

А.И. Угрюмов

помним войну

Люди Цусимы

Русские моряки
в героической эпопее



Александр Иванович Угрюмов
Люди Цусимы. Русские
моряки в героической эпопее
Серия «Помни войну»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=67279373

*Люди Цусимы. Русские моряки в героической эпопее: Гангут; Санкт-Петербург; 2021
ISBN 978-5-85875-614-9*

Аннотация

Эта книга о моряках 2-й Тихоокеанской эскадры, погибших или оставшихся в живых в ходе трагического морского Цусимского сражения русско-японской войны 1904–1905 гг. Показано их мужество и подвиги, совершенные во имя присяги и верности Отечеству, несмотря на крайне тяжелые условия сражения. Рассказывается также о судьбах моряков, выживших после Цусимы и об их вкладе в развитие флота после войны. Впервые в одной книге приведены все доступные фотографии участников сражения. Книга может быть полезна всем, интересующимся историей российского военно-морского флота и судьбами людей, посвятившими ему всю свою жизнь.

В формате PDF А4 сохранён издательский дизайн.

Содержание

Цусимская церковь	5
Цусимская эпопея	12
Формирование эскадры	12
Океанский поход	23
Цусимское сражение	41
Конец ознакомительного фрагмента.	50

Александр Угрюмов

Люди Цусимы.

Русские моряки в героической эпопее

*«Сражаются не корабли, а люди...»
Вице-адмирал Степан Осипович Макаров*

*«Между русскими солдатами нет героев, есть
только люди, исполняющие свой долг даже до
смерти, но исполняющие его просто, от сердца... Та
сила велика, которая не осознает величие»
Генерал Михаил Иванович Драгомиров*

© Угрюмов А. И., 2021

© ИПК «Гангут», 2021

Цусимская церковь

Вместо введения

С 1911 по 1932 год на берегу Невы, у истоков Ново-Адмиралтейского канала, стоял уникальный храм-памятник, ставший символом братской могилы погибших наших моряков в русско-японской войне 1904–1905 годов.

Храм состоял из двух церквей: Христа Спасителя в память Гефсиманского борения и Святителя Николая Чудотворца. Торжественное освящение храма, созданного известными архитекторами М. М. Перетятковичем, Н. В. Покровским, инженером и знатоком истории С. Н. Смирновым, состоялось 31 июля 1911 года. В качестве архитектурного прообраза будущего храма были выбраны старые русские церкви XII века – Покров-на-Нерли и Дмитриевский собор во Владимире.

Храм строили исключительно на народные пожертвования. Император Николай II учредил «Особый комитет для повсеместного в России сбора пожертвований на постройку храма в память русских моряков, погибших в Цусимском и других боях». В Петербург приходили переводы со всех концов Российской империи, жертвовали многие, в том числе и прежде всего вдовы, матери, сестры и братья погибших моряков, кто сколько мог. Так, мать старшего инжене-

ра-механика погибшего броненосца «Князь Суворов» Б. В. Вернандера внесла всего 3 рубля из своих вдовьих средств, оставшихся от поездки в Петербург на панихиду. Сбор денег продолжался недолго, около года. В ходе него было собрано 302.888 руб. 73 коп., чего вполне хватало на постройку.

Уникальность новому храму придавало огромное мозаичное изображение Спасителя, шествующего по водам и благословляющего всех пришедших к Нему. Благодаря этому главному изображению храм и получил народное название Спаса-на-Водах. Внутри храма были помещены медные доски с названиями 81-го корабля-участника войны с фамилиями погибших на них моряков, с указанием их воинских званий, чинов и занимаемых должностей, от вице-адмирала С. О. Макарова до последнего матроса, – всего 8 015 человек.

*Храм Христа Спасителя
(«Спас-на-Водах»). С.-Петербург.
1911. Фото К. Булла*



Храм Христа Спасителя

Храм Спаса-на-Водах часто назывался в народе Цусим-

ской церковь в память о второй по числу погибших моряков катастрофе за всю историю существования русского флота (опережает по потерям Цусиму только 2-е Роченсальмское сражение русско-шведской войны 28–29 июля 1790 г.). Рассказ о Цусимском сражении в мае 1905 года будет дальше, а теперь отметим только, что из 8 015 жертв морских боев русско-японской войны 5 045 погибших на ней моряков приходится на Цусиму. Все они честно выполнили свой воинский долг в крайне тяжелых условиях сражения.

Великая самоотверженность моряков в Цусимском сражении тем более поражает, что трагический исход этой грандиозной экспедиции 2-й Тихоокеанской эскадры из Балтики на Дальний Восток был ясен заранее. Командир броненосца «Император Александр III» капитан 1 ранга Н. М. Бухвостов без обиняков выразил мнение многих офицеров на корабельном банкете перед уходом из Кронштадта: «Вы желаете нам победы. Нечего и говорить, как мы ее желаем. Но победы не будет!.. Я боюсь, что мы растеряем половину эскадры в пути; а если этого и не случится, то нас разобьют японцы: у них и флот исправнее, и моряки они настоящие. За одно ручаюсь: мы все умрем, но не сдадимся».

Бухвостову вторил и корабельный врач крейсера «Изумруд», а затем и крейсера «Аврора» В. С. Кравченко: «Ох, что-то нет у нас веры во вторую эскадру, хотя по наружному виду она и представляет такой грозный вид... не нужно и пессимистом быть, чтобы ясно видеть, что, кроме стыда и

позора, нас ничего не ожидает... В общем, у нас, моряков, так сердце болит, что трудно себе представить...»

Поэт и журналист Сергей Маковский подытожил эти ожидания:

Не все ль равно, пусть цель далеко,
Эскадре нашей нет преград.
Мы будем плыть, мы дети рока,
Мы не воротимся назад.

