

## Глава 8. Трагедия неиспользованных возможностей, или если бы не шпиц-императорские умственные паралитики...

*Слабые люди, поставленные высоко, легко делаются злодеями.  
Д.И. Писарев*

Защищая память адмирала Макарова, его боевых товарищей и сподвижников, мы на самом деле ясно отдаем себе отчет, что попытки оболгать нашу великую и драматическую историю обречены на провал. Точно так же, как царский режим, стремясь устранить революционную ситуацию, нарвался в итоге на революцию быстрее, чем ожидал, господ «нейролингвисты», стремясь сделать народ одноклеточным, обязательно увидят нового матроса Железняка, который войдет в их зал заседаний, где обсуждаются очередные планы «схваток дебильных бульдогов под ковром», поиграет маузером и объявит: «Караул устал, господа хорошие. Расходитесь по домам!».

Само собой это, конечно же, не произойдет. Но нужно ли платить за право смены власти жуликов над дураками на власть честных над умными такую страшную цену, какую всегда приходилось платить нашей несчастной стране?

Цена уступок подлости — это почти всегда кровь честных. Подлость отлично научилась подлым правилам утаивания честно-

го героизма от народного сознания. Задача подлых правил — шизофренизация, атомизация и полное уничтожение сознания. Наша задача — нарушить эти правила настолько, насколько это вообще возможно. А это не только возможно, но необходимо!

Оболганность событий русско-японской войны не в столько том, что их показывают в кривом зеркале. Господа сванидзе и вихровы, бросаясь ворованными лозунгами борцов за правду и вопя о свободе и демократии в СМИ, на самом деле подсовывают куда более изысканное вранье, чем все, что было до них. Эта оболганность — прежде всего в неверной расстановке акцентов. Горы бумаги и цистерны исписанных чернил вместе с истертыми перьями посвящены заключительному акту русско-японской драмы — Цусимскому сражению. Для одних — вроде японских или западных писак — страшный разгром эскадры Рождественского вызывает удовольствие, граничащее с садизмом. Для других — вроде Вихрова и К<sup>0</sup>, кудахчущих о «феномене Цусимы», «японском чуде Цусимы» и т.п. — тоже удовольствие, но, скорее, мазохистского толка. Это ничем не лучше. И то, и другое — поганое извращение, характеризующее не столько объект описания, сколько субъекта, учиняющего это самое описание.

Мы уже сетовали по поводу того, что Цусимское сражение, вызвавшее столь пристальное садо-мазохистское внимание, незаслуженно заслонило другие события русско-японской войны на

море, в которых наши моряки, несмотря на все предварительно наделанные «шпиц-императорские» глупости и мерзости, не находились в безнадежных ситуациях, в отличие от Цусимы. Почему-то там, где у нас были хоть какие-то либо успехи, либо шансы на успех, никто не желал проводить серьезный анализ.

Это и период от 27 января до 28 июля, и операции Владивостокского отряда (спасибо адмиралу Егорьеву, что было бы без его великолепной книги!), это и невероятно длинный путь эскадры Рождественского навстречу гибели, в течение которого можно было несколько раз задать себе вопрос: а что будет на Дальнем Востоке, если вообще отказаться от прихода туда 2-й эскадры, решение о посылке которой было принято преступно поздно? Причем вся спешка при подготовке этого похода привела только к тому, что в путь отправилась небоеспособная с самого начала армада, растерявшая к концу даже и то небольшое, чем обладала изначально!

Внимательное ознакомление с событиями на море заставляет сделать довольно странный вывод: практически все *действительно* произошедшие сражения произошли для нашего флота в такой обстановке, что их *не должно было быть*. И главное: не должно было быть Цусимы, потому что правильное использование имеющихся сил и так обеспечивало бы нам решительную победу. Без посылки на явную гибель нелепо-разношерстной армады.

Эта мысль, прозвучавшая в статьях «Мечты о прошлом, или как победить Японию» А. Литвинова и И. Маслова, и «Преступление без наказания» каперанга запаса М.Н. Волженского, на самом деле не является никаким запоздало-теоретическим рассуждением, пытающимся кокетничать с мадам Историей, не терпящей сослагательного наклона. Нет!

Наши современные авторы, переживающие снова и снова драму несчастной войны, своими стараниями только проясняют ту страшную в своем корне истину, что план, обеспечивающий нам победу наличными силами, *существовал* и начинал проводиться в жизнь. И связан этот план опять же с именем адмирала Макарова.

Позволим себе повторить еще раз вопросы, уже мучительно возникавшие в предыдущих главах.

Что, Макаров просто так бомбил депешами шпиц-императорскую камарилью по дороге в Артур, требуя непременно и скорейшего прибытия на Дальний Восток отряда Вирениуса?

Что, Степан Осипович валял дурака, требуя срочной доставки миноносцев по железной дороге для сборки их на месте, для чего взял с собой в Артур лучших работяг с лучших заводов?

Что, Макаров занимался просто ученой блажью, снова и снова бросая перед войной уникальный ледокол «Ермак» в полярные льды?

Что, Макаров просто так требовал (еще до войны!) перевести из Артура во Владивосток не только четыре крейсера, но и быстроходные броненосцы «Пересвет» и «Победа», заодно сопроводив их крейсерами «Аскольд» и «Варяг», а в Чемульпо оставить в качестве стационара какой-нибудь второстепенный корабль (вроде канонерки типа «Маньчжура» или «Сивуча» или вспомогательного крейсера произвольного ранга)?

Кстати, указанные броненосцы в процессе постройки и ввода в строй числились вовсе не эскадренными броненосцами, а океанскими крейсерами. Это уже в ходе испытаний и переброски на Дальний Восток господа «из-под шпица» и иже с ними посчитали более уместным обозвать их эскадренными броненосцами и поставить в один ряд (точнее, в огневую линию) с «настоящими» броненосцами — такими, как «Петропавловск», «Полтава», «Севастополь», «Цесаревич» и «Ретвизан». Да, три первых однотипных «утюга» устарели, прежде всего из-за своей тихоходности. Но их 12-дюймовки и достаточно серьезное бронирование никоим образом не делали их легкой добычей для Того.

Заметим, что Макаров не требовал форсировать работы по отправке на Дальний Восток достраивающихся броненосцев типа «Бородино» — а ведь из них два уже были в строю, два достраивались у стенки, и работы по их вводу в строй велись самым авральным образом. И это при всем том, что в проекте было присоеди-

ние к ним еще и «Славы», так что по идее на помощь Макарову должны были отправиться аж 5 новейших однотипных эскадренных броненосцев — конечно, при условии, что все получится как задумано. Но вот что-то Степан Осипович про броненосцы, получается, забыл. Случайно?

Первое, что сделал Макаров как командующий флотом, прибыв в Артур, — назначил Иессена командовать владивостокскими крейсерами, причем снабдив четкой и подробной инструкцией с задачами Владивостокского отряда. Это что — тоже просто так, текущее распоряжение, или что-то более существенное?

Если постараться увязать все эти действия и предложения Макарова воедино, то выстраивается та самая стратегия, которая при соответствующем взаимодействии армии и флота безусловно должна была обеспечить победу еще до прибытия 2-й эскадры Рожественского. В этой стратегии *Цусимы не должно было быть*.

