
СВЯЗЬ ВРЕМЕН

Д. В. ЛИХАРЕВ, А. ТАМУРА

РОССИЙСКИЕ МЕМУАРИСТЫ И ИСТОРИКИ О РОЛИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В ЦУСИМСКОМ СРАЖЕНИИ 14–15 МАЯ 1905 г.

Все без исключения российские мемуаристы и последующие историки полагали, что к Цусимской катастрофе привел целый комплекс причин. Однако при этом они неизбежно выделяли один главный фактор, по отношению к которому все остальные выступали как второстепенные или как следствия главной причины. Если суммировать все, что было написано в России и СССР за прошедшие сто лет по поводу Цусимского сражения, то в качестве главных причин поражения русского флота можно выделить три:

1. Подавляющее превосходство технических и боевых элементов японских кораблей над кораблями 2-й Тихоокеанской эскадры.

2. Некомпетентность и бездарность русского морского командования и прежде всего лично З. П. Рожественского, персональные просчеты которого и явились главной причиной поражения.

3. Недостатки в моральной и боевой подготовке плавсостава русского военного флота, как офицеров, так и матросов.

Советских и российских историков Цусимы можно условно разделить на три численно неравноценных лагеря в зависимости от того, на какой из перечисленных причин они настаивают. При этом следует подчеркнуть, что если первые две проблемы – материальные факторы Цусимского боя и личность командующего – получили самое широкое освещение в российской военно-морской литературе, становясь подчас предметом жарких дискуссий, то степень изученности человеческого фактора по сей день оставляет желать много лучшего. На то имелись свои причины.

Старший артиллерийский офицер крейсера «Олег» Б. К. Шуберт был одним из немногих мемуаристов-цусимцев, кто со всей остротой поднял вопрос о качестве подготовки плавсостава: «Сколько раз и раньше приходилось удивляться тому, насколько наш русский крестьянин плохо прививается к морю и морской службе. Едва ли три человека из ста судовой команды чувствуют себя на палубе так же хорошо, как и на земле, любят свой корабль и море и, охотно работая, представляют из себя настоящий желательный тип моряка; остальные смотрят на свою службу как на несчастную долю, на корабль – как на тюрьму, к морю не приучаются и в продолжение всей своей службы мечтают только о том дне, когда срок ее будет окончен и их уволят домой. Эта категория людей работает вяло, кое-как, так как труд на судне, лишенный для них всякого смысла, им ненавистен; если же отдельные личности этой категории и стараются, то из страха наказаний или с единственной целью достичь повышений, избавляющих их от тяжелой работы. В случае свежей погоды это стадо с постоянной мыслью о смерти делается совершенно ни к чему не способным и ютится где-нибудь в темных углах корабля. Голодные, зеленые, немывтые, готовые просидеть в своем углу несколько суток подряд без всякого желания посмотреть, что делается кругом, они трусят всякого размаха корабля, всякой волны, вкатывающейся через борт» (Шуберт 1907; 154–155).

Не менее уничижительно Б. К. Шуберт отзывался и об унтер-офицерском составе: «Едва цель достигнута и ученики покидают учебное судно, получив унтер-офицерское звание, и попадают затем уже в качестве руководителей на линейный корабль, большинство из них забывают все, чему их учили, и, не чувствуя больше сдерживающей их узды, делаются тем же вялым апатичным существом, мечтающим о своей деревне, помимо которой его ничего не в состоянии заинтересовать. Кончается тем, что из сотни выпущенных во флот квартирмейстеров безусловно полезных службе остаются все те же 3–5 человек, которых можно найти на всяком корабле, без траты на их воспитание столько напрасного труда и денег» (Там же: 155–156).

Любопытное наблюдение о состоянии морального духа офицерского состава эскадры содержат воспоминания судового священника с крейсера «Аврора» отца Зиновия (Дроздова): «Нередко,

облокотясь о решетку борта, мы по часам спорили, что ожидает нашу эскадру. Я был убежден, что мы в силе не уступаем японцам. У нас нет только беззаветного желания отдать себя в жертву отечеству. Все мы идем не с пламенным желанием во что бы ни стало победить, а потому что не идти нельзя, что нас “посылают” и тому подобные отговорки, которые если не высказываются, то ясно подразумеваются. Это все я и высказал моему собеседнику. Я смело ему говорил, потому что он сам, по-видимому, был из настоящих вояк, со мной не соглашался и горячо доказывал “боевыми коэффициентами”, что мы слабее японцев. “Бросьте вы эти коэффициенты, – возражал я, – на войне все дело удачи. ...А удача дается храбрым. Еще Сенека сказал: “Кто не дорожит своей жизнью, то владеет твоей”. Японцы обладают таким качеством, а у нас его нет. Я упорно стоял на своем: будь у нее беззаветное желание отдать жизнь за жизнь – победа за нами – у нее больше броненосцев, а мелкие суда значения не имеют» (отец Зиновий 1906: 74).

Однако в дальнейшем, в советские времена, проблема качества боевой подготовки плавсостава 2-й Тихоокеанской эскадры и состояния его морального духа всерьез не обсуждались по идеологическим соображениям. Считалось аксиомой, что в Цусимском сражении русские моряки проявили чудеса героизма и до конца выполнили свой долг. Подходить же к этому вопросу с позиций Б. К. Шуберта, объявившего «неспособность к морской службе русского человека» чуть ли не врожденной чертой национального характера и национальной психологии, означало поставить под сомнения все военно-морские амбиции советской сверхдержавы.

Серьезное обсуждение боевых и моральных качеств экипажей 2-й Тихоокеанской эскадры началось только со второй половины 1980-х гг. К настоящему времени в этой достаточно обширной и важной теме можно выделить несколько дискуссионных вопросов, по которым ведутся споры современных российских историков. Эта полемика по накалу страстей значительно уступает той, которая ведется вокруг фигуры командующего. В целом ее участникам удастся удержаться в рамках вполне академического дискурса. Поскольку система боевой подготовки и формирования морального духа, наконец, отношение к войне с Японией офицерского и рядового состава очень сильно отличались, то их рассмотрение в историографическом ракурсе также будет целесообразно «развести».