Военный человек выполняет приказ, не обсуждая его содержания, и в этом смысле поход 2-й Тихоокеанской эскадры и последующий ее бой с японским флотом есть неукоснительное выполнение отданного приказа. Цусимское сражение закончилось полным разгромом русской эскадры, но мы не будем касаться подробно стратегии и тактики самого боя: об этом написаны сотни статей и десятки книг. Главная цель этой книги – показать русских моряков, которые оказались «в этом месте и в это время» и в безнадежных обстоятельствах не посрамили чести флота и выполнили свой воинский долг до конца, зачастую ценою своей жизни. Это книга памяти о русских моряках Цусимы.

Мы увидим полные списки всех офицеров боевых кораблей, ушедших в Цусиму, проследим главные вехи их жизни, посмотрим на героические подвиги, ими совершенные, увидим их лица, наконец, узнаем, как дальше сложилась жизнь уцелевших в этом жестоком бою. По объективным обстоя-

тельствам основное внимание будет уделено офицерскому составу эскадры, о котором имеются достаточно полные сведения. Судьбы матросов и унтер-офицеров описаны в литературе отрывочно и неполно. Тем не менее мы расскажем и о них по мере возможности. Все даты до 1 февраля 1918 года указаны по старому стилю.

Закончить это краткое введение хочется словами Лаврентьевской летописи XIV века, стоящими в эпитафии к официальной истории русско-японской войны: «И ныне, господа отцы и братья, ожеся где буду описал, или переписал, или не дописал, чтите исправляя Бога ддя, а не кляните».

Благодарности

Выражаю большую благодарность научному редактору книги Роберту Владимировичу Кондратенко и Николаю Николаевичу Афонину, проделавшим большую работу по улучшению содержания книги; ООО «ИПК «Гангут» в лице генерального директора Юрия Александровича Жильцова и главного редактора Леонида Алексеевича Кузнецова, взявших книгу к изданию; Алексею Николаевичу Челомбитко, собирателю фотографий и биографических данных морских офицеров русско-японской войны 1904–1905 годов, за предоставление многочисленных материалов; директору Центрального Военно-морского музея генерал-майору Руслану Шамсутдиновичу Нехаю за предоставленные редкие

фотографии из архива ЦВММ; Сергею Даниловичу Климовскому, неизменно внимательному к работе автора над темой; моей жене Елене Эмильевне Смирновой, не только терпеливей 40-летнее увлечение мужа, но и поощрявшей его.

Цусимская эпопея Поход и бой 2-й Тихоокеанской эскадры

Формирование эскадры

Русско-японская война 1904–1905 годов возникла в результате противостояния России и Японии на Дальнем Востоке. Так случилось, что она оказалась самой «морской» в истории войн, в которых когда-либо участвовала Россия. Велась война на территории Маньчжурии, в северной части Китая, и доставка туда японских войск, а также их боевого и продовольственного снабжения осуществлялась только морем. Поэтому роль флота в войне была чрезвычайно велика. Победа Российского флота над Императорским Соединенным флотом Японии фактически означала бы и победу в сухопутной войне.

К моменту начала войны 27 января 1904 года Россия имела на Дальнем Востоке незамерзающую базу флота Порт-Артур в южной части Ляодунского полуострова, арендованную у Китая на 25 лет в 1898 году. Русский военный флот, находившийся на Дальнем Востоке, до начала войны состоял из Сибирской флотилии и Тихоокеанской эскадры. Уже в ходе

войны, в мае 1904 года, все морские силы Дальнего Востока получили наименование 1-й Тихоокеанской эскадры.

В состав 1-й Тихоокеанской эскадры входили 7 эскадренных броненосцев, 9 крейсеров 1 ранга, 2 крейсера 2 ранга, 2 минных транспорта, 7 мореходных канонерских лодок, 22 эскадренных миноносца и несколько вспомогательных кораблей и судов. Внушительная сила!

Именно эти корабли и должны были закрыть путь японскому флоту в Корею, где высаживалась японская армия для дальнейшего продвижения в Маньчжурию. Но этого не произошло по ряду причин. Незамерзающий в отличие от Владивостока Порт-Артур действительно был удобен для стоянки кораблей, но в силу морфологии своих берегов существенно затруднял боевые действия русской эскадры. Выход эскадры в море происходил через узкий пролив, последовательно по одному кораблю, и занимал не менее двух часов, за которые ситуация на море могла кардинально измениться. Кроме того, японцы принимали меры по блокированию русского флота, минировав подходы к порту, а также пытаясь заградить выход из пролива затопленными судами. Наконец, среди командования 1-й Тихоокеанской эскадрой в начале военных действий преобладали оборонительные настроения, а вице-адмирал Степан Осипович Макаров, прибывший из Петербурга и стремившийся оживить ее боевую активность, погиб при взрыве на японской мине броненосца «Петропавловск» 31 марта 1904 года, всего через месяц с

небольшим после вступления в должность. Таким образом, 1-я Тихоокеанская эскадра не смогла эффективно противодействовать японскому флоту – прервать высадку японских войск в Корее, а затем и на Ляодунском полуострове и их регулярное снабжение по морю. В результате сухопутные победы японской армии следовали одна за другой: Тюренчен, Вафангоу, Ляоян, Шахе, сдача Порт-Артура и, наконец, почти удавшееся стратегическое окружение русской армии у Мукдена.

Но еще до гибели адмирала Макарова стало ясно, что для достижения перевеса над японцами в море следует послать на помощь фактически запертой в Порт-Артуре 1-й Тихоокеанской эскадре корабли Балтийского флота. Вот как передает мысли и настроения большей части моряков бывший младший помощник судостроителя В. П. Костенко на страницах своей книги «На Орле в Цусиме»: «... Все сходились на необходимости немедленной посылки подкреплений на Восток в составе всех судов, годных для дальнего перехода и представляющих боевое значение. И тогда уже, после соединения наших сил Тихого океана и Балтики, вступить в решительное единоборство с японским флотом за главенство в море». Были и иные мнения, но 10 августа 1904 года в Петергофе состоялось Особое совещание под председательством императора Николая II, в котором участвовали великие князья генерал-адмирал Алексей Александрович и Александр Михайлович, управляющий морским министер-

ством вице-адмирал Ф. К. Авелан, министр иностранных дел граф В. Н. Ламсдорф, военный министр генерал В. В. Сазаров и исполняющий должность начальника Главного морского штаба контр-адмирал З. П. Рожественский. Балтийскую эскадру решено было послать на Дальний Восток.