Итак, представим себе, какими основными силами рассчитывал располагать Макаров, требуя срочного прихода отряда Вирениуса:

- эскадренные броненосцы «Петропавловск», «Полтава», «Цесаревич», «Ретвизан», «Севастополь»;
- тяжелые океанские броненосные крейсера «Пересвет», «Ослябя», «Победа»;

- броненосные крейсера «Рюрик», «Россия», «Громобой», «Баян»;
- бронепалубные крейсера «Диана», «Паллада», «Аврора», «Дмитрий Донской»;
- новейшие крейсера-дальние разведчики «Варяг», «Аскольд», «Богатырь»;
- быстроходные крейсера-ближние разведчики «Новик», «Боярин», «Алмаз».

Такой состав броненосцев и крейсеров позволял развернуть крупномасштабную крейсерскую войну, которая на протяжении трех десятилетий (начиная с первых шагов создания парового флота) являлась основной доктриной российского военно-морского командования.

Обращаясь к Крымской войне, нетрудно заметить, что спесивые «наследники Нельсона» постоянно становились в тупик, когда сталкивались не с просто выстроившейся в кильватер эскадрой противника (чего им ужасно хотелось — ведь они прекрасно знали, что их эскадренная мощь многократно превосходит нашу), а с неожиданными и смелыми тактическими ходами, прежде всего основанными на скоростной передислокации кораблей с места на место. Блестящий рейд фрегата «Аврора» через два океана неоднократно опозорил англо-французских флотоводцев, смешав все их дальневосточные планы. Неожиданное появление небольшого,

но мастерски владеющего ситуацией отряда кораблей на рейде Свеаборга обескуражило огромную англо-французскую армаду и заставило ее убраться восвояси. Решали исход дела не грубая сила, опирающаяся только на арифметику, но маневренность, мореходность, умение предвидеть действия противника и постановка его каждый раз перед новыми задачами, к решению которых он оказывался не готовым. Но ведь это не что иное, как черты *крейсерской войны*.

Идея крупномасштабной крейсерской войны против Англии зародилась еще в самом начале Крымской кампании. Великий князь, генерал-адмирал Константин Николаевич получил в феврале 1854 г. докладную записку от адъютанта ГМШ капитан-лейтенанта А.С. Горковенко с любопытным названием: *«О гибельном влиянии, какое имело бы на торговлю Англии появление в Тихом океане некоторого числа военных крейсеров наших, которые забирали бы английские купеческие суда около западных берегов Южной Америки, в водах Новой Голландии и Китайских»*.

План Горковенко заключался в предложении немедленно закупить в Соединенных Штатах быстроходные клипера, которые можно будет послать в крейсерство. Автор проекта далее отмечал: *«Можно наверно сказать, что первое известие о взятых нашими крейсерами английских торговых судах произведет сильное действие на Лондонской бирже, цена страхования судов возвысится*

*непомерно, все товары будут отправляться на американских судах, и английское торговое судоходство в Тихом океане уничтожится. Те же самые крикуны, которые теперь требуют войны, попросят мира, тем более, что поймать наши крейсера на пространных океана будет делом почти невозможным, как бы многочисленны ни были военные суда, для того отражаемые из Англии и Франции. Небольшие клипера всегда могут укрыться там, где появление военного фрегата или корвета тотчас сделается известным...».*

Генерал-адмирал, надо отдать должное, немедленно довел предложение капитан-лейтенанта до высочайшего сведения. Увы, далее на документе появилась резолюция: *«Государю эта мысль очень понравилась, и он приказал мне лично переговорить с Нессельроде об исполнении. Пугают только деньги».*

Видимо, финансовые трудности настолько напугали графа Нессельроде, что именно они и оказались основной причиной, помешавшей появлению крейсерских отрядов российского флота на английских торговых путях в Тихом океане в разгар Крымской войны. А может быть, дело было еще и в той самой причине, по которой вступивший вскоре на престол Александр II немедленно расстался с Нессельроде, произнеся свои знаменитые словеса, уже цитированные нами выше: *«Батюшка был гений, потому мог себе позволить окружать трон остолопами».*

В 1863 г., в момент очередного обострения русско-английских отношений, по предложению управляющего Морским министерством генерал-адъютанта Н. К. Краббе было решено создать угрозу британской торговле, с тем, чтобы заставить правительство Соединенного королевства занять менее жесткую позицию во время дипломатического диалога. Неожиданное сосредоточение в сентябре 1863 г. эскадр контр-адмирала С. С. Лесовского в Нью-Йорке (фрегаты «Александр Невский», «Пересвет», «Ослябя», корветы «Варяг», «Витязь», клипер «Алмаз») и контр-адмирала А. А. Попова в Сан-Франциско (корветы «Богатырь», «Калевала», «Рында», «Новик», клипера «Абрек» и «Гайдамак») создало реальную угрозу Англии и явилось одним из главных аргументов, заставивших правительство королевы Виктории уклониться от участия в антирусской коалиции, что в конечном счете привело к ее распаду. Появление в водах Атлантики и Тихого океана быстроходных отрядов русских крейсеров напугало спесивую, но крайне трусливую английскую торговую и промышленную буржуазию. Ужас при мысли, что враждебные действия со стороны Англии немедленно вызовут сокрушительный удар по британской колониальной торговле, привел к истерическому давлению на королеву и Форин Оффис с требованиями о смягчении позиции по отношению к России.

Именно это и имел в виду А.А. Попов, когда еще задолго до визита в Сан-Франциско (в октябре 1859 г.) излагал свои взгляды на цели и задачи Тихоокеанской эскадры: *«Появление этой подвижной эскадры в океане и уничтожение ею...купеческих кораблей Англии...будет иметь последствием всеобщий ужас последней, ...отзовется на политических весах Европы».*

Американскую экспедицию двух эскадр Александр II считал одной из лучших страниц в истории русского флота и своего царствования: *«Экспедиция эта является единственным для всемирной истории примером наивыгоднейшего использования морских сил».*

Положим, император несколько преувеличивал значимость американской экспедиции, но факт был налицо — Форин Оффис пошел на попятную. Остолопов вокруг трона явно поубавилось!

(А ведь крейсера времен русско-японской войны почти полностью унаследовали имена своих парусных «папенек». Да только вот, к сожалению, те, кто определял их роль в военно-морской стратегии, превратились в «умственных парализиков», если опять употребить терминологию адмирала Макарова. И не будем забывать о том, что юный Степан Макаров был участником этой экспедиции, и был особо отмечен весьма строгим начальником А.А. Поповым).

Аналогичная ситуация возникла вновь в 1878 г. Турция оказалась в очередной раз разгромленной русскими войсками, причем даже на море Россия, не имея практически никакого военного флота, кроме минных катеров, все время владела инициативой и вела наступательные действия. Сиятельная Порта, наблюдая русские войска у ворот Константинополя, снова воззвала о помощи к англичанам. Английский флот не замедлил войти в Дарданеллы и устроить «Дарданелльскую демонстрацию» против России с требованиями пересмотра статей Сан-Стефанского мирного договора с Турцией. Возникла реальная угроза разрыва дипломатических отношений с Англией.

С целью оказания давления на Даунинг-стрит был быстро осуществлен план, по которому броненосный фрегат «Князь Пожарский» выдвигался к атлантическому побережью Испании, а корвет «Аскольд» и клипер «Джигит» занимали позиции в норвежских фиордах, где им следовало ожидать объявления войны.