В постперестроечной военно-морской публицистике стал активно муссироваться тезис об огромном количестве политически неблагонадежных матросов и штрафников, собранных на кораблях 2-й Тихоокеанской эскадры. Отправляя этих людей на войну, царское правительство стремилось избавиться от тех, кто был не нужен ему на родине. В их числе оказался и будущий автор знаменитого романа-эпопеи «Цусима» матрос А. С. Новиков, находившийся под надзором полиции за причастность к революционной деятельности. Свое отношение к войне он сформулировал достаточно недвусмысленно: «У меня не было никакого желания воевать. Другие идеи бродили в моей голове. Я был весь в ожидании больших политических перемен внутри страны. Я готовился к работе, усиленно занимался самообразованием. Наметил себе программу для зимних занятий в неслужебные часы, собирался прикупить на берегу много новых книг. Но кто-то решил мою судьбу по-иному» (Новиков-Прибой 1963, т. 3: 31–32).

По свидетельству А. С. Новикова-Прибоя, у подавляющего большинства рядового состава 2-й Тихоокеанской эскадры также не было никакого желания воевать: «Хоть было бы за что воевать, а то за дрова. В разговорах, вопреки официальным сообщениям, все чаще и чаще указывали как на причину войны борьбу за лесные концессии в Корею на реке Ялу, где были замешаны адмирал Абаза, Безобразов и высочайшие особы. Слух об этом давно уже начал проникать и на корабли. Даже среди отсталых матросов заколебался престиж власти, а война все больше теряла свою популярность» (Там же: 31).

В настоящее время в российской историографии сложились две точки зрения на данный вопрос. Первая в наиболее концентрированном виде изложена в обстоятельной статье капитана 1 ранга, профессора В. Ю. Грибовского «Личный состав российского флота в русско-японской войне 1904–1905 гг.» (Грибовский 1997), вторая – в объемистой монографии московского исследователя И. М. Кокцинского, посвященной разбору морских операций Русско-японской войны (Кокцинский 2002).

Картина, реконструированная В. Ю. Грибовским, выглядит вполне оптимистичной. С началом Русско-японской войны достаточно высокий уровень подготовки нижних чинов позволил в ко-

роткое время обучить многочисленных новобранцев и направить их на корабли. Дополнительные потребности покрылись за счет призыва из запаса 6600 матросов и унтер-офицеров, которые на кораблях 2-й Тихоокеанской эскадры составили от 15 % до 23 % нижних чинов (Грибовский 1997: 42). Так называемых «нетчиков» (матросов «дурного поведения», зачастую из разряда штрафных, то есть бывших под судом) в составе экипажей эскадры З. П. Рождественского насчитывались единицы. Даже в исключительно тяжелом и длительном походе 2-й Тихоокеанской эскадры к театру военных действий случаи дезертирства были исключительно редки. Всего один побег совершил матрос с крейсера «Адмирал Нахимов» в Малакском проливе. Беглеца подобрало иностранное судно и вернуло на эскадру. В. Ю. Грибовский также упоминает о трех матросах с новых броненосцев, пропавших во время стояния у берегов Индокитая. В Цусимском бою нижние чины в подавляющем большинстве сражались храбро и самоотверженно, проявив не только готовность к самопожертвованию, но также инициативу и способность принимать самостоятельные решения.

В монографии И. М. Кокцинского мы находим совсем иную картину. Он приводит не усредненные показатели, а данные по отдельным кораблям. Так, на крейсере «Жемчуг» призванные из запаса матросы составили 33 % от общего числа нижних чинов, а новобранцы – 20 %. На броненосце «Адмирал Ушаков» запасных и новобранцев было, соответственно, 10 % и 20 % и т. д. Основываясь на этих данных, И. М. Кокцинский пришел к выводу, что «экипажей в полном смысле этого слова на кораблях не было – число новичков превышало все разумные пределы. “Вливание” в коллектив больших масс людей размывает его. Это неизбежный результат» (Кокцинский 2002: 158–159). Не менее удручающими выглядят цифры по штрафникам и неблагополучным. В доказательство И. М. Кокцинский приводит свидетельства обер-аудитора 2-й Тихоокеанской эскадры титульного советника В. Э. Добровольского, утверждавшего, что в составе команды эскадренного броненосца «Орел» находились «семь или восемь десятков человек, только что отбывших наказание в военно-морской тюрьме или в дисциплинарном батальоне...». На флагманском корабле отряда контр-адмирала Н. И. Небогатова, броненосце «Император Николай I»,

положение «усугублялось присутствием рабочих», которые «развращали команду, снабжая ее прокламациями» (Кокцинский 2002: 159). Однако в отличие от В. Д. Доценко, который возлагает всю ответственность за такое комплектование экипажей на З. П. Рожественского (Доценко 1997: 110), И. М. Кокцинский не склонен винить в этом исключительно высшее руководство флота, справедливо замечая, что в разваливающейся и бурлящей империи других людей им взять было неоткуда (Кокцинский 2002: 160).

Столь существенные различия в оценках качества рядового плавсостава этими двумя авторами во многом объясняются тем, что их работы основываются на разных источниках. В. Ю. Грибовский использовал архивные документы, прежде всего отчеты начальников портов и береговых экипажей, ответственных за комплектование корабельных команд, а также опубликованные официальные рапорты и донесения командиров кораблей. И. М. Кокцинский опирался на данные опубликованных свидетельских показаний офицеров в «Следственной комиссии по выяснению обстоятельств Цусимского боя» и на процессе по делу о сдаче кораблей отряда Н. И. Небогатова. Судя по всему, он считает, что официальные «бумаги» не отражают объективно состава экипажей. В подтверждение приводятся свидетельские показания командира броненосца «Генерал-адмирал Апраксин» капитана 1 ранга Н. Г. Лишина: «Я получил команду и из документов заключал, что это беспорочные служащие, опрашивая же, узнавал, что один пришел из тюрьмы, другой – из дисциплинарного батальона» (Отчет... 1907: 368).

