб: Зенит, 1999. 512 с.
96. Капитанец И.М. Флот в Русско-японской войне и современность. М., 2004.
97. Булгаков Ф. Порт-Артур. Японская осада и русская его оборона с моря и с суши, тт. I — II, Спб., 1905 г.

98. Виноградский А. Н. История Русско-японской войны 1904–1905 гг., вып. I и II. Спб., 1908–1912 гг.
99. Волонтер (Павлович М.). Русско-японская война (Причины, ход и последствия), Женева, «Искра», 1905 г.
100. Кинай М. Русско-японская война. Официальные донесения японских главнокомандующих сухопутными и морскими силами, т. I, 1908 г., 442 стр.
101. Кладо Н. Современная морская война. Морские заметки о Русско-японской войне, Спб., 1905 г., 354 стр.
102. Клеман-де-Кранпре, Падение Порт-Артура, перев. А. Хвостова, 1908 г., 156 стр.
103. Хронологический перечень военных действий флота в 1904–1905 гг., вып. 1–2, Спб., Комиссия для составления описаний действий флота в войну 1904–1905 гг., 1911–1912 гг.
104. Куропаткин А. Н. Русско-японская война, 1904–1905: Итоги войны, 1909.
105. Андриенко В. Г. Вадим Степанович Макаров // Кортик. 2003. № 1. С. 34–35.
106. Зернин А. Открытие памятника адмиралу Макарову // Морские записки. Т. XX. № 1–2. 1962. С. 39–43.
107. Макаров В. С. Материалы для истории флота в период гражданской войны 1917–1920 гг. Сибирь // Морские записки. Т. I. 1943. № 4. С. 102–114; он же. Материалы для истории флота... Т. XII. 1954. № 2. (Статья перепечатана в сборнике: Флот в Белой борьбе. М., 2002. С. 424–432.)
108. Плотников И.Ф. Александр Васильевич Колчак. Жизнь и деятельность. Ростов-на-Дону, 1998. Глава II.
109. Шмидт В. П. // Адмирал С. О. Макаров / Русская морская зарубежная библиотека. Нью-Йорк, 1934. № 31.
110. Переписка С.Ю.Витте и А.Н. Куропаткина в 1904–1905 гг. // Красный архив. — 1926. — Т.6(19).
111. Клейнов Г. Граф С.Ю. Витте. — Спб., 1906. С.10.
112. Витте С. Национальная экономика и Фридрих Лист. — Киев, 1889.
113. Материалы по денежной реформе 1895–1897 гг.: Вып. 1. - М., 1922.
114. Военная энциклопедия / Под ред. В. Ф. Новицкого и др.. — СПб.: т-во И.В. Сытина, 1911–1915. — Т. 1–16.
115. Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа военно-исторической комиссии по описанию русско-японской войны. Т.1–9. — Спб., 1910.
116. Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа военно-исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Морском ген. штабе Кн.1–4, 6, 7. — Спб.-Пг., 1912–1917.
117. Шварц А. В., Романовский Ю. Д. Оборона Порт-Артура. Ч. 1–2. Спб., 1908–10.
118. Шишов А.В. Загадка Порт-Артурской трагедии: тайна гибели адмирала Макарова: историческая гипотеза//Новый часовой. —1995. —№3. — С. 10–20.
119. Сорокин А. И. Оборона Порт-Артура. Изд. 3-е. М., 1954;