Одним из активных сторонников этой акции был контр-адмирал Зиновий Петрович Рожественский, пользовавшийся авторитетом в морских кругах и у самого императора Николая II. Именно его и назначили командовать Балтийской эскадрой, идущей на помощь русским морским силам на Дальнем Востоке.



Контр-адмирал Зиновий Петрович Рожественский

Основную силу балтийской эскадры, названной 2-й Тихоокеанской, составляли два броненосных отряда: в первый вошли четыре новейших однотипных эскадренных броненосца «Князь Суворов», «Император Александр III», «Бородино» и «Орёл», второй отряд составили эскадренные броненосцы «Ослябя», «Сисой Великий» и «Наварин», а также бронированный крейсер 1 ранга «Адмирал Нахимов». Крейсерские силы эскадры включали старый крейсер 1 ранга «Дмитрий Донской», относительно новые крейсера 1 ранга «Олег», «Аврора» и «Светлана», крейсера 2 ранга «Жемчуг», «Изумруд» и «Алмаз» (по сути, посыльное судно). В состав эскадры входили также 12 миноносцев, 3 из которых уже в походе из-за постоянных неисправностей в механизмах были оставлены в Средиземном море и вернулись на Балтику уже после окончания войны, плавучая мастерская «Камчатка», буксирный пароход «Русь» и госпитальное судно «Орёл». Эскадру сопровождали еще и 6 вспомогательных крейсеров, переоборудованных из коммерческих судов для действия на сообщениях противника.

Перед уходом эскадры на Дальний Восток, 26 сентября 1904 года, в Ревеле (ныне Таллин) состоялся ее императорский смотр. Корабли выстроились на рейде, и император Николай II в сопровождении командующего эскадрой контр-адмирала З. П. Рожественского, генерал-адмирала великого

князя Алексея Александровича и военного министра генерал-лейтенанта В. В. Сахарова посетил некоторые из них.



Первый броненосный отряд 2-й Тихоокеанской эскадры на царском смотре в Ревеле



Император Николай II на крейсере «Светлана» во время смотра 26 сентября 1904 года в Ревеле. Слева направо: управляющий Морским министерством вице-адмирал Ф. К. Авелан, военный министр генерал-лейтенант В. В. Сахаров, император Николай II, генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович, контр-адмирал З. П. Рожественский, командир «Светланы» капитан 1 ранга С. П. Шеин, министр императорского двора барон Б. В. Фредерикс

Посмотрим теперь, как комплектовалась эскадра людьми.

Что касается офицерского состава, положение было более или менее удовлетворительным. Хотя на кораблях, уходивших в поход, отмечался недостаток офицерского состава, он был пополнен моряками коммерческого флота, призванными на военную службу, им давался на время войны чин прапорщика по морской (судовождение), либо механической части (машина). Какое же образование было у моряков, ушедших в Цусиму? Прежде всего, они все закончили Морской кадетский корпус, а затем после необходимой выслуги многие поступали в так называемые офицерские классы (где получали дополнительное образование по одной из корабельных специальностей: артиллериста, минера, штурмана, водолаза – и становились сначала младшими, а затем и старшими офицерами-специалистами корабля в своей области. Морской кадетский корпус был закрытым учебным заведением исключительно для дворян и выпускал только строевых офицеров с чином мичмана. Далее они становились лейтенантами, капитанами 2 и 1 рангов, адмиралами. На следующий день после начала войны был объявлен так называемый «царский выпуск» из Морского кадетского корпуса: 129 кадетов без экзаменов покидали Корпус мичманами и распределялись в Порт-Артур, а потом и на 2-ю эскадру.

Техническим специальностям будущих моряков учили в другом заведении – Морском инженерном училище императора Николая I в Кронштадте. Далее вы встретите прошед-

ших моря и океаны поручиков, капитанов и полковников – все это выпускники Морского инженерного училища, они имели сухопутные чины особых Корпусов инженеров-механиков флота, флотских штурманов и артиллеристов.

В училище так же, как и в Морском корпусе, произошел досрочный выпуск 32 инженеров-механиков. А вот учащимся на корабельных инженеров досрочного выпуска не дали, не подразумевая их участия в военных действиях. Это вызвало бурю недовольствия среди них: все хотели идти на Восток, как пишет Костенко в своих дневниках. Но в конце концов на каждый новый броненосец по одному корабельному инженеру все-таки назначили. Среди них на броненосце «Орел» оказался и Костенко, потому что он участвовал в его строительстве.

Несколько хуже обстояло дело с нижними чинами эскадры – матросами и унтер-офицерами. Обнаруживавшийся некомплект экипажей кораблей пополнялся матросами не очень примерного поведения и недостаточной квалификации, списанных с других кораблей, призывали еще и запасных. Лучший летописец судьбы нижних чинов 2-й эскадры А. С. Новиков-Прибой, служивший унтер-офицером на броненосце «Орёл», в романе «Цусима» так описывает состав призванных из запаса: «Эти пожилые люди, явно отвыкнув от военно-морской службы, жили воспоминаниями о родине, болели разлукой с домом, с детьми, с женой. Война свалилась на них неожиданно, как страшное бедствие, и они,

готовясь в небывалый поход, выполняли работу с мрачным видом удавленников». Тем не менее матросы и унтер-офицеры в самом бою после утомительного, более чем 7-месячного похода, за малым исключением, проявили настоящий героизм и самоотверженность.