Что касается общих недостатков в боевой подготовке русских матросов накануне Русско-японской войны, то, на наш взгляд, их наилучшим образом удалось осветить В. Ю. Грибовскому. Некоторые из них принадлежали к числу социально обусловленных, другие могли быть легко устранены при более продуманной системе обучения.

В 1899 г. грамотные призывники составляли не более половины пополнения Балтийского флота, что являлось явным следствием общей экономической и культурной отсталости России. Тем не менее, для морской службы стремились в первую очередь отбирать людей, знакомых с техникой, главным образом из числа промышленных рабочих. Рост грамотности и сознательности матросов настоятельно требовал изменения методов воспитания и совершенст-

вования системы стимулирования служебной активности. Однако, как считает В. Ю. Грибовский, офицерский корпус и судовые священники оказались совершенно к этому не готовы. Они продолжали придерживаться традиционных установок, основанных на незыблемости веры и заведомом превосходстве барина над крестьянином. Между тем некоторые матросы не без влияния революционных идей в своем политическом развитии оставили позади не только служителей церкви, но и большинство офицеров. Объективными поводами для недовольства матросов российского флота являлись также низкий уровень жалования, исполнение вестовыми обязанностей денщиков при офицерах, различные ограничения прав, которые можно было расценивать как унижающие человеческое достоинство. Все это, однако, не беспокоило командный состав флота, для которого выдвижение матросами политических требований во время революционных событий 1905–1907 гг. явилось полной неожиданностью.

Повышенное недовольство нижних чинов вызывал 7-летний срок службы, который в начале XX в. выглядел уже явным анахронизмом. На большинстве флотов других морских держав (кроме английского, на котором нижние чины служили по контракту) матросы служили уже по 3–4 года. В российских публикациях разных лет о Цусимском сражении часто упоминалось о превосходстве в подготовке японских морских артиллеристов. Исследование В. Ю. Грибовским особенностей военных специализаций нижних чинов российского флота проливает некоторый свет на причины недостаточной подготовленности российских комендоров.

В. Ю. Грибовский отмечает, что качество подготовки матросов и унтер-офицеров в начале XX в. было достаточно высоким. Однако достижение его обеспечивалось экстенсивным путем – за счет увеличения сроков обучения. Неоправданно много времени тратилось на теоретический курс и строевую подготовку. В практическом обучении артиллеристов не применялись береговые тренажеры, зато во время практических плаваний стремились к освоению всех систем артиллерийского вооружения, количество которых год от года возрастало. В кампанию 1900 г., например, ученики комендора старшего класса имели 21 урок стрельбы как из новейших нарезных орудий, так и из совершенно устаревших образцов 1867 г.

(Грибовский 1997: 43). К сожалению, командование учебных отрядов, которое в разное время осуществляли в том числе «цусимские» адмиралы З. П. Рожественский, Д. Г. Фелькерзам и Н. И. Небогатов, не смогло оценить значения специализации в обучении артиллеристов. Характерно, что многие выпускники учебных отрядов, успешно освоив весь курс подготовки, при назначении на корабли флота вновь сталкивались с совершенно незнакомыми им новыми артиллерийскими установками.

И еще один немаловажный фактор, сыгравший свою роль: специальности комендора и сигнальщика оставались крайне непопулярными среди нижних чинов. Русские матросы очень прагматично подходили к выбору своих военных специальностей, предпочитая те из них, которые могли им пригодиться в дальнейшей «гражданской» жизни, например специальности механика или галь-ванера (электрика). Однако командование не придало должного значения этому обстоятельству и не разработало систему стимулов и поощрений, с помощью которой можно было бы привлечь к артиллерийскому делу наиболее способных матросов.

В числе недостатков, сказавшихся на общей боеготовности российского императорского флота, В. Ю. Грибовский называет и слишком малую долю нижних чинов сверхсрочной службы в составе экипажей кораблей. Нижние чины сверхсрочной службы появились в российском флоте в 90-х гг. XIX в. по примеру некоторых западноевропейских флотов. Число сверхсрочников (оставшихся на флоте по завершении 7-летней обязательной службы) в начале XX в. оставалось ничтожным из-за слишком малого жалования и одинакового положения с чинами срочной службы. Денежное довольствие старшего боцмана или кондуктора на берегу составляло 45–55 р. в месяц, то есть столько, сколько мог заработать квалифицированный мастерской, к тому же не стесненный строгостями военного статуса. На кораблях Порт-Артурской эскадры кондукторы и старшие боцманы составляли всего 0,5 % от общего числа нижних чинов.

При комплектовании экипажей 2-й Тихоокеанской эскадры положение удалось несколько исправить: на каждый из новейших броненосцев удалось назначить по 12–16 кондукторов (Грибовский 1997: 43). Среди них были такие настоящие мастера своего дела, как Иван Расторгуев и Владимир Панцырев, самостоятельно командовавшие орудийными башнями

на броненосце «Орел». Но даже на эскадре Рождественского нижние чины сверхсрочной службы составляли только 1,7 % от общего количества матросов.

Несмотря на все вышеперечисленные изъяны в боевой подготовке нижних чинов российского императорского флота, В. Ю. Грибовский, тем не менее, категорически не согласен с такой постановкой вопроса, как его ставил за 90 лет до того Б. К. Шуберт: «В то же самое время нельзя согласиться с отдельными заявлениями о том, что русский матрос заведомо тяготился службой, “тянул ляжку” как придется и по натуре был ленив и глуп. События войны показали, что при обеспечении грамотного управления и личной примерности офицеров нижние чины были вполне на уровне требований, предъявляемых боевой обстановкой» (Там же).

Итак, главная проблема заключалась все же не в матросах, а в офицерах. В этом убеждении капитан 1 ранга В. Ю. Грибовский отнюдь не одинок. В числе тех, кто считал недостатки в боевой подготовке офицерского состава одной из главных причин Цусимского поражения, был известный писатель И. Л. Бунич. Один из последних его романов «Мученик Цусимы» является ярко и образно написанной апологией командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой.