Одновременно в обстановке глубочайшей секретности на зафрахтованном германском судне «Цимбрия» в Америку перебросили русские экипажи для купленных у американцев пароходов «Стэйт оф Калифорния», «Колумбус» и «Саратога». Их спешно переоборудовали и зачислили в состав крейсеров российского ВМФ соответственно под названиями «Европа», «Азия» и «Африка». Предполагалось, что согласованные действия русских кораб-

лей дезорганизуют британскую морскую торговлю в Атлантическом океане.

План оказался удачным — хотя России пришлось все-таки согласиться на «турецкий замок» на Босфоре и Дарданеллах, но требования дипломатов Ее Викторианского Величества на Берлинском конгрессе летом 1878 г., как и в 1864 г., значительно смягчились под все теми же буржуйскими истериками. Само собой, России подпакостила Германия, отыгрываясь за уступки Франции («железный канцлер» свое дело знал!), но и крейсера свое дело сделали.

Вывод был ясен: Британская империя наиболее уязвима на морских путях. Отсюда и выбор пути в военно-морской политике России периода 80-х-90-х годов XIX в. — ускоренная постройка крейсеров для создания постоянной угрозы морским коммуникациям англичан.

В составе флота появляются многочисленные крейсера.

Сначала это уже названные легкие парусно-паровые корабли или специально построенные клиперы («Забияка», «Вестник», «Разбойник» и пр.), или переделанные из купленных торговых кораблей («Азия», «Африка», «Европа»).

По мере развития техники железного и стального судостроения уже в восьмидесятых годах XIX века крейсера делаются все более и более крупными, снабжаются броней и значительной ар-

тиллерией («Дмитрий Донской», «Владимир Мономах», «Адмирал Нахимов»). От них требуется большая мореходность, значительная дальность плавания, боевые качества, по меньшей мере не уступающие соответствующим кораблям английского флота. Вспоминая о ведущих флотоводцах этого периода — Г.И. Бутакове, А.А. Попове, Н.М. Чихачеве — мы уже имели возможность подчеркнуть, что прочно вошедшие в мировую практику наименования классов кораблей, составляющих основную силу ВМФ на рубеже веков — броненосец и броненосный крейсер — обязаны своим происхождением именно русским морякам и кораблестроителям.

В 90-х годах появляется «Рюрик» — новый тип океанского броненосного крейсера, по замыслу имеющий огромную дальность плавания, сильное вооружение и хорошую мореходность. Водоизмещение «Рюрика» составило 11 тысяч тонн — таких огромных кораблей крейсерского класса до тех пор никто не строил. Появление «Рюрика» и закладка еще более мощных кораблей этого же класса (океанские броненосные крейсера, способные на одной заправке пересечь Тихий океан) — «России» и «Громобоя» — чрезвычайно обеспокоило британских военно-морских стратегов, поскольку почти совпало по времени с визитом нашей эскадры в Средиземноморье и заключением секретного соглашения с Францией. В ответ на это английское адмиралтейство спешно закладывает два крейсера типа «Powerful» по 14200 т. (Фред Джен в своем

труде *«The British Battle-fleet, its inception and growth»* от 1912 г. недвусмысленно называет крейсера «Terrible» и «Powerful» «ответом» на русские «Рюрик» и «Россию»).

Однако, после более детального ознакомления с «Рюриком» опасения англичан ослабевают. В 1896 г. небезызвестный Т. Брасси, бывший тогда автором популярного военно-морского ежегодника, пишет: *«Если бы мы раньше имели случай рассмотреть «Рюрик», то «Powerful» и «Terrible» никогда не были бы построены. Борта «Рюрика» оцетинены пушками, и до тех пор, пока вы не подниметесь на его палубу, он кажется страшным. Но достаточно одного снаряда, разорвавшегося в открытой батарее «Рюрика», чтобы полдюжины орудий оказались выведенными из строя».*

Приблизительно в том же духе, хотя и с бóльшим снисхождением, сэр Брасси критикует через два года и «Россию»: *«Общие черты «России» те же, что и у «Рюрика». На ней такая же великолепная незагроможденная верхняя палуба... такое же отсутствие броневой защиты артиллерийского вооружения и такое же его расположение... часть 152-мм орудий расположена в батарейной палубе, орудия отделены одно от другого 1,5-дюймовыми экранами, которые простираются на половину протяжения от борта до диаметральной плоскости. Это должно ослабить эф-*

*фект от снаряда, разорвавшегося в батарее, и представляет собой важное улучшение по сравнению с «Рюриком».*

Самодовольные и высокомерные оценки Брасси вовсе не означают, что наши крейсера никуда не годились как боевые единицы. Если бы на те же страницы попали оценки боевых качеств кораблей английского флота, сделанные сразу после знаменитого парада 1897 г. Джоном Фишером, то из них вполне могло бы последовать, что как раз главные силы флота Ее Величества по своим боевым качествам не лезут ни в какие ворота. Собственно, сэр Джон Фишер своими действиями на посту Первого лорда Адмиралтейства явно высказал сэру Томасу Брасси: «Сам дурак».

А брюзжание одного из главных военно-морских теоретиков Британской империи только подтверждало тот факт, что «Рюрик», «Россия» и «Громобой» проектировались русским морским министерством для крейсерской войны на отдаленных морских путях, что очень и очень заботило стратегов Альбиона.

На «России» даже была установлена третья машина для экономического крейсерского хода. Очевидно, крейсерство этих кораблей намечалось в виде рейдеров (одинок). Отсюда — стремление усилить их артиллерию за счет сравнительного ослабления броневой защиты и громоздкость, обусловленная большим объемом загрузки угля. Да, эта пресловутая громоздкость и высокобортность в сочетании с огромными трубами, которых на «Рос-



сии» и «Громобое» было аж по четыре, делали наши крейсера малопригодными для эскадренного боя — очень уж хорошая мишень. Но ведь эти же качества кораблей означали и отличную мореходность вместе с возможностью вести весьма действенный огонь в свежую погоду. Пресловутые английские броненосные крейсера, по образцу которых строились в дальнейшем крейсера Японии, при хорошем волнении не только переставали попадать в цель из главного калибра, но практически не могли стрелять из вспомогательного калибра, а уж противоминную артиллерию и вообще нельзя было пускать в ход — следствие низкорортности. При всей противоречивости и нечеткости планов войны, которые составлялись «под шпицем», несомненно, что крейсерские операции предусматривались тогда против англичан и их морской торговли.

Мы уже обращались к тем поистине гигантским усилиям британской дипломатии, которые были приложены для того, чтобы ликвидировать угрозу своим торговым путям в Средиземноморье. Именно Англия была основным творцом «дальневосточного котла ведьм». Для России же выявился другой морской противник, угроза со стороны которого заслонила (но не ликвидировала полностью) британские «козни».