Океанский поход

После императорского смотра эскадра перешла в последний русский порт на Балтике – Либаву, и 2 октября 1904 года ее первый эшелон покинул родные берега. Часть кораблей эскадры из-за неготовности (крейсера «Олег», «Изумруд», «Урал» и миноносцы «Грозный» и «Громкий», «Пронзительный», «Резвый» и «Прозорливый») позже образовали так называемый «отряд догоняющих судов» под командованием капитана 1 ранга Леонида Федоровича Добротворского. Три последних миноносца, как говорилось выше, остались в Средиземном море и впоследствии вернулись на Балтику.

2-й Тихоокеанской эскадре предстояло пройти 18 000 миль, преодолеть два океана и, соединившись с 1-й Тихоокеанской эскадрой, добиться господства в Японском море. Существует много описаний этого грандиозного похода, мы же будем опираться на дневник флагманского корабельного инженера 2-й Тихоокеанской эскадры, старшего помощника судостроителя Евгения Сигизмундовича Политовского. Он вел ежедневные записи о делах на эскадре от Либавы до Цусимы. Письма с похода он отправлял жене – так они и уцелели, став впоследствии книгой «От Либавы до Цусимы». Во время похода с его бесчисленными поломками и авариями Политовский, будучи флагманским корабельным инже-

нером, носился с корабля на корабль, руководя работами по устранению повреждений. Наряду со знанием своего дела и опытностью, он обладал еще и твердым характером и умел отстаивать свою точку зрения перед грозным адмиралом Рожественским... Евгений Сигизмундович погиб в бою на броненосце «Князь Суворов».

Итак, 2-я Тихоокеанская эскадра вышла из Либавы 2 октября 1904 года. Вскоре, 5 октября, Рожественскому был присвоен чин вице-адмирала, как командующему крупным соединением кораблей, и одновременно он стал генерал-адъютантом императора. Эскадре предстояло пройти мимо берегов Англии, всегда враждебно относившейся к России, к тому же еще в 1902 году между Англией и Японией был заключен союзный договор. Ждали всяких провокаций, и они не замедлили явиться – 8 октября в 22 часа с концевоего транспорта «Камчатка» на головной броненосец поступила радиограмма: «Атакована восемью миноносцами со всех сторон!..» «Камчатка» уцелела, да и были ли они, миноносцы? Но у страха глаза велики, и уже в час ночи была пробита на эскадре боевая тревога – якобы обнаружили чужие миноносцы на пути главных сил.



Флагманский корабельный инженер 2-й Тихоокеанской эскадры Е. С. Политовский

Находившийся на кормовом мостике «Суворова» Политовский стал свидетелем развернувшихся событий: «Боже мой, что творилось на эскадре! Около часу ночи пробили боевую тревогу, заметив впереди корабли. Подпустили корабли близко, и началось. Что это было, не хватит слов! Все суда нашего отряда открыли огонь. Гул от выстрелов не смолкал. Прожектора светили. Я в это время был на кормовом мостике и прямо был оглушен и ослеплен от выстрелов. Зажал уши пальцами и сбежал вниз. Окончание смотрел со спардека, в прорезь парадного трапа. Небольшой пароход беспомощно качался на море, была ясно видна черная и красная окраска его борта, была видна одна труба, мостик. Людей наверху не видел. Вероятно, от страха спрятались вниз. Вот один, другой снаряд с нашего броненосца попал в этот несчастный пароход. Я видел взрывы...»

До сих пор неясно, были ли там враждебные миноносцы, но действительно пострадали лишь мирные английские рыбаки. Один английский рыболовный бот был потоплен, пять повреждено, двое рыбаков были убиты, шесть ранено. Это происшествие, известное как Гульский инцидент, позднее разбиралось специальной международной комиссией в Гааге с участием свидетелей – нескольких офицеров с эскадры. Пострадавшим рыбакам русское правительство выплатило 65 000 фунтов стерлингов... Досталось и своим: снаряды русской эскадры попали в крейсер «Аврора», и осколки

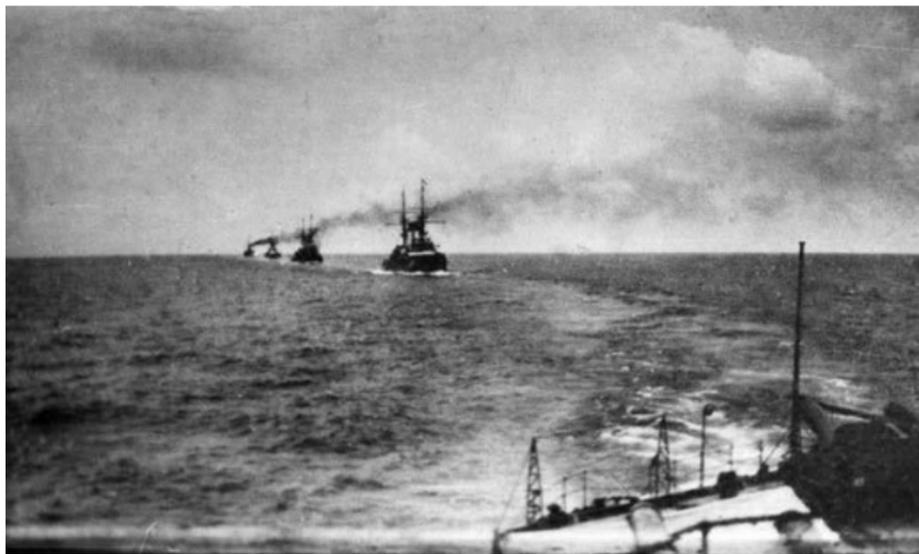
убили матроса и оторвали руку у священника, который вскоре умер.