Многочисленные нелестные отзывы о З. П. Рождественском в мемуарах и переписке участников Цусимского сражения Игорь Бунич объясняет тем, что командующий предъявлял к этим офицерам разумные требования по повышению боеготовности кораблей, а они в ответ незаслуженно обижались на него. «Как при всем этом должен был вести себя адмирал с подчиненными офицерами? Неудивительно, что он стал повышенно резок, как и любой командир, видящий разложение, неумение и полное нежелание чему-либо учиться со стороны своих подчиненных. Обиженные офицеры жаловались на Рождественского в письмах женам и родным, и по этим письмам впоследствии стали оценивать почему-то адмирала Рождественского, а не его подчиненных. Результаты стрельб уже известны из приказов, приведенных выше. Удивительно ли, что старший артиллерист “Суворова” лейтенант Владимирский в письмах к жене выражает свое недовольство командующим? ...Воспользовав-

шись болезнью адмирала, Политовский перестал выходить к утреннему чаю, продолжая писать бесконечные письма к жене. На берегу он бегал в поисках почтовых марок, запас которых уже иссяк» (Бунич 1999: 128–129, 135–36).

Даже хорошо известному историкам Цусимы письму лейтенанта П. А. Вырубова к отцу от 5 февраля 1905 г., которое охотно цитируют критики З. П. Рожественского, И. Л. Бунич дал совершенно противоположную трактовку, используя его для характеристики не командующего, а автора письма. «Лейтенант Вырубов (минер “Суворова”), у которого мины не вылетали из аппаратов, а при съемке с якоря не работали от грязи и ржавчины шпидли, тоже был недоволен адмиралом, получив от него немало весьма обидных нагоняев. ...Каждое слово Вырубова дышит почти ненавистью к Рожественскому» (Там же: 129–130, 134).

Любопытно, что одним из главных источников, на которых опираются критики боевых и моральных качеств офицерского состава 2-й Тихоокеанской эскадры, являются письма З. П. Рожественского. Точно так же, как офицеры в посланиях своим женам и родственникам нелестно отзывались о командующем, адмирал жаловался на подчиненных в письмах к своей супруге Ольге Николаевне. «Помощников нет. Появился было по одной части К. (капитан 2 ранга Н. Л. Кладо. – *Авт.*), и того пришлось вернуть». «Добрейший К. К. (начальник штаба эскадры капитан 1 ранга К. К. Клапьеде-Колонг – *Авт.*) быстроты заклятый враг». «Зачем брал таких помощников? Всех обобрали Алексеев, Макаров, Скрыдлов. Остались люди, ими отвергнутые» (Письма... 1911: 31–32). К этому письму авторы биографии З. П. Рожественского дали вполне резонный комментарий: «Странное мнение, если учесть, что всех офицеров штаба З. П. Рожественский знал лично по совместной службе и имел полную возможность выбора» (Грибовский, Познахирев 1999: 166).

Тем не менее, В. Ю. Грибовский придерживается мнения, что недостатки в боевой подготовке офицеров российского императорского флота имели для хода и исхода Русско-японской войны на море гораздо более существенное значение, нежели какие бы то ни было проблемы с нижними чинами. Главной причиной, обусловившей серьезные изъяны в боевой подготовке офицерского корпу-

са, он считает «цензовую систему», введенную в царском флоте с 1885 г. по инициативе тогдашнего управляющего Морским министерством адмирала А. И. Шестакова. Согласно «Положению о морском цензе», обязательным условием для производства флотского офицера в очередное звание являлось выполнение им морского ценза – определенного количества месяцев плавания. Например, мичман мог стать лейтенантом только после 40 месяцев плавания. Для производства в звание капитана 1 ранга требовалось 12 месяцев плавания старшим офицером на судах 1-го или 2-го ранга, или 12 месяцев – командиром судна 3-го ранга (Грибовский 1997: 46).

В. Ю. Грибовский признает, что для 80–90-х гг. XIX в. «Положение о морском цензе» носило в целом прогрессивный характер. Однако в реальной жизни российского флота оно получило совершенно искаженную практику применения. Новая система вскоре после ее введения свелась к поочередному отбыванию офицерами морского ценза, после чего многие из них просто ожидали вакансий для производства в следующий чин. Впрочем, недостатки цензовой системы были подмечены уже ее современниками. «На деле вышло так, – писал В. И. Семенов, – что начальство оказывалось обязанным дать офицеру следующее назначение, раз только минимум требований был им выполнен» (Семенов 1911: 8–9).

В результате на ответственные командные должности зачастую назначались недостаточно подготовленные, но «отбывшие ценз» офицеры. Командиры кораблей, отрядов и начальники эскадр регулярно сменялись, освобождая дорогу другим для отбывания морского ценза. Последнее служило главным основанием для частой смены обер-офицеров, переходивших с корабля на корабль во время летней кампании или заграничного плавания.

В основе этих отрицательных явлений лежали прежде всего социально обусловленные причины. Главное заключалось в том, что применение цензовых правил осуществлялось на определенном социальном уровне, затрагивая интересы российского дворянства. Флотские офицеры являлись особой кастой в составе этого дворянства и, неся службу царю и Отечеству, считали себя вправе требовать положенного им по закону продвижения в чинах, связанного с ростом жалования и другими привилегиями. В. Ю. Грибовский на-

поминает, что в 1896 г. производство в офицеры из нижних чинов, весьма редкое и ранее, было отменено, а Морской кадетский корпус окончательно закрылся для детей простолюдинов (Грибовский 1997: 47).

Курс военно-морских наук, учрежденный в 1895 г. в Николаевской морской академии для повышения квалификации старших офицеров флота, ежегодно выпускал до 14 человек. Однако он не давал никаких преимуществ при продвижении по службе и не считался необходимой ступенью образования для занятия высших командных или штабных должностей. Большинство адмиралов и командиров кораблей скептически относились к обучению в Военно-морской академии и ее выпускникам. Пренебрежение военной стороной морского дела являлось характерной чертой офицерского образования и привело к трагическим последствиям в ходе войны с Японией.