Это не сразу и не сильно отразилось в русских судостроительных программах. «Рюрик» и «Россия» были заложены еще до

начала японо-китайской войны, а «Громобой» — в мае 1898 г., т. е. почти сразу после занятия Россией Порт-Артура. Проектные чертежи «Громобоя» содержали ряд изменений по сравнению с «Россией». Хотя по водоизмещению, силовой установке, вооружению и ряду других важнейших элементов конструкции этот крейсер был повторением «России», но имел существенно лучшее бронирование и более надежную защиту казематной артиллерии. Попадание снаряда в орудийную палубу «Громобоя» уже не должно было вызвать выход из строя более одного орудия. Кроме того, качество броневых плит основного пояса «Громобоя» было значительно улучшено по сравнению с Россией». «Громобой» имел также более совершенные обводы корпуса, что давало выигрыш как в скорости хода, так и в дальности — при одинаковом запасе угля «Громобой» мог уходить почти на 1500 миль дальше от базы, чем «Россия». Т. е. российский флот получил еще один могучий рейдер-одиночку, способный парализовать коммуникации противника на огромном участке океанской акватории.

Вершиной же кораблестроительной доктрины России, ориентированной на крейсерскую войну, явилась постройка трех броненосных кораблей типа «Пересвет», явившихся ответом на постройку английских броненосцев второго класса (с облегченным бронированием и увеличенной скоростью хода) типа «Барфлер». Таких «облегченных броненосцев» англичанами было построено

три, причем последний из них — «Ринаун», спущенный на воду в 1895 г. — был флагманом на пресловутом викторианском параде 1897 г., а его предшественник — «Центурион» — был флагманским кораблем незадачливого адмирала Э. Сеймура, так неуклюже попавшего впросак во время «боксерского восстания».

Корабли нового проекта изначально именовались «броненосцами-крейсерами», броненосными крейсерами и просто крейсерами. В случае войны с Англией их предполагалось использовать на морских коммуникациях вместе с броненосными крейсерами и пароходами Добровольного флота.

Во второй половине 1894 года управляющий Морским министерством адмирал Н.М. Чихачев распорядился разработать в МТК эскизный проект «сильного современного броненосца, скорее охарактеризованного броненосным крейсером», то есть обладающего возможно бóльшим районом плавания и скоростью. Но в отличие от прототипа — английского «Барфлера» — требовалось увеличение длины главного броневого пояса с 55% до 66% длины корабля по грузовой ватерлинии. Главная артиллерия из четырех 10-дюймовых (254-мм) орудий должна была располагаться не в барбетных установках со сравнительно легким броневым прикрытием, а во вращающихся башнях, — как на строившихся эскадренных броненосцах типа «Полтава» и броненосцах береговой обороны типа «Адмирал Ушаков». Это, безусловно, резко увеличивало

боевой потенциал новых кораблей по сравнению с «Рюриком», «Россией» и «Громобоем».



*Управляющий Морским министерством (1888-1896 гг) адмирал Николай Матвеевич Чихачев*

В связи с появлением скорострельной артиллерии среднего калибра и взрывчатых веществ большой разрушительной силы требовалось также изменить систему бронирования. Броневая палуба поверх броневого пояса дополнялась броневой карапасной палубой, спускавшейся к нижним кромкам пояса. С целью увеличения дальности плавания предполагалось для экономического хода использовать третью (среднюю) машину.

В ноябре 1894 года эскизный проект был обсужден на расширенном собрании адмиралов и командиров. Облегченный 254-мм калибр артиллерии, исходя из крейсерского назначения корабля, признали правильным. Одобрили и конструкцию корпуса со спардеком (или удлиненным полубаком), которая в отличие от

гладкопалубного английского прототипа уменьшала заливаемость носовой башни в свежую погоду.

В середине января 1895 года адмирал Н.М. Чихачев поручил Балтийскому заводу разработать уже рабочий проект тяжелого броненосного крейсера с максимальной для выбранного вооружения и бронирования дальностью плавания и скоростью хода не менее 18 узлов. Проект был разработан в нескольких вариантах, в результате выбор английских облегченных броненосцев за прототип был отставлен. Проектируемые корабли превосходили английские практически по всем показателям и больше походили на французский новейший броненосец типа «Шарлемань».

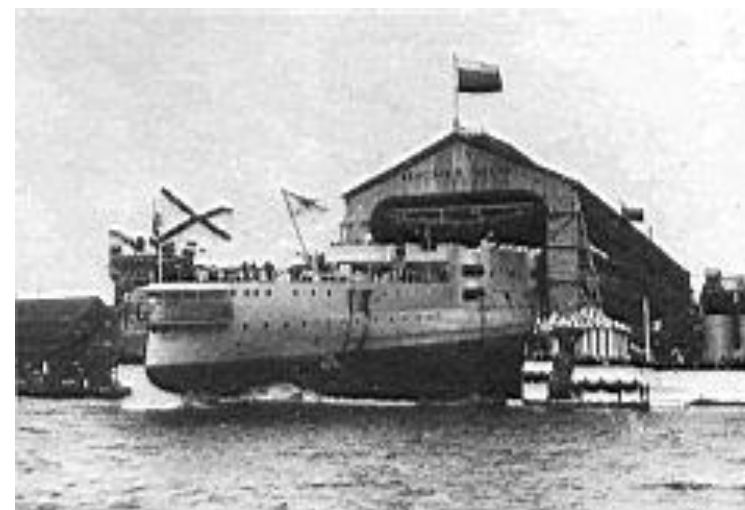


*«Пересвет» накануне ввода в строй*

В окончательном варианте эти корабли именовались «трехвинтовыми стальными броненосными крейсерами в 12 674 т».

По инициативе генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича в 1898 г. изучался вопрос о возможности замены 254-мм орудий на 305-мм при сохранении тех же сроков постройки. Увы, справиться с поставленной задачей отечественные заводы были не в состоянии. Поэтому главный калибр остался 10-дюймовым.

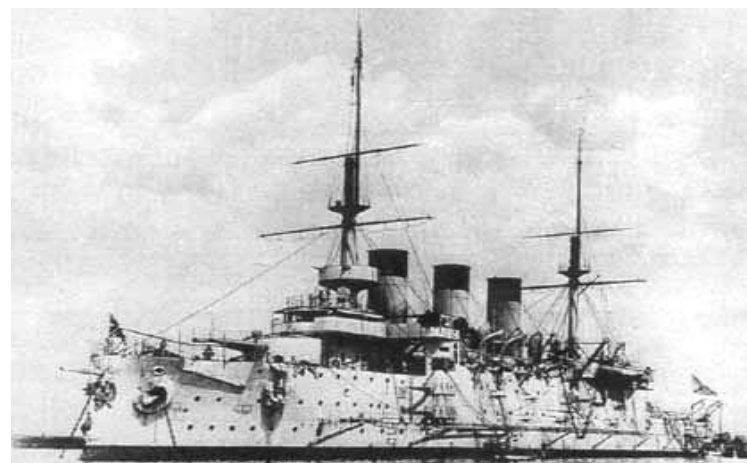
Первые два корабля серии — «Пересвет» и «Ослябя» — были заложены в один и тот же день 9 ноября 1895 г., последний — «Победа» — 9 февраля 1899 г., хотя фактически постройка «Победы» началась раньше официальной закладки и велась уже с 18 мая 1898 г.