Английские рыбаки показывают результаты обстрела их судов русской эскадрой

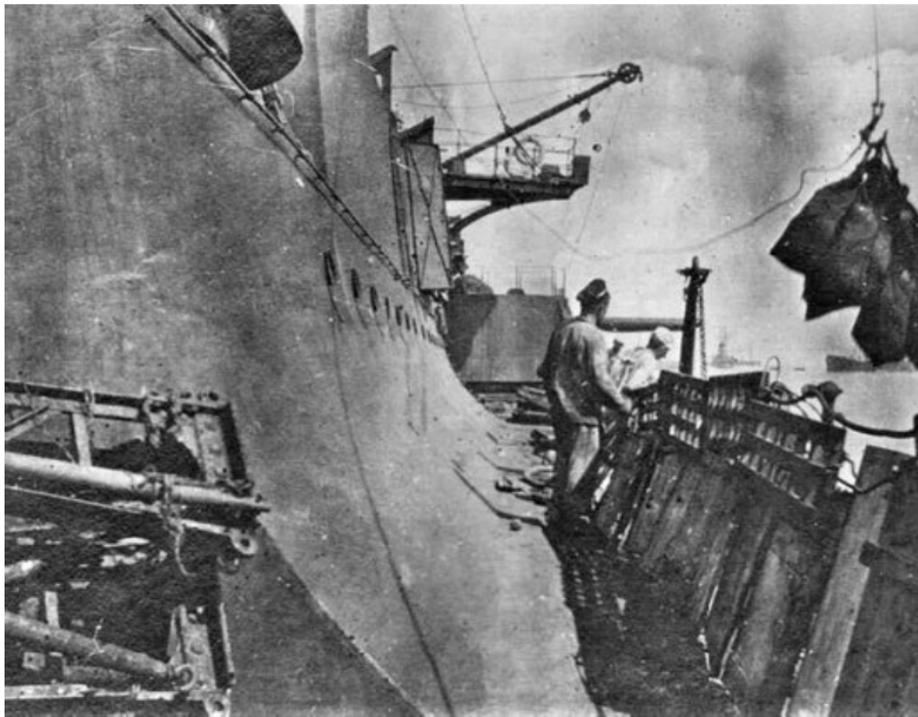
В Танжере (Северная Африка) эскадра разделилась: пять броненосцев под командованием З. П. Рожественского – «Князь Суворов», «Император Александр III», «Бородино», «Орел» и «Ослябя», три крейсера: «Аврора», «Адмирал Нахимов» и «Дмитрий Донской», а также транспорты «Камчатка», «Анадырь», «Метеор», «Корея», «Малайя», буксир

«Русь» – пошли вокруг Африки; броненосцы «Наварин» и «Сисой Великий» с крейсерами «Светлана», «Жемчуг», «Алмаз» и миноносцами под командованием контр-адмирала Д. Г. Фелькерзама направились через Средиземное море в Суэцкий канал и далее в Красное море. Местом встречи двух отрядов, или рандеву, как говорят моряки, был назначен остров Мадагаскар в западной части Индийского океана. Выбор Мадагаскара в качестве места рандеву во многом диктовался тем, что он был французским колониальным владением, а Франция с 1893 года состояла в союзе с Россией.



Первый броненосный отряд 2-й Тихоокеанской эскадры идет вокруг Африки. Фото мичмана Д. С. Головнина с флагманского корабля «Князь Суворов»

Отряд Рождественского преодолел путь вокруг Африки до острова Мадагаскар за 55 дней. Главной проблемой этого, да и других отрядов была бункеровка углем. «Владычица морей» Англия всячески препятствовала продвижению русской эскадры, и, опасаясь ее влияния, многие страны часто отказывали в бункеровке в своих портах и даже на рейде. Одна лишь Германия пошла навстречу. Дело в том, что германский император Вильгельм II, опасаясь влияния России в Европе, направлял все ее усилия на Дальний Восток. На одной из встреч с Николаем II он так и назвал его «адмиралом Тихого океана». Поэтому только германские пароходы-угольщики неизменно оказывались на месте обозначенных встреч с эскадрой и с новым запасом угля.



Погрузка угля в море на броненосец «Орел»

Судя по запискам Е. С. Политовского, погрузки совершались регулярно каждые 7–10 дней. В открытом море их приходилось осуществлять обыкновенными мешками с угольщиками, как показано на снимке. Это были многие сотни мешков, т. к. норма приема угля составляла от 400 до 2 000 тонн на корабль. Далее уголь разносился, кроме угольных ям, по всем относительно свободным палубам и помещениям корабля: верхняя палуба, батарейная палуба, даже офицерская кают-компания. Корабли покрывались угольной пы-

лью, которую уставшим командам потом приходилось убирать. Угольные погрузки наряду с непривычной для русского человека погодой, жаркой и влажной, больше всего выматывали экипажи в походе. Подсчитано, что на всех кораблях и судах эскадры состоялось за время похода 82 погрузки угля в открытом океане.

«Для нас успешность погрузки угля была вопросом жизни, – писал капитан 2 ранга В. И. Семенов, – и в ней, разделившись на две смены, работая день и ночь, принимал участие весь личный состав, начиная с командиров. При полном штиле, при температуре, не падавшей ниже 26 °R (Реомюра, или 32,5 °C. – А.У.). В течение 30 часов «Суворов» стоял, окутанный облаком угольной пыли. Яркие лучи солнца днем, свет электрических люстр ночью с трудом пронизывали этот черный туман... Чернее негров, обливающиеся потом, с ключьями пакли, зажатыми в зубах, работали в этом аду офицеры и команда... Бывало, что не выдерживали и валялись с ног. Их, не теряя ни минуты, выносили на руках, клали под душ, и они, отойдя, передохнувши, опять возвращались к прерванной работе...»

Днем покрашенные в черный цвет борта кораблей активно впитывали солнечные лучи, и тяжелее всего приходилось машинной команде, где температура под подволоком (потолок) достигала 61 °C! Еще хуже приходилось кочегарам, работавшим внизу у топок котлов. Доходило до того, что кочегары, правда, вольнонаемные на транспорте «Метеор», от-

казывались держать пар до нужного давления. Если бы это случилось на военном корабле, трибунал был бы неминуем.



*Старший офицер транспорта «Иртыш» лейтенант
П. П. Шмидт*

Невыносимые условия похода привели к тому, что на кораблях эскадры за все время перехода до Цусимы умерло 5

офицеров и 32 нижних чина, 54 человека по болезни были отправлены обратно в Россию, в основном с Мадагаскара находящем в Россию транспорте «Малайя». Примечательно, что в январе 1905 года был списан в Порт-Саиде с транспорта «Иртыш» по болезни почек его старший офицер лейтенант Петр Петрович Шмидт, возглавивший впоследствии восстание на крейсере «Очаков» в Севастополе.