Длительный мирный период исключал внеочередные производства в чины «за отличие в делах против неприятеля». На первый план выдвигались такие качества, как хорошая выправка, умение поставить строевое обучение и личная преданность начальству. Изучив послужные списки офицерского состава, В. Ю. Грибовский пришел к выводу, что до капитана 1 ранга, то есть до командира большого корабля, мог дослужиться практически каждый выпускник Морского кадетского корпуса. Залогом успешного продвижения по служебной лестнице являлось отсутствие несчастных случаев и всевозможных ЧП во вверенных офицерам подразделениях и на боевых кораблях. Поэтому они стремились всячески избежать сложных маневров и учений в условиях, максимально приближенных к боевым, справедливо считая их опасными. В результате на флоте сложился тип «миролюбивого командира», теряющегося в боевой обстановке и мало способного не только к активным действиям, но даже неуверенного в простом маневрировании (Грибовский 1997: 48).

Не нуждается в комментариях признание участника Цусимского сражения командира миноносца «Быстрый» капитана 2 ранга О. О. Рихтера: «Инициативы не было и быть не могло, потому что нас так воспитали. ...За восемь месяцев не переделать людей.

О всяком пустяке адмирал думал сам, а не подумай он, никто бы не подумал» (Русско-японская война... 1914: 259).

Приводимые примеры допущенных с первых дней войны просчетов просто вопиющи. На миноносцах «Расторопном» и «Бесстрашном», несших боевое дежурство в роковую ночь нападения японского флота на Порт-Артурскую эскадру, торпеды в аппаратах даже не были поставлены на боевой взвод. Минный заградитель «Енисей» и крейсер «Боярин» при постановке мин взорвались на собственном минном поле. Капитан 2 ранга В. Ф. Сарычев поспешно покинул вместе с командой крейсер «Боярин», оставшийся на плаву после подрыва на mine, и убыл на миноносце в Порт-Артур, даже не убедившись в уничтожении корабля. Миноносец «Сторожевой» дважды в упор стрелял торпедами по неподвижному «Боярину», но попаданий не добился и также ушел в Порт-Артур. Поврежденный крейсер еще около суток дрейфовал по заливу, пока его не выбросило на берег.

За всю войну ни одному из русских миноносцев так и не удалось потопить торпедой боевой корабль противника. В этой связи остается вспомнить о курьезной судьбе миноносца «Решительный», прорвавшегося из осажденного Порт-Артура в Чифу. Там он был захвачен противником и включен в состав Соединенного императорского флота под именем «Акацуки» взамен погибшего под Порт-Артуром одноименного японского миноносца. Новоявленный «Акацуки» принял участие в сражении в Цусимском проливе, где ему представился случай отомстить своим новым хозяевам. Во время ночных атак 2-й Тихоокеанской эскадры в него врзался японский миноносец «№ 69». Последний пошел ко дну с развороченной носовой частью, а «Акацуки-Решительный» остался на плаву с двумя затопленными кормовыми отсеками. Таким образом, он вошел в историю как единственный российский миноносец, потопивший, хоть и столь необычным способом, миноносец противника.

Мы изложили точку зрения В. Ю. Грибовского на проблемы боевой и моральной подготовки плавсостава российского военного флота в Русско-японской войне вне какого-либо современного дискурса. Поскольку этими вопросами занимается крайне ограниченное число историков, его взгляды пока никто не ставил под сомнение.

С проблемой человеческого фактора, на наш взгляд, тесно связан эпизод со сдачей в плен кораблей под командованием контр-адмирала Н. И. Небогатова – один из самых «болезненных» сюжетов российской историографии Цусимы.

Вкратце обстоятельства сдачи были таковы. Вечером 14 мая контр-адмирал Н. И. Небогатов принял командование над более или менее организованными остатками 2-й Тихоокеанской эскадры. Точнее, его флагманский корабль, броненосец «Император Николай I», лег на курс № 23° и дал самый полный ход. За ним последовали другие корабли, машины которых смогли обеспечить заданную скорость. В течение ночи экипажи успешно отразили все атаки японских миноносцев. Утром 15 мая контр-адмирал Н. И. Небогатов сумел рассмотреть оставшиеся в его распоряжении силы и выяснить состояние артиллерии кораблей. В наличии имелись эскадренный броненосец «Император Николай I», броненосцы береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин», крейсер 2 ранга «Изумруд» и эскадренный броненосец «Орел» – единственный уцелевший корабль из состава 1-го броненосного отряда.

Последний находился в самом худшем состоянии. Согласно заключению следственной комиссии, «Орел» представлял собой обгорелую грудку металла. В его корпус попало до 100 снарядов, которые совершенно разрушили небронированную часть борта, разбили все гребные суда и сильно повредили артиллерию. В течение дня на «Орле» были убиты 2 офицера и 22 нижних чина, ранены 11 офицеров и 64 нижних чина (Отчет... 1907: 3). «Санитарный отчет» приводит еще более удручающие цифры потерь личного состава: к вечеру 14 мая на «Орле» пострадавших было 128 человек, из них 5 умерших (Санитарный отчет... 1915: 96).

Прямолинейность действий Н. И. Небогатова облегчила японцам поиск остатков эскадры. Около 9.30 броненосные крейсера адмирала Камимурэ установили визуальный контакт с русскими кораблями. Однако он не стал сразу ввязываться в бой и дождался подхода 1-го боевого отряда во главе с командующим.

Видя, что его отряд окружен превосходящими силами противника, Н. И. Небогатов принял решение сдаться в плен. Сигнал о сдаче из-за большого расстояния на японских кораблях разобрали не сразу. В 10.34 броненосный крейсер «Касуга» открыл огонь,

вскоре к нему присоединились другие корабли, в течение некоторого времени стрелявшие по русским судам.

По свидетельству участников этих событий, офицеры и матросы отряда уже были готовы к смертельному бою и гибели. Сигнал о сдаче, поднятый на флагманском корабле, оказался полной неожиданностью для других командиров и парализовал их волю. Тем не менее, на остальных русских кораблях отрепетовали сигнал флагмана. Люди, подготовившиеся к смерти, вдруг получили жизнь. Даровал ее контр-адмирал Н. И. Небогатов, принявший на себя всю ответственность. Сигналу о сдаче не подчинился только крейсер «Изумруд». Пользуясь преимуществом в скорости, ему удалось проскочить через боевые порядки японского флота и оторваться от погони.