*Спуск на воду «Победы»*

Еще не вступив в строй, «Пересветы», строительство которых шло практически параллельно с океанскими броненосными крейсерами («Рюрик», «Россия» и «Громобой»), чрезвычайно озаботили главного потенциального противника — англичан. Мы помним, что изначально для «Пересветов» за образец брался именно английский «облегченный» броненосец «Барфлер», но итоговый проект настолько превосходил «Барфлеры», что Англия лихорадочно заложила шесть броненосцев типа «Дункан» с увеличенной до 19 узлов скоростью и с ослабленным бронированием. Повторилась история с океанскими броненосными крейсерами — более внимательное ознакомление с конструкцией «Пересветов» привело англичан к выводу, что и со строительством «Дунканов» они явно поторопились. Оценив проект «Пересвета» как «неудовлетворительный, вооружение и защита слабые, а скорость не выдающаяся», они получили в состав своего флота шесть дорогостоящих в постройке и эксплуатации броненосцев, пригодных иметь дело только с «Пересветами». Даже для богатой Англии держать в строю столь специфические корабли было непозволительной роскошью. Впрочем, такой же вывод прозвучал относительно «Террибла» и «Пауэрфула». Выходит, развернувшаяся сто с лишним лет назад «холодная война» с гонкой военно-морских вооружений мало чем отличалась от подобного же занятия великих держав во второй половине XX века.

Любопытна эволюция взглядов на использование «Пересветов»: чем дальше продвигалась их постройка, тем больше руководство Морского ведомства привыкало к тому, что эти корабли — не крейсера, а полноценные эскадренные броненосцы. С уходом в отставку адмирала Н.М. Чихачева — крестного отца и апологета проекта — «крейсерский компонент» их назначения вообще стал забываться. Результат — все эти корабли погибли, не нанеся противнику существенного вреда, а «Пересвет» и «Победа» были подняты японцами и включены в состав своего флота.



*«Ослябя» на Кронштадтском рейде.*

А что же предполагалось делать, располагая такими кораблями, как перечисленная броненосная шестерка, если бы первоначальными

чальное их предназначение не было забыто благодаря шпиц-императорским «умственным парализикам»?

Изменение политической обстановки в водах Тихого океана повлекло за собой изменение обстановки стратегической. Главным объектом операций крейсерских сил русского флота на Дальнем Востоке теперь стали не отдаленные океанские пути Британской империи, а борьба с новым, пока еще не успевшим окрепнуть на море, но быстро развивающимся флотом Японии. Крейсерам, предназначавшимся для борьбы на океанских просторах, теперь предстояло избирать объекты более близкие к берегам и базам нового противника, а следовательно, встречи с его боевыми кораблями делались при этом гораздо более вероятными.

Тем не менее Япония, будучи, как и Англия, островным государством, в еще более сильной степени зависит от морских торговых путей. Следовательно, крейсерская война ни в коем случае не должна отодвигаться на второй план, а, наоборот, разрабатываться в качестве основного плана с еще бóльшим акцентом, чем против Англии.

Рассмотрение главных портов и торговых путей Японии с учетом их специализации, обстоятельно проделанное В.Е. Егорьевым, убедительно показывает исключительную уязвимость «стратегических артерий» японской экономики в условиях войны на коммуникациях, несопоставимую с британской.

(А ведь приведенные выше примеры более чем убедительно показывают, как сильно можно было повлиять на политику Англии даже не самими ударами по морским коммуникациям, а всего лишь *угрозой* таковых!).

В самом деле, 88-89% всего японского экспорта и импорта проходили только через три порта — Иокогаму, Кобе и Осака, причем два последних находились так близко друг от друга (в одном заливе), что морской путь к ним вел один и тот же. Иокогама являлся «морскими воротами» Токио, поэтому блокада морского подхода к этому порту имела исключительное как экономическое, так и политическое значение. Все эти порты располагались на восточном, океанском побережье Японии, а остальные, на долю которых приходилось всего 11-12% всего объема торговли, были разбросаны на большой площади и сильно уступали упомянутым по своей экономической значимости еще и с той точки зрения, что были гораздо хуже оборудованы. Следовательно, в случае переноса центра тяжести морской торговли в какой-либо иной порт, кроме трех океанских, Япония встала бы перед проблемой быстрого увеличения его пропускной способности, что в условиях войны было практически невозможно — достаточными для этого ресурсами она не располагала. Но ведь основной стратегический план Японии был связан с переброской войск на материк, т.е. все три главных порта в этом плане прямого участия принимать не могли.

Порты западного побережья, главными из которых можно было считать Модзи и Нагасаки, сильно уступали восточным портам еще и по той причине, что здесь природные условия были существенно менее благоприятными для крупных перевозок — влияние холодного течения Ойя-Сию делало результаты транспортных операций малопредсказуемыми. Сам бог Нептун мешал японцам в осуществлении их агрессивных планов.

Влияние природных факторов в значительной мере снижало и значение весьма удобно расположенного в географическом плане порта Хакодате — в ключевом месте Сангарского пролива между Хонсю и Хоккайдо. Этот район настолько часто закрывался туманами, что японцы даже в самом благоприятном варианте пропускали через Хакодате не более 1,3% грузопотоков. Кому охота постоянно лавировать в условиях нулевой видимости между рифами! Поэтому как торговый порт Хакодате имел куда меньшее значение, чем как порт военный (т.е. база для военных кораблей), а, следовательно, и объектом для крейсерских налетов не должен был являться.

Расположенный в удобной бухте Вакаса торговый порт Цуруга с «подпоркой» в виде военного порта Майдзуру представлял для наших возможных крейсерских операций наибольший интерес как ближайший торговый центр к Владивостоку и выходу к морю Сибирской магистрали. Но к моменту начала войны объем торгов-

ли через этот порт был еще весьма незначительным — Цуруга и Майдзуру начали строиться только в 1897 г. и набрать заметную мощность не успели.

В целом западные берега Японии, омываемые Японским морем, по сравнению с берегами Тихого океана, Внутреннего моря и острова Кюсю, принимали ничтожное участие во внешней торговле страны.

Итак, условия для крейсерской войны против Японии были близки к идеальным — все военные порты противника были сосредоточены на западном побережье, а торговые, без которых экономика никак не могла функционировать — на восточном. Чем японцы могли прикрыть свои главные коммуникации и как?

В процессе подготовки к войне японцы сделали основную ставку на броненосные крейсера типа «Асама», которых к 1902 г. было введено в строй 6 единиц. Эти крейсера строились в Англии и по английскому проекту. Пресловутый сэр Томас Брасси в своем ежегоднике не жалел слов для расхваливания новых кораблей:

*«Японские «Асама» и однотипные с ним — превосходные корабли. Корпус их хорошо защищен... Нет ни одного крейсера в мире, так хорошо бронированного. Они обладают весьма могущественной артиллерией, хорошо расположенной».*

Действительно, с точки зрения «ответа» на постройку «Рюрика», «России» и «Громобоя» японцы (вернее сказать, англичане

за своих учеников японцев) на первый взгляд вряд ли могли лучше распорядиться представившимися возможностями. Шесть японских крейсеров («Асама», «Токива», «Ивате», «Идзумо», «Якумо», «Адзума»), почти одинаковые по своим тактико-техническим показателям, как будто имели над своими русскими соперниками ряд преимуществ, о которых мы уже вспоминали, разбирая обстоятельства сражения 1 августа. Именно: 1) гораздо лучшее бронирование, в частности защиту артиллерии; 2) расположение восьмидюймовых орудий попарно в башнях, что давало возможность сосредоточить на борт в два раза больше пушек этого калибра; 3) меньшее водоизмещение (9300-9700 т вместо 11-12 тысяч у русских крейсеров), а следовательно, меньшие размеры и меньшие поражаемые площади; 4) некоторое превосходство в скорости (примерно на узел против наших кораблей).