При движении в Южное полушарие вокруг Африки стало несколько холоднее, но океан был спокоен. Зато 8 декабря при проходе южной оконечности Африки – мыса Игольного – начался сильный шторм, ветер достигал 11 баллов, волна – 12 метров. Как бы там ни было, но 16 декабря отряд, обогнувший Африку, достиг Мадагаскара и встал у острова Сен-Мари, на восточном его берегу. Далее отряд Рождественского перешел в бухту Носсибе на северо-западе Мадагаскара, где встретился с отрядом Фелькерзама, шедшим Суэцким каналом. А 1 февраля к эскадре присоединились корабли «договорящего отряда» капитана 1 ранга Л. Ф. Добротворского.

На Мадагаскаре произошло знаковое событие: 24 декабря буксир «Русь» привез почту с известием о сдаче японцам Порт-Артура, это означало, что 1-й Тихоокеанской эскадры больше не существует. Известие о гибели артурской эскадры потрясло всех. Боевой дух на кораблях падал. Все были уверены, что эскадру вернут в Россию. Видимо, передавая общее настроение, капитан 2 ранга В. И. Семенов, как никто жаждавший реванша за гибель своего любимого учителя ад-

мирала Макарова, теперь записал 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!..»»

Рожественский, один из главных инициаторов похода 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток и ее командующий, понял, что дальнейший поход и бой с японским флотом теперь действительно превращаются в авантюру: силы русской эскадры и японского флота оказывались неравными. Вот что он писал в Петербург: «С имеющимися в моем распоряжении силами не имею надежды восстановить преобладающее положение на море. Моя единственно возможная задача – пройти во Владивосток с наилучшими судами и, базируясь там, действовать на сообщения неприятеля». Но из Адмиралтейства приходит телеграмма: «Теперь, когда Порт-Артур пал, 2-я эскадра должна всецело восстановить наше положение на море и препятствовать сообщению действующей армии неприятеля со своей страной».



Стела в Носси-Бе, установленная в память моряков 2-й Тихоокеанской эскадры, умерших в этом городе

Морское министерство сообщило, что для усиления 2-й эскадры будет послан отряд контр-адмирала Н. И. Небогатова, в его состав войдут эскадренный броненосец «Император Николай I», броненосцы береговой обороны «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин», «Генерал-адмирал Апраксин», крейсер «Владимир Мономах», госпитальное судно «Кострома», буксир «Свирь» и несколько транспортов. Отряд Небогатова действительно вышел из Либавы 3 февраля 1905 года... Рождественскому ничего не оставалось делать, как идти дальше на встречу с Небогатовым в Индокитае.

3 марта 1905 года эскадра Рождественского покинула Мадагаскар и вышла в Индийский океан. Правда, император Николай II изменил ранее принятое решение о завоевании господства на море, была поставлена цель простого прорыва во Владивосток. Насколько она была простой, покажет Цусимское сражение, а пока эскадра при тропической жаре и бесконечных угольных погрузках преодолевала Индийский океан.

Переход от Мадагаскара до Индокитая занял 28 дней. Миноносцы практически весь этот путь прошли на буксирах. 1 апреля корабли вошли в бухту Камранг (Аннам, нынешний Вьетнам), однако французское правительство «для вида», чтобы успокоить Англию, потребовало покинуть Камранг, и

эскадра перешла в бухту Ван-Фонг, около нее и соединилась с отрядом Небогатова 26 апреля.



Контр-адмирал Николай Иванович Небогатов

В приказе адмирала Рожественского отряд Небогатова

был особо отмечен: «...Молодецкий отряд, совершивший столь блестящий переход без услуг попутных портов».

Итак, вся 2-я Тихоокеанская эскадра была в сборе. Беспримерный в истории военных флотов океанский переход подходил к концу. Наиболее вдумчивый и одновременно критически настроенный летописец Цусимы корабельный инженер броненосца «Орел» Владимир Полиевктович Костенко отмечал: «Вопреки всем злостным и паническим предсказаниям наших недоброжелателей как в Европе, так и в Америке, все отряды и отдельные корабли благополучно пересекли Атлантический и Индийский океаны, и до вступления в японские воды Тихого океана ни один корабль не вышел из строя и даже не получил повреждений».

Этот подвиг мореплавания был отмечен впоследствии медалью «В память плавания в 1904–1905 годах вокруг Африки на Дальний Восток эскадры, состоявшей под командой генерал-адъютанта Рождественского», утвержденной указом императора 19 февраля 1907 года. По статуту в первую очередь ею награждались участники плавания вокруг Африки, а потом уже все остальные уцелевшие в Цусимском бою.



Медаль «В память плавания в 1904–1905 годах вокруг Африки на Дальний Восток эскадры, состоявшей под командой генерал-адъютанта Рожественского»

Надо сказать, что успешное завершение океанского перехода эскадры было обязано во многом железной воле вице-адмирала Рожественского, его флотоводческому искусству. Он ежечасно следил за порядком на эскадре, чуть ли не сутки стоял на мостике «Суворова», без конца раздавал выговоры командирам кораблей, зачастую в грубой форме, но это имело действие, во многом поэтому эскадра за время похода не потеряла ни одного боевого корабля (!). Зиновию Петровичу Рожественскому было 58 лет. Он нес на себе всю тяжесть ответственности за эскадру, болел душою за каждую

мелочь, трепал себе нервы в пустых переговорах с местными властями насчет угольных погрузок и с Петербургом. Иногда адмирал заболевал, а когда выздоравливал – снова появлялся на мостике, и снова гудел его властный голос.