Известие о сдаче в плен четырех кораблей Н. И. Небогатова вызвало крайнее негодование Николая II. Находившиеся в плену русские матросы и офицеры получили известие, что особым указом императора начальник отряда и командиры сдавшихся броненосцев лишены воинских званий и уволены со службы без объяснения причин. Указ не коснулся капитана 2 ранга Н. Л. Шведе, исполнявшего обязанности командира эскадренного броненосца «Орел». Морское министерство также поспешило с карательными санкциями в отношении офицеров, включая и раненых на момент сдачи, снизив их денежное довольствие до 1/3 берегового оклада.

По возвращении на родину 78 офицеров со сдавшихся кораблей во главе с Н. И. Небогатовым предстали перед судом. Суд приговорил Н. И. Небогатова и командиров броненосцев В. В. Смирнова, С. И. Григорьева и Н. Г. Лишина к смертной казни, которую заменили «заточением в крепости» сроком на 10 лет.

Любопытно, что в отношении З. П. Рожественского, офицеров его штаба, командира миноносца «Бедовый» капитана 2 ранга Н. В. Баранова и офицеров его экипажа в тот же день, 15 мая, сдавшихся в плен японцам при гораздо более позорных обстоятельствах, никаких карательных санкций предпринято не было. Выступая в качестве свидетеля на процессе по делу о сдаче кораблей Н. И. Небогатова, З. П. Рожественский методично чернил своего бывшего подчиненного. В конечном итоге Рожественский ушел в более или менее почетную отставку с пенсией и правом ношения

мундира, а Небогатов, лишенный всех чинов и наград, угодил в тюрьму.

Разброс мнений российских историков относительно факта сдачи в плен четырех броненосцев под командованием контр-адмирала Н. И. Небогатова очень велик. Первоначальная тональность в оценках этого события в исторической литературе советских времен была задана романом А. С. Новикова-Прибоя «Цусима», который безоговорочно осудил Н. И. Небогатова. Вполне созвучен им подход А. И. Сорокина, получивший отражение в его работе «Русско-японская война 1904–1905 гг. (Военно-исторический очерк)»: «Небогатов пренебрег традициями отечественного флота, не проявил мужества и без боя сдался в плен, опозорив честь русского флота и боевого флага» (Сорокин 1956: 306).

Однако по мере того, как события в Цусимском проливе становились все более отдаленными по времени, отношение к решению Н. И. Небогатова постоянно менялось. Коллективный труд «История русско-японской войны 1904–1905 гг.» под редакцией И. И. Ростунова, изданный 20 лет спустя после монографии А. И. Сорокина, уже ограничивается простой констатацией факта капитуляции четырех кораблей под командованием Н. И. Небогатова без какого-либо морализаторства на их счет, уделив этому событию всего один абзац текста (Ростунов 1977: 345).

Еще четверть века спустя автор новейшей монографии, целиком посвященной Цусимскому сражению, В. Я. Крестьянинов поднялся до призыва к современным читателям принять во внимание физическое и душевное состояние экипажей сдавшихся кораблей: «Личный состав пережил трудности длительного перехода, дневное сражение, гибель лучших кораблей эскадры, ночные торпедные атаки. Физическое и нравственное состояние людей невозможно представить, сидя в кабинете или уютной комнате, даже с самым хорошим воображением. Нельзя оценить, насколько это повлияло на поведение в последующих событиях. Нужно проделать многомильный поход со штормами, жарой, тропическими ливнями, угольными погрузками, недосыпать хронически, пережить крушение надежд на благополучный исход войны и многое другое, чтобы судить о чувствах и поступках адмирала, командиров, офицеров и нижних чинов» (Крестьянинов 2003: 196).

Р. М. Мельников оправдывает только сдачу «Орла»: «Для других кораблей, не пострадавших столь жестоко, как “Орел”, возможно, и были какие-то варианты затопить корабли, но для “Орла” никакого выхода, по-видимому, не было. Биться до смерти может горстка поклявшихся не сдаваться храбрецов, пасть с честью и оружием в руках могут триста спартанцев, но бесцельно, без возможности нанести вред врагу, губить людей, собранных на почти безоружном корабле, – этого оправдать нельзя» (Мельников 1996: 73). При этом с Н. И. Небогатова Р. М. Мельников вины не снимает: «А у Н. И. Небогатова не нашлось ни собственного разума, ни советников подсказать способ спасти хотя бы часть оставшихся с ним кораблей» (Там же: 71).

В трудах российских историков и писателей, более или менее подробно освещавших сдачу кораблей Н. И. Небогатова, обнаруживаются расхождения в деталях, которые, на наш взгляд, имеют довольно существенное значение.

А. С. Новиков-Прибой утверждал, что инициатива капитуляции исходила не от Н. И. Небогатова, а от офицеров, прежде всего от командира эскадренного броненосца «Император Николай I» капитана 1 ранга В. В. Смирнова и флаг-капитана начальника отряда В. А. Кросса. Именно они своим малодушием окончательно сломили волю адмирала к сопротивлению: «Если бы мнение о сдаче исходило не от командира, а от Кросса, то адмирал, может быть, и не придал бы этому большого значения. Флаг-капитан отлично знал иностранные языки, складно писал доклады на любую тему, красиво играл на скрипке, с успехом покорял женщин. Способный, он принадлежал к тем баловням судьбы, которым жизнь давалась очень легко. Отсюда выработалось у него и несерьезное отношение ко всему, и большое самомнение. Все это было известно адмиралу. Но в данном случае Кросс был ни при чем – он являлся только передатчиком чужой идеи. Совсем по-другому относился адмирал к командиру судна, капитану 1 ранга Смирнову. Это был богатый и образованный моряк, способный и рассудительный. Он имел большие связи не только во флоте, но и в дворцовых сферах. С ним нельзя было не считаться. И если этот карьерист решился внести такое предложение, значит, действительно другого выхода нет, и остается только сдаться» (Новиков-Прибой 1963, т. 4: 126).