Перечисленные преимущества, по всей видимости, и давали основание сэру Брасси вздохнуть восторгаться превосходством японских крейсеров над русскими, особенно учитывая то, что сами корабли были по сути английскими. Однако захлебываться своими соплями сэру спешить не следовало, поскольку все это имело значение в условиях эскадренного боя, причем в довольно спокойную погоду. Перед мысленным взором британских стратегов и их японских прилежных учеников продолжали торчать правильные кильватерные колонны!

Да и перечисленные достоинства применительно к практике войны оказались не слишком-то велики.

Головной корабль серии — крейсер «Асама» — как мы знаем, после каждой встречи с нашими кораблями становился на основательный ремонт. Это имело место и после встречи с «Варягом» 27 января, и после диалога с «Аскольдом» 28 июля, и — в особенности! — после Цусимы. Так что хорошее бронирование — это еще не гарантия того, что противник бросится бежать во все лопатки и не попытается проверить его качество «на вшивость».

Превосходство в скорости на узел в реальных условиях не очень-то ощутимо, что следует хотя бы из того, что эскадра Камимуры ни разу не смогла им воспользоваться. А старался-то Камимура изо всех сил! Высшим достижением в этом плане было потопление «Рюрика», но приписать это превосходству японцев в скорости было бы явно неразумно. Кстати, крейсера этого типа не могли выдерживать проектную скорость полного хода в течение длительного времени — это как раз и проявилось в том, что Камимура всякий раз, бросаясь вдогонку за нашими крейсерами, должен был отказываться от преследования. Особенно явственно это проявилось во втором цусимском походе наших крейсеров, где отрядом командовал адмирал Безобразов — эскадренный ход в 18 узлов смог держать даже устаревший «Рюрик», хотя и ценой героических усилий машинной команды, а хваленые «аглицкие»

крейсера Камимурэ этого сделать достаточно долго не смогли и отстали.

На этом «накололись» и сами англичане — достаточно вспомнить случай из практики адмирала Битти, когда он был еще капитаном 1-го ранга и командовал в 1904 г. новым броненосным крейсером «Суффолк». По-видимому, честолюбивый Дэвид Битти решил взять за основу поведения свою отчаянную решимость по части не просто выполнения распоряжений начальства, но такого выполнения, в результате которого оно начальство непременно должно испытать сначала изумление и восхищение, а затем угрызения совести оттого, что столь блестящий офицер еще не получил очередного повышения. Получив под командование новейший крейсер и зная непростой характер своего теперешнего начальника — командующего Средиземноморским флотом адмирала сэра Чарльза Бересфорда — Битти решил во что бы то ни стало сделать свой корабль лучшим во флоте и тем самым вновь отличиться, как он уже это с успехом проделал ранее в Африке и на Дальнем Востоке. Но на этот раз он чуть не загубил всю свою карьеру. Выполняя предписание адмирала срочно прибыть на Мальту, Битти, вопреки предупреждениям старшего механика, гнал свой крейсер полным ходом целые сутки. Из-за слишком долгой работы в форсированном режиме главная силовая установка корабля вышла из строя. В итоге вместо признания особых заслуг Битти едва не уго-

дил под суд. По всей видимости, сыграли роль связи Битти — ведь среди его лучших друзей был наследник престола, будущий король Георг V, — и взыскания он не получил, но сей скандал был довольно долгое время предметом обсуждения в кают-компаниях флота. Любопытно, что посильное участие в ликвидации возникшей обструкции приняла и супруга Битти, леди Этель. Узнав об опасности, грозившей ее мужу, миледи воскликнула: «Как! Судить моего Дэвида? Мерзавцы! Да я им новый корабль куплю!».

Меньшее водоизмещение, снижающее процент попаданий опять же в условиях эскадренного боя, нельзя рассматривать как решающее преимущество — оно проявляется только при спокойной погоде. При достаточно заметном волнении корабль с большим водоизмещением является лучшей артиллерийской платформой, и противники меняются местами. Это показала как практика русско-японской войны, так и практика самих англичан — в несчастном для них сражении под Коронелем 1 ноября 1914 г. во время штормовой погоды броненосные крейсера «Гуд Хоуп» и «Монмут» ничего не смогли поделать против кораблей эскадры адмирала фон Шпее. Меткость стрельбы упала настолько, что бой превратился в расстрел — из 1654 человек экипажей английских крейсеров не спасся ни один, а немцы получили только 6 случайных попаданий, не причинивших им заметного вреда — всего двое раненых. Вместе со своими командами отправился на дно и



командующий отрядом адмирал Кристофер Крэйдок, друг Битти и его соратник по войне в Китае.

Между прочим, корабли фон Шпее — «Шарнхорст» и «Гнейзенау» — по своим тактико-техническим данным были очень похожи на «Россию» и «Громобой», вплоть до количества труб и водоизмещения — 11 420 т. Их 210-миллиметровки оказались при большом волнении куда эффективнее английских девятидюймовок при хорошей мореходности и высокобортности. Мало того, что «Гуд Хоуп» палил из своих устаревших орудий главного калибра в белый свет, как в копеечку (это, конечно, в фигуральном смысле — немецкие корабли терялись на фоне берега, так что белого света как раз было маловато), но добавок из-за волнения его шестидюймовки — вот она, низкобортность! — вообще не могли вести огня.

Так что достопочтенный сэръ Брасси, мягко говоря, недостаточно вдумчиво оценивал преимущества «англо-японских» крейсеров, поскольку даже в условиях обожаемого англичанами «правильного» эскадренного сражения они могут вылезти боком. Но и это не главное — при чуть ли не двойном преимуществе наших крейсеров в дальности плавания и отмеченных особенностях японских коммуникаций вероятность их встречи с противником была близка к нулю! Силы Соединенного флота Японии, включавшие 14 современных крейсеров (8 броненосных и 6 бронепалубных),

было совершенно недостаточны для защиты своих океанских коммуникаций от наших крейсерских набегов. Передислокация броненосных крейсеров к восточному побережью вынудила бы Того «оголить» западные коммуникации, и тогда весьма любопытно было бы представить, чем он прикрывал бы перевозку войск на материк, если бы Камимура конвоировал океанские караваны.

Да и сама система конвоев (внедренная, кстати, только к концу Первой мировой англичанами при условии подавляющего численного перевеса над противником), если даже допустить, что Того предвосхитил бы тактическое решение, к которому его наставники пришли только десятилетие спустя (что ему было совершенно не свойственно), не могла гарантировать успешной защиты коммуникаций при столь незначительных крейсерских силах, какие были у японцев.

Таким образом, рассматривая восточное побережье Японии как *главный* театр военных действий, а западное и акваторию Желтого моря — как *второстепенный*, где основной задачей является препятствие перевозке войск противника на материк, можно отчетливо видеть, что разбиение наших тихоокеанских сил именно так, как предлагал Макаров — с перебазированием во Владивосток главных крейсерских сил и использованием их по прямому назначению — практически гарантирует завоевание господства на море *без всякой эскадры Рождественского*.