120. Сорокин А.И. Военное и военно-морское искусство во время героической обороны Порт-Артура // Русское военно-морское искусство. Сб. ст. / Отв. ред. Р.Н. Мордвинов. — М., 1951. С. 336–348.
121. Мемуары В. П. Костенко, инженера с эскадренного броненосца «Орёл», «На „Орле“ в Цусиме: Воспоминания участника русско-японской войны на море в 1904–1905 гг.» (1-е изд.: Л.: Судпромгиз, 1955).
122. Мемуары В. С. Кравченко, корабельного врача с крейсера «Аврора», «Через три океана. Воспоминания врача о морском походе в Русско-японскую войну 1904–1905 годов» (СПб., 1910).
123. Добротворский Л. Ф. Уроки морской войны. — Кронштадт: типография газеты «Котлин», 1907.
124. Таубе Г. Н. Последние дни Второй Тихоокеанской эскадры. — СПб., 1907.
125. Озеров М. Гибель броненосца «Сисой Великий» // Котлин. 1906. № 148.
126. Хорошавин А. И. Цусима. // Морские записки, издаваемые обществом бывших русских морских офицеров в Америке под редакцией ст. лейтенанта Г. Н. Таубе. — Нью-Йорк, 1955. — Т. XIII.
127. Смирнов М. И. Цусима (Сражение в Корейском проливе 14-го и 15-го мая 1905 года). — СПб., 1913.
128. Лаур Г. Цусима. — СПб.: Тип. Морского министерства, 1911.
129. Гинцбург Б. К разъяснению загадок в Цусимском бою. — СПб: типография Я. Баянского, 1907.
130. Кинай М. Русско-японская война. Официальные донесения японских главнокомандующих сухопутными и морскими силами / Пер. с англ. — Т. 1, 2. — СПб., 1908–1909.
131. Русско-японская война. Действии флота. Документы, отд. III, кн. 1, вып. 2, стр. 72–73.
132. С.О. Макаров. Вопросы морской тактики и подготовки офицеров, Военмориздат, 1943 г., стр. 24–25.

Благодарности

Авторы выражают особую признательность и благодарят:

Главнокомандующего Военно-морским флотом России адмирала В.В. Чиркова.

За конструктивное отношение, большую организационную помощь, информационную поддержку, ценные рекомендации и предложения в процессе написания книги и подготовки ее к изданию.

Главнокомандующих ВМФ СССР и России, ведущих военных экспертов:

Главнокомандующего ВМФ — заместителя Министра обороны СССР Героя Советского союза адмирала флота Чернавина Владимира Николаевича;

Главнокомандующего ВМФ адмирала флота Громова Феликса Николаевича;

Главнокомандующего ВМФ адмирала флота Куроедова Владимира Ивановича;

Главнокомандующего ВМФ адмирала флота Масорина Владимира Васильевича;

Главнокомандующего ВМФ адмирала Высоцкого Владимира Сергеевича.

Президента Академии геополитических проблем генерал-полковника, доктора исторических наук, профессора Ивашова Леонида Григорьевича;

Первого вице-президента Академии геополитических проблем, капитана 1 ранга, доктора военных наук, профессора Сивкова Константина Валентиновича.

Каждый из них выступил не только в качестве рецензентов рукописи, но высказал свои замечания и соображения о причинах и последствиях Русско-японской войны, этого трагического и одновременно героического этапа российской истории, а также о

роли ВМФ в современный период нашей истории, которые с вниманием и благодарностью были восприняты авторами.

Адмирала Н.М. Максимова, начальника ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия им. Н.Г. Кузнецова» – за благожелательное внимание, конструктивное участие в обсуждении концепции и содержания издания.

Н.В. Солдатенкова, общественного деятеля, коллекционера, почетного члена Парижского Морского Собрания и правления Комитета Восстановления Храма Спаса-на-Водах (Цусимская церковь) в Петербурге, председателя Бургундского Общества Друзей Санкт-Петербурга. За многолетнюю деятельность по поиску и возвращению на Родину исторических материалов и документов, в том числе уникальных материалов и реликвий, связанных с Русско-японской войной, часть из которых была использована авторами при написании этой книги.

В.П. Кузина – большого знатока военно-морского искусства и истории Военно-морского флота, научного консультанта издания.

Всемирный клуб петербуржцев и его Президента М.Б. Питровского за поддержку и пропаганду идей сохранения памяти героических защитников Отечества.

Издателя. За профессионализм, конструктивность и доброжелательность.

Монография

Половинкин В.Н., Фомичев А.Б.

Под общей редакцией Главкомандующего ВМФ РФ адмирала В.В. ЧИРКОВА

ПОХОД В БЕССМЕРТИЕ

Редактор С.Ю. Иванов
Технический редактор Е.Н. Половинкина
Художник С.Ю. Иванов
Верстка О.Е. Цирценс

Издательство "АИР" 2013 г.
199155, Санкт-Петербург, ул. Одоевского, д. 24.
тел. 812 967-30-31
e-mail: info@air.spb.ru

Связаться с авторами можно по электронной почте
e-mail: vnpolo@yandex.ru

Заказ № 102. тираж 1000

Отпечатано в типографии ООО «ИПК БИОНТ»
199026, Санкт-Петербург, Средний пр. дом 86
Тел.: (812)322-6843

ISBN 978-5-906224-03-3