Фактически эта же версия воспроизведена в монографии В. Я. Крестьянинова. Он добавляет только, что, приняв решение под влиянием Смирнова и Кросса, Небогатов в дальнейшем сделал все, чтобы воплотить его в жизнь. Когда старший офицер флагманского броненосца капитан 2 ранга П. П. Ведерников потребовал в соответствии с «Морским уставом» созвать совет офицеров, Небогатов согласился. По традиции на таком совете должны были высказаться младшие по чину, чтобы авторитет старших и привычка к дисциплине не оказывали на них давления.

Однако как только офицеры собрались, адмирал тут же объявил о своем решении сдать. За ним высказался за сдачу командир В. Я. Крестьянинов утверждает, что Небогатов, Смирнов, Кросс и иже с ними стремились именно сдать, а не потопить корабли, и оказали давление на офицеров. Именно поэтому был вызван наверх командир, не управлявший кораблем из-за легкого ранения, совет созван слишком поздно и проведен так, чтобы принудить его участников согласиться с принятым и уже претворившимся в жизнь решением. Пока шло совещание, сигнал о сдаче уже поднимался (Крестьянинов 2003: 200–201).

Р. М. Мельников, напротив, ничего не говорит о роли офицеров в принятии решения о капитуляции, возлагая всю вину на Небогатова. К сожалению, материалы судебного процесса не могут служить надежным арбитром между исследованиями перечисленных авторов, поскольку каждый из подсудимых офицеров старался представить себя в наиболее выгодном свете и всячески отрицал свою причастность к решению о сдаче. Отметим, однако, что с учетом всех обстоятельств второго дня Цусимского сражения точка зрения Р. М. Мельникова заслуживает серьезного отношения. Практически все командиры кораблей, свободные от адмиральской опеки, даже не рассматривали возможности сдать. Экипажи броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» и крейсера «Дмитрий Донской» предпочли гибель в безнадежном бою с превосходящими силами противника спуску флага. И сделали они это уже после капитуляции отряда Небогатова.

Любопытно, что англоязычная читающая аудитория и военноморская литература продемонстрировали совсем иное отношение к обстоятельствам сдачи кораблей отряда Н. И. Небогатова.

В. П. Костенко в своих воспоминаниях «Возвращение в Россию», по понятным причинам не вошедших в советское издание его книги «На “Орле” в Цусиме», описал свои беседы с лейтенантом флота США Робертом Уайтом, флагманским артиллеристом американской эскадры в водах Филиппин, который оказался его попутчиком во время плавания через Тихий океан на пароходе «Шаумут». «Мы долго беседовали с Уайтом о сдаче небогатовского отряда и хотели от него узнать, как относились к этому событию американские моряки и общественное мнение Соединенных Штатов. Его точка зрения, проникнутая чисто американским рационализмом, лишенная всяких предрассудков на почве кастовых военных традиций, вполне оправдывала поступок Небогатова. Уайт заявил нам, что американцы ни минуты не подозревали его в трусости и слабости воинского духа. Русская эскадра была побеждена в открытом бою и утратила всякое значение для возможного продолжения войны. Когда сопротивление становится бессельно, побежденный всегда имеет право открыто признать это и сложить оружие во избежание излишнего кровопролития. Положение на море больше, чем на суше, дает на это право, и американский закон разрешает адмиралу сдать свой отряд для спасения людей, если сопротивление невозможно. Что же касается сдачи кораблей, то ведь корпуса, машины и орудия являются таким же боевым расходным материалом, какой попадает в руки победителя на суше» (Костенко 2000: 57–58).

Это отношение не изменилось и 70 лет спустя: «Небогатов с его простоватым лицом, экземой и мешковатыми брюками не тянет на привычный образ героя. И все же в контексте русской истории он, наверное, был им. Слишком часто в войнах, которые вела Россия, бездарность правительства и негодность офицеров с большим напряжением сил удавалось компенсировать жертвами неуклюжих, плохо обученных и экипированных солдат и матросов. Этот способ оплачивать жизнями людей в самом жутком виде проявился в 1941 г., но так было и в 1915, и в 1916, и в 1905 гг. в Маньчжурии, при Цусиме и в Крымской войне. Небогатов вырисовывается на этом фоне как один из редких русских командиров, у кого достало ума и мужества восстать против этого. 15 мая ценой жизнью двух тысяч человек он мог бы приобрести репутацию национального ге-

роя, но выбрал обратное – спасти две тысячи жизней, заслужив клеймо труса и предателя».

В современных российских исследованиях ничего похожего на оправдание решения Небогатова найти не удастся. Несмотря на некоторое смягчение оценок, продолжает преобладать осуждающая тональность. «Сдача Небогатова и Баранова, – пишет капитан 1 ранга, профессор В. П. Кузин, – это пятна, которые бывают, как известно, и на солнце» (Кузин 1997: 75). К сожалению, за подобными точками зрения не стоит ничего, кроме эмоций.

Лишь относительно недавно московский историк-любитель И. М. Кокцинский предпринял попытку непредвзятого анализа обстоятельств капитуляции кораблей отряда Н. И. Небогатова и последующего судебного процесса с военно-правовой точки зрения, оставив за скобками моральный и нравственный аспект этих событий. В результате его изысканий обнаружились вопиющие неувязки предъявленных обвинений с действовавшим на тот момент законодательством и обстоятельствами, в которых пришлось действовать адмиралу Н. И. Небогатову и офицерам его кораблей.

Так, например, один из пунктов обвинения гласил, что представшие перед судом офицеры, «...будучи настигнуты и окружены в Японском море, без боя спустили флаг, не исполнив обязанностей своих по долгу присяги и в противоположность требованиям воинской чести и морского устава» (Отчет... 1907: 37). И. М. Кокцинский справедливо указывает, что такая формулировка отнюдь не бесспорна. Прежде чем андреевский флаг был спущен, броненосец «Орел» успел сделать три выстрела, «Генерал-адмирал Апраксин» – один. Открыли огонь и японские корабли. Уже в течение первых 10 минут завязавшегося боя «Император Николай I» получил до шести пробоин. Взрыв неприятельского снаряда разрушил на броненосце мостик, ранив флагманского штурмана подполковника Д. Н. Федотьева и старшего штурманского офицера лейтенанта Н. Н. Макарова. «Неужели в глазах обвинения все это не являлось боем?» – вопрошает И. М. Кокцинский (Кокцинский 2002: 247).

Далее возникает вопрос: что же все-таки считать боем? Только ли кратковременный огневой контакт кораблей Небогатова с японской эскадрой, непосредственно предшествовавший сдаче? Ведь событиям 15 мая предшествовал многочасовой дневной бой 14 мая, в ходе которого броненосец «Орел» был превращен буквально в

грудю искореженного металла, а затем длившиеся всю ночь атаки японских миноносцев, после которых на небогатовских кораблях практически не осталось снарядов. Защита настаивала на том, чтобы все это считать одним боем. Здравомыслящему человеку трудно что-либо против этого возразить.

Тщательный анализ текстов «Морского устава» 1899 г. и «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных», проделанный И. М. Кокцинским, выявил целый ряд любопытных фактов, которые не были учтены судом в процессе по делу о сдаче кораблей отряда Н. И. Небогатова и на протяжении последующих почти ста лет ускользали от внимания российских историков. В разделе «Командир корабля» «Морского устава» 1899 г. есть статья № 354, которая подробно и недвусмысленно оговаривает все ситуации, в которых командир имеет право сдать свой корабль противнику. Согласно этому юридическому документу, по которому жил российский военный флот времен Русско-японской войны, сдача корабля являлась исключительно прерогативой командира (Там же: 248).

В главах устава № 3 «О флагмане, отдельно командующем» и № 4 «О младших флагманах в эскадре» порядок сдачи не оговорен вообще. Налицо полнейший абсурд: командир корабля имел право сдать корабль, а присутствовавший на том же корабле адмирал был обойден законом (Там же: 250).

Суд по какой-то причине не стал выяснять, почему контр-адмирал Н. И. Небогатов фактически действовал как командир эскадренного броненосца «Император Николай I», приняв на себя обязанности раненого капитана 1 ранга В. В. Смирнова. Ведь согласно статье № 340 «Морского устава», в бою в случае смерти или ранения командира командование корабля временно переходит к старшему офицеру.

В конечном итоге И. М. Кокцинский приходит к достаточно неутешительному выводу: «В любой цивилизованной стране гражданин несет ответственность только в случае, если им нарушена нормативная база. А если все сделано “как положено”, но результат все одно плачевный, тогда уже “виновато” государство, в котором правовые положения не работают» (Кокцинский 2002: 246). Тема капитуляции кораблей отряда контр-адмирала Н. И. Небогатова вот

уже более ста лет присутствует на страницах российской военноморской литературы, однако чрезмерная эмоциональная окрашенность в ее освещении заслоняет факт юридической неподготовленности России к боевым действиям.

Суммируя все написанное в советской и российской исторической литературе по проблемам качества боевой подготовки и морального состояния матросов и офицеров 2-й Тихоокеанской эскадры, следует признать, что этот вопрос изучен значительно слабее, нежели материальные факторы Цусимского боя. Российские историки до мельчайших деталей изучили технические и боевые характеристики кораблей, качество боеприпасов, особенности артиллерийских установок, бронирование и т. д. Публикации В. Ю. Грибовского, И. М. Кокцинского и некоторых других авторов показывают, что в изучении «человеческого фактора» на сегодняшний день остаются серьезные пробелы, которые еще ждут своих исследователей. Найти рациональное объяснение такому положению дел в историографии данной темы весьма непросто. Возможно, это часть национальной традиции: пренебрежение людьми на поле боя имело своим следствием такое же отношение к ним в исторической литературе.

Литература

Бунич, И. Л. 1999. *Мученик Цусимы*. СПб.: Облик; Зенит.

Грибовский, В. Ю. 1997. Личный состав российского флота в русско-японской войне 1904–1905 гг. В: Амирханов, Л. И. (ред.), *Синдром Цусимы* (с. 40–58). СПб.: Цитадель.

Грибовский, В. Ю., Познахирев, В. П. 1999. *Вице-адмирал З. П. Рожественский*. СПб.: Галлея Принт.

Доценко, В. Д. 1997. *Мифы и легенды русской морской истории*. СПб.: Изд-во В. Д. Доценко.

Кокцинский, И. М. 2002. *Морские бои и сражения русско-японской войны, или Причина поражения: кризис управления*. М.: Фонд Андрея Первозванного.

Костенко, В. П. 2000. Возвращение в Россию (Неопубликованная часть книги «На “Орле” в Цусиме»). В: Амирханов, Л. И. (ред.), *Жизнь и деятельность кораблестроителя В. П. Костенко*. СПб.

Крестьянников, В. Я. 2003. *Цусимское сражение 14–15 мая 1905 г.* СПб.: Остров.

Кузин, В. П. 1997. Цусима. Мифы и реальность. В: Амирханов, Л. И. (ред.), *Синдром Цусимы* (с. 68–78). СПб.: РГАВМФ.

Мельников, Р. М. 1996. *Броненосцы типа «Бородино»*. СПб.

Новиков-Прибой, А. С. 1963. *Собр. соч.*: в 4 т. М.: Правда.

Отец Зиновий (Дроздов) 1906. *С эскадрой до Цусимы*. Вятка.

Отчет по делу о сдаче 15 мая 1905 г. неприятелю судов бывшего адмирала Небогатова. СПб., 1907.

Письма З. П. Рождественского к О. Н. Рождественской. *Море* 6: 23–60. 1911.

Ростунов, И. И. (ред.) 1977. *История русско-японской войны 1904–1905 гг.* М.

Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. Кн. 3, вып. 5. *Показания в следственной комиссии*. СПб., 1914.

Санитарный отчет по флоту за русско-японскую войну 1904–1905 гг. Кронштадт, 1915.

Семенов, В. И. 1911. *Флот и морское ведомство до Цусимы и после*. СПб.

Сорокин, А. И. 1956. *Русско-японская война. 1904–1905 гг. (Военно-исторический очерк)*. М.

Шуберт, Б. К. 1907. *Новое о войне. Воспоминания о морском походе 1904–1905 гг.* СПб.