Цусимское сражение

Теперь необходимо было выбрать путь прорыва во Владивосток. Намечалось два варианта: пойти в Японское море кратчайшим путем через Корейский пролив или обогнуть Японию с востока и пройти во Владивосток Сангарским проливом либо проливом Лаперуза. Рождественский единолично принял первый вариант – через восточный Корейский пролив. На восток от Японии отправлялись вспомогательные крейсера, чтобы отвлечь внимание противника от основного маршрута эскадры.

1 мая эскадра двинулась в свой крестный путь. 12 мая утром транспорты «Ярославль», «Владимир», «Воронеж», «Метеор», «Ливония» и «Курония», конвоируемые вспомогательными крейсерами «Рионом» и «Днепром», отделились от эскадры и пошли в Шанхай. Адмирал изъявил им свое особенное удовольствие за службу. Но два военных транспорта – «Анадырь», «Иртыш» – и транспорт «Корея» с вольнонаемным экипажем при эскадре оставлены. Пошли с эскадрой также плавмастерская «Камчатка» и буксиры «Русь» и «Свирь».

В ночь на 14 мая, на 224-й день своего беспримерного похода, 2-я Тихоокеанская эскадра вошла в Корейский пролив. Японцы ждали русскую эскадру, но еще точно не знали о ее местонахождении. Им помогло соблюдение нашими гос-

питательными судами «Орел» и «Кострома» требований Гаагской конвенции, согласно которой эти суда должны ночью нести включенными все ходовые огни и никак не участвовать в военных действиях. Именно по этим огням японский корабль-разведчик «Синано-Мару» обнаружил эскадру в 2 ч 25 мин, и в 4 ч 40 мин командующий японским флотом адмирал Хейхатири Того уже знал ее место и направление движения.

В Корейский пролив вошли и участвовали в Цусимском сражении 38 боевых кораблей и судов русской эскадры: броненосцы «Князь Суворов», «Император Александр III», «Бородино», «Орел», «Ослябя», «Сисой Великий», «Наварин», «Император Николай I»; броненосцы береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин»; крейсера «Дмитрий Донской», «Адмирал Нахимов», «Владимир Мономах», «Аврора», «Светлана», «Олег», «Изумруд», «Жемчуг», «Алмаз», вспомогательный крейсер «Урал»; миноносцы «Бедовый», «Безупречный», «Блестящий», «Бодрый», «Бравый», «Буйный», «Быстрый», «Грозный», «Громкий»; транспорты «Анадырь», «Иртыш», «Камчатка», «Корея», буксиры «Свирь» и «Русь», а также два госпитальных судна – «Орел» и «Кострома».

В состав главных сил японского Соединенного флота входило 4 броненосца и 8 броненосных крейсеров. Кроме того, эскадру сопровождали 12 легких, 13 вспомогательных

крейсеров и 64 миноносца разного класса. Сравнение главных сил русской и японской эскадр по формальному признаку (число орудий большого калибра) дало основание Роже-ственскому в приказе по эскадре от 26 апреля за № 229 пободрить экипажи словами: «С присоединением отряда Небогатова силы эскадры не только уравнились с неприятельскими, но и приобрели некоторый перевес в линейных боевых судах. У японцев быстроходных судов более, чем у нас; но мы не собираемся бегать от них и сделаем свое дело».

Издав этот приказ, адмирал, конечно, понимал, что 2-й Тихоокеанской эскадре, не имеющей опыта совместной боевой работы, с изношенными после 18 000-мильного перехода машинами и уставшими командами, предстояло вступить во встречный бой с отдохнувшим после Порт-Артура японским флотом, обладавшим немалым опытом борьбы с 1-й Тихоокеанской эскадрой. Русский флагман надеялся на мглу и туман, которые могли скрыть эскадру от японцев, но эта надежда не осуществилась, сражение было уже неизбежным – адмирал Того вышел из корейского порта Мозампо на пересечку курса русской эскадры.

Цусимское сражение состояло из дневного боя 14 мая 1905 года, продолжалось около пяти часов (с 14 до 19 ч по местному времени), атак русских кораблей японскими миноносцами в ночь на 15 мая и боев отдельных кораблей днем 15 мая. Позднее в литературе появилось множество схем эволюций сражающихся флотов, мы же здесь дадим одну из пер-

вых, составленную для книги Худякова «Путь к Цусиме», выпущенной в 1909 году.

Как видно на схеме, русская эскадра перед сражением была выстроена в две кильватерные колонны: левая – 2-й броненосный отряд с броненосцем «Ослябя во главе и корабли отряда Небогатова; правая, несколько опережая первую, – 1-й броненосный отряд, возглавляемый броненосцем «Князь Суворов» с адмиралом Рожественским. Транспорты и охраняющие их крейсера находились в хвосте эскадры. Мы рассмотрим здесь действия только главных сил обоих флотов, действия крейсеров и судьба транспортов будут описаны в отдельных разделах, посвященных каждому из кораблей.

В 13 ч 20 мин оба флота оказались в пределах прямой видимости. Еще до этого Того пересек путь невидимой пока русской эскадры с востока на запад, намереваясь напасть на слабый левый ее отряд, положение которого знал по сообщениям японских кораблей-разведчиков. Однако к этому времени Рожественский перестроил русскую эскадру в единый кильватерный строй с новейшими броненосцами впереди. Чтобы использовать всю силу бортового залпа японской эскадры и при этом находиться на флагманском броненосце «Миказа» во главе ее, Того осуществил последовательный поворот кораблей на 180° , известный в литературе как «петля Того». В результате обе кильватерные колонны противников оказались на сходящихся, а потом и параллельных курсах.

При таком положении большое значение имеет скорость противоборствующих эскадр. Преимущество в скорости позволяет поставить вражеский флот в невыгодное положение. Русская эскадра и была в такое положение поставлена, потому что максимальная ее скорость в бою составляла 9 узлов против 16 узлов японского флота. Почему такое различие? Здесь две причины: наличие в строю эскадры тихоходных транспортов, которые надо было охранять, и общая изношенность механизмов на всех кораблях эскадры.