Итак, представляем себе, что в Порт-Артуре оставлены только «утюги» в количестве 5 броненосцев, составляющие главный артиллерийский отряд. Это, между прочим, внушительная сила — 20 двенадцатидюймовок, против которых способна выступить броненосная эскадра Того только в полном составе. При них действует отряд крейсеров в составе тихоходных «богинь» — «Дианы», «Паллады» и «Авроры» вместе с «Дмитрием Донским» и ближних разведчиков — быстроходных крейсеров «Новик», «Боярин» и «Алмаз». Крейсера 1-го ранга при необходимости могут очень даже неплохо угостить своими шестидюймовками любого неразумно приблизившегося противника — вплоть до всяких «Асам» и «Токив», не говоря уже о легких крейсерах. Быстроходные крейсера 2-го ранга могут нести постоянную дозорную службу и прикрывать выходы малых кораблей (а в Артуре их очень даже подходящее число — 27 миноносцев различных классов, 7 канонерок, 2 минзага и целый ряд вспомогательных судов).

Какими силами Того блокирует Порт-Артур? Если представить, что броненосные крейсера уйдут на защиту коммуникаций, то это 6 броненосцев, до 10 легких крейсеров, старые калоши «Чин-Иен» с «Мацусимой», 10 канонерок и до 50 миноносцев. Реально и легкие крейсера должны будут постоянно «дергаться» на защиту коммуникаций, поэтому в полном составе они никогда участвовать в операциях не будут. Тем самым блокада Порт-

Артура при сопоставимых силах явно становится *фиктивной*. В самом деле, ослабить блокирующие силы Того не может себе позволить, поскольку выход в море пяти наших броненосцев в сопровождении крейсеров и миноносцев чреват генеральным сражением с непредсказуемым исходом. Постоянно же торчать вблизи Порт-Артура *всем* японским броненосцам при условии угрозы переброскам войск на материк со стороны Владивостока, причем угрозы неотразимой — вообще смысла нет. Ведь основная стратегическая задача, поставленная перед Того — обеспечение переброски войск и уничтожение русского флота по частям — при таком положении дел не решается!

То есть: Порт-Артур из ловушки для нашей 1-й Тихоокеанской эскадры превращается в ловушку для главных сил Того — и уйти от Артура нельзя, и не уйти тоже нельзя.

А что же происходит на *главном* театре военных действий, где действуют наши крейсерские силы?

Они состоят из следующих боевых отрядов:

- 1) тяжелые броненосные крейсера — «Пересвет», «Победа», «Ослябя»;
- 2) океанские броненосные крейсера — «Рюрик», «Россия», «Громобой»;
- 3) дальние разведчики — крейсера 1-го ранга «Аскольд», «Варяг», «Богатырь» и присоединенный к ним броненосный «Ба-

ян», который по скоростным качествам почти соответствует им, а по огневой мощи превосходит. Башенные восьмидюймовки позволяют ему принимать бой против любого из броненосных крейсеров противника (если надо, «Баян» может служить стратегическим прикрытием любой дальней крейсерской операции, так как дальность плавания у него не уступает бронепалубным собратьям);

4) вспомогательные крейсера — вооруженные пароходы, способные весьма успешно действовать на незащищенных коммуникациях («Лена», «Рион», «Днепр», «Ангара»);

5) миноносцы — как постоянно базирующиеся на Владивосток, так и вновь прибывшие по железной дороге и собранные на месте, в количестве до 40 единиц.

Не составляет труда видеть, что сформированные таким образом три первых боевых отряда настолько превосходят силы Камимур, что в прямом эскадренном столкновении у японцев нет никаких шансов на успех. Одних десятидюймовок у нас в бортовом залпе аж 12 штук против одной, имеющейся на крейсере «Касуга». Но наши десятидюймовки не просто задавят противника числом — они обладают в крейсерской войне (а не в перестрелке броненосцев, как это кажется всяким Вихровым) действительно уникальной дальностью и другими уникальными особенностями, как-то: орудия «Победы», стреляя на 88 кабельтовых, обладали повышенной скорострельностью и улучшенной прочностью,

к которой следует добавить еще и усовершенствованную систему подачи снарядов к башням. Дальность орудий «Пересвета» была еще выше (95 кабельтовых), а «Осляби» — и вообще 115 кабельтовых. Если бы любой из крейсеров противника попал под сосредоточенный огонь трех «Пересветов», то был бы уничтожен на дистанциях, не позволяющих ему самому «дострелить» до нас хотя бы разок. Эффективность огня «Пересвета» довелось почувствовать на себе «Ниссину» во время боя 28 июля, в ходе которого «Ниссин» после нескольких попаданий оказался на грани полного выхода из строя. Скорость же хода нашего «тяжелого» крейсерского отряда (18 узлов) практически не уступала ни нашим океанским крейсерам типа «Россия», ни японским. Дальность, правда, была несколько меньше — до 5000 миль. Но мы уже отмечали, что и такой дальности в условиях войны против Японии, а не Англии, было более чем достаточно.

Мораль — Камимуре было бы совершенно не под силу тягаться с нашими крейсерами, и если он даже в бою 1 августа против только трех крейсеров стянул к себе все возможные подкрепления, то здесь ему постоянно требовался бы отряд адмирала Дева, состоящий из четырех новейших бронепалубных крейсеров («Касаги», «Читосе», «Такасаго», «Иосино»). Этот отряд мог бы обеспечить примерное равенство с нашими крейсерами в весе бортово-

го залпа, но не в главном калибре и дальностью. А блокада Порт-Артура при этом стала бы совсем «дырявой»!

Следовательно, соотношение крейсерских сил вполне позволяло бы нам вести постоянные *наступательные* операции, а Камимуре и Дева — по возможности избегать встреч. Вопрос о «ловле» наших крейсеров, постоянно стоявший перед Камимурой как главная тактическая задача, вообще снимается.

О какой массовой переброске войск в таком раскладе вообще можно было бы говорить? Разгром коммуникаций противника между западным побережьем Японии и материком можно было бы осуществить силами *одних только вспомогательных крейсеров!*

Практика войны показала, что тактическое мастерство японских флотоводцев уступает нашему. Сражения 28 июля и особенно 1 августа показали, что противник не умеет толком использовать свое преимущество, по крайней мере до тех пор, пока оно не становится подавляющим. Иессен в бою 1 августа показал себя более искусным флотоводцем, чем три японских адмирала, вместе взятых. А если представить себе, что он командовал бы отрядом, не уступающим по силам японскому? Да, Макаров знал, кого куда назначать...

Представляем себе возражения против плана крейсерской войны, связанные с тем, что Владивосток как база был не готов к

началу войны, и содержание в нем мощной эскадры, на которую возлагались бы главные задачи, было большим вопросом.

Да, плачевное состояние Владивостокского порта к началу войны сомнению не подлежит. Однако является ли подобная ситуация чем-то из ряда вон выходящим? Если бы очередное «Особое совещание» прислушалось бы к советам Макарова и решило переместить «центр тяжести» дальневосточной стратегии во Владивосток, то это означало бы соответствующее перераспределение ресурсов, и трудности базирования удалось бы существенно ослабить. Если бы... Если бы только не «умственные парализики»!

Обращаясь снова к В.Е. Егорьеву, рассмотрим одно из самых типовых затруднений того времени, присущее военно-морской базе — проблему снабжения флота углем.

Даже те урезанные крейсерские операции, которые проводились силами Владивостокского отряда, требовали значительного расхода угля. К сожалению, для нормальной работы корабельных машин необходим был импортный уголь (кардиф, выражаясь на привычном для тех времен языке). К началу войны во Владивостоке имелось 57 тысяч тонн кардифа и 8,6 тысячи тонн мягкого угля. Местный уголь не был признан годным для военных судов, а заграничный приходилось доставлять морем. Для каждого полноценного выхода три крейсера нуждались в пяти тысячах тонн кардифа. Добавляя еще расход на стоянке под парами, на кратковре-

менные выходы вблизи базы, на миноносцы и вспомогательные суда, нельзя не согласиться с тем, что 57 тысяч тонн — это весьма ограниченный запас. К началу июня (т.е. к моменту приближения кульминации крейсерских операций) запас кардифа снизился до 40 тысяч тонн. Командование Тихоокеанского флота и крейсерского отряда приняло ряд мер для экономии угля, в частности, попыток хотя бы частично заменить кардиф местным (сучанским, сахалинским).

Рассчитывать на регулярный подвоз угля морем из-за границы, учитывая сложившуюся с начала войны обстановку, не приходилось. Однако одиночные угольщики время от времени во Владивосток все же прорывались. Приносили добычу угля и сами крейсерские операции — так, во время Цусимских походов был захвачен английский пароход «Аллантон» с грузом около 7000 тонн первоклассного кардифа. Этого с запасом хватило бы на полноценный поход всего отряда крейсеров вокруг Японии. Имел место и подвоз угля по железной дороге. В результате за время войны запасы угля на складах порта возросли, и к декабрю 1904 г. составляли 110 000 тонн только импортного угля. Если добавить к этому еще и 22 000 тонн отечественных углей, то можно утверждать, что проблема снабжения топливом не только трех крейсеров, но и втрое большего отряда кораблей была успешно решена. И это — при условии, что Владивосток вплоть до падения Порт-

Артура рассматривался как *второстепенная* база, т.е. не подлежащая внеочередному обеспечению.

Еще задолго до войны, приняв на себя фактическое командование флотом, С. О. Макаров писал о необеспеченности русского флота своими ресурсами в то время, когда под самым Владивостоком были известны почти нетронутые залежи угля. Лучшие угольные месторождения Приморья — сучанские, разведки которых произведены были еще в девяностых годах, только с 1907 г. начали правильно разрабатываться. Лишь через два года *после* войны сучанские копи были соединены узкоколейной железной дорогой с Владивостоком. А между тем многие пласты сучанских месторождений давали уголь, ничем не уступающий пресловутому кардифу. Вполне заменяли кардиф и сахалинские месторождения (близ Александровска), но условия добычи — руками каторжников — не позволяли развернуть выработку в надлежащих размерах.

В.Е. Егорьев обращает внимание на полное отсутствие в начале войны каких бы то ни было угольных складов для снабжения русских кораблей на побережье Приморья вне Владивостока. Общеизвестно, какие значительные физико-географические удобства представляет побережье Японского моря для выбора обеспеченных якорных стоянок: исключительно изрезанное глубоководными заливами и бухтами побережье залива Петра Великого, ряд бухт на северо-восток от залива Америка, как, например, бухта Преобра-

жения, заливы Владимира и Ольги, залив Советская (в то время Императорская) гавань и, наконец, залив Де-Кастри. Все эти якорные стоянки могли явиться местами создания хотя бы небольших «на всякий крайний случай» топливных станций.

Владивостокскому отряду при его возвращении почти из каждого крейсерства приходилось считаться с вероятностью встречи с противником на обратном пути к Владивостоку. Крейсера обычно имели при этом сильно израсходованные запасы топлива. Мы помним, что исключительно удачный по всем показателям, особенно политическим, Тихоокеанский поход «России», «Громобоя» и «Рюрика» пришлось прервать раньше времени именно из-за недостатка угля. А если бы в заранее определенных точках (где-нибудь в упомянутых бухтах) имелись заготовленные запасы? Правда, эти бухты были не защищены от нападения противника, почти не населены и не имели дорожной связи с остальными частями Приморья по суше. Но слабость населенности и отсутствие связи имели и положительные стороны.

Владивосток, расположенный совсем близко от корейской и маньчжурской границ, отнюдь не был защищен от японской разведывательной агентуры. Выражаясь точнее, он был просто наводнен шпионами всех мастей и калибров. В этом отношении более далекие бухты Приморья, отделенные от внешнего мира почти непроходимым лесистым и диким хребтом Сихотэ-Алинь, в значи-

тельной степени могли гарантировать до поры до времени тайну и безопасность вспомогательных угольных складов. В позднейший период войны в заливе св. Ольги был создан такой «потайной» склад, никогда не подвергавшийся нападению японских кораблей и сыгравший весьма заметную роль в увеличении радиуса действия малых миноносцев.

Таким образом, даже в условиях «самообеспечения» Владивосток вполне мог обслуживать крейсерский отряд, несмотря на полное безразличие «из-под шпика».

Да это и практически подтверждалось неоднократно — в 1903 г. во Владивостоке длительное время стояла вся тихоокеанская армада с целью постановки в док броненосцев на профилактику и текущий ремонт, а эскадра Рождественского стремилась через три океана не куда-нибудь, а именно во Владивосток. 28 июля 1904 г. артурская эскадра прорывалась тоже во Владивосток. Но все это вроде бы получалось вынужденно, «за неимением лучшего». Посему и позднейшие оценки усиленно отдают пессимизмом — дескать, ну что бы изменилось от прорыва Витгефта или даже Рождественского во Владивосток? Ведь Владивосток как военная база вообще никуда не годился по сравнению с Порт-Артуром — укреплений и серьезных береговых батарей нет, заминировать подходы трудно, город уязвим для бомбардировок с рейда, что показала февральская операция Камимур. Ремонтная база крайне

слабая, опять же хуже, чем в Артуре — вон «Богатырь» всю войну проторчал в доке, а что, если пришлось бы ремонтировать несколько кораблей сразу? К тому же присутствие главных сил во Владивостоке обязательно привлекло бы к нему особое внимание японцев, которые только потому и не предпринимали серьезных операций по захвату Владивостока, что там не было ради чего стараться... Не надейтесь, в общем, на чудо, шансов на победу все равно не было.

Чушь!

Если бы «под шпием» хоть немного шевелили мозгами и не забыли в самый неподходящий для подобного «забвения» момент о доктрине крейсерской войны, то Владивосток вполне мог бы служить полноценной базой для мощной эскадры, состав которой мы уже представляли в виде трех боевых отрядов крейсеров. Потому-то он и не имел необходимых средств для содержания сильной эскадры, что половинчатые решения «особых совещаний» этих средств ему не предоставляли. А ведь еще в 1895 г. Макаров предлагал построить ни много ни мало 33 (!) быстроходных крейсера именно для крупномасштабной крейсерской войны. Ладно, не построили. Но ведь три указанных крейсерских отряда вполне можно было держать во Владивостоке, для этого было бы достаточно и одного «особого совещания» — только не с половинчатыми решениями! Даже при полном отсутствии планов перехода

на Дальний Восток эскадры Рождественского постоянное присутствие этих сил в Японском море, вне всяких сомнений, умирало бы аппетиты японского командования и, по меньшей мере, заставило бы японцев либо искать средства для закупки или заказа новых кораблей, либо измышлять какие-то новые политические каверзы. Но это означало бы выигрыш времени для нас — а, значит, возможность нормальной достройки и введения в строй уже заложенных кораблей, возможность перевода на Дальний Восток