Преимущество в скорости позволяло японцам все время опережать русскую эскадру, почти охватывая ее голову, при этом сразу несколько японских кораблей могли сосредоточить огонь на головном, флагманском корабле русской эскадры. Такой тактики японцы придерживались в течение всего боя 14 мая, и противодействовать ей русская эскадра могла одним маневром – отворачивая вправо от преследующей японской колонны. В результате русская кильватерная колонна в течение боя описала полный круг, вновь встав на курс, ведущий к Владивостоку.

В 13 ч 49 мин раздался первый пристрелочный выстрел левой носовой шестидюймовой башни головного броненосца «Князь Суворов» под командованием лейтенанта Бориса Арсентьевича Данчича. Вслед за этим «заговорила» вся русская эскадра. Цусимское сражение началось. Рождественский поднял флажный сигнал «Бить по головному». За первые 17 минут боя удалось поразить головной японский броненосец

«Миказа» 19-ю снарядами крупного калибра... И что? По воспоминаниям участников боя, «Миказа» выглядел после этого как на параде, а вот первые же японские попадания в «Князя Суворова» привели на нем к крупным пожарам, которые не удалось потушить до самой его гибели около 19-ти часов.

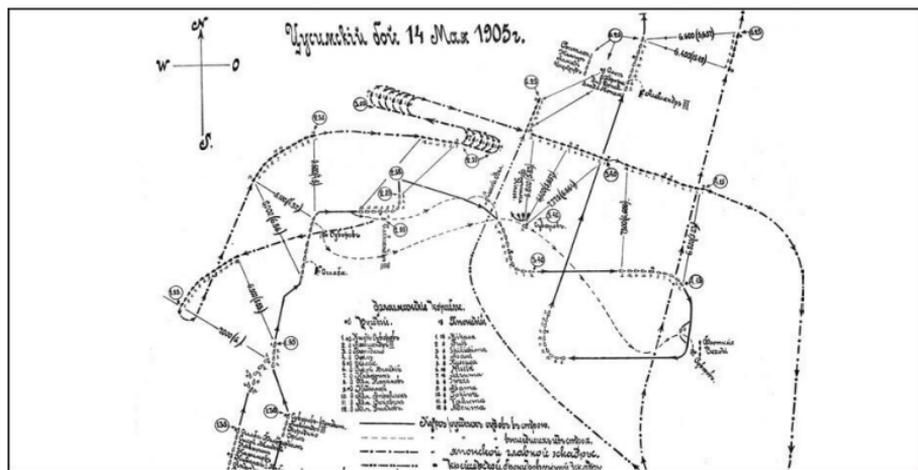


Схема эволюций флотов в Цусимском сражении. Сплошная линия – 2-я Тихоокеанская эскадра, штрихпунктирная – Соединенный японский флот, тонкие пунктирные – корабли, вышедшие из боевой линии вследствие повреждений и пожаров. Схема подготовлена профессором Императорского Московского технического училища П. Н. Худяковым для книги «Путь к Цусиме», 1908 год

Вот здесь мы подходим к коренному отличию применения артиллерии русской и японской эскадрами. Русская эскадра выпускала по японцам бронебойные снаряды. Такой бронебойный снаряд прошивал насквозь борта японских кораблей и вообще мог не взорваться из-за замедленной реакции взрывателя или даже его низкого качества, как показали исследования, проведенные после войны. Японцы же стреляли фугасно-осколочными снарядами, снаряженными так называемой «шимозой» (лиддит и мелинит в Европе). Конечно, фугасы броню пробить не могли, но они рвали небронированные надстройки, борта и развивали настолько высокую температуру взрыва, что горело все, что только может гореть.

Капитан 2 ранга Владимир Иванович Семенов из штаба Рождественского, бывший на «Князе Суворове» вплоть до эвакуации с него, с ужасом писал потом: «Стальные листы борта и надстроек на верхней палубе рвались в клочья и своими обрывками выбивали людей; железные трапы свертывались в кольца; неповрежденные пушки срывались со станков... А потом – необычайная температура взрыва и это жидкое пламя, которое, казалось, все заливает! Я видел собственными глазами, как от взрыва снаряда вспыхивал стальной борт. Конечно, не сталь горела, но краска на ней! Такие трудно-горючие материалы, как койки, чемоданы, сложенные в несколько рядов, траверсами, и политые водой, вспыхивали мгновенно ярким костром».

Взрыв «шимозы» давал еще и выброс удушливого дыма, отравлявшего людей, и оправиться они уже не могли. Эти факторы, кроме страшных ожогов, поражения людей осколками действовали еще и деморализующе на команды кораблей. Русские корабли погибали 14 мая в результате потери устойчивости при затоплении палуб водой через пробоины и при тушении пожаров, однако сами пожары оказались роковым фактором в Цусиме, не только выбивая людей, но и чрезвычайно осложняя боевую работу экипажей.

Кроме того, организация огня на русской эскадре была явно хуже японской, это не только признают все историки Цусимы, но и следует из объективных данных: по примерной оценке, процент попадания русских снарядов в японские корабли составлял 1,3, японцев в русские корабли – 3,2. Однако вернемся к ходу Цусимского сражения. Как было показано выше, японцы сосредоточивали огонь на головных броненосцах русской эскадры. В 14 ч 25 мин горящий броненосец «Князь Суворов» потерял управление и выкатился из строя вправо. Он вел эскадру в течение всего 36 минут от начала боя. Больше броненосец в строй не возвращался. К этому моменту находящийся на нем командующий вице-адмирал Рожественский был уже тяжело ранен осколками, проникшими в боевую рубку, и потерял сознание. Передать командование он, конечно, не успел, и вся эскадра до конца дня оказалась «без головы». Адмирал Фелькерзам, который должен был бы принять командование, умер от болезни за

два дня до боя. Адмирал Небогатов, второй заместитель командующего эскадрой, этого не знал: факт смерти Фелькерзама от эскадры скрыли. Вели ее теперь командиры головных броненосцев или их офицеры, а может, даже и рулевые.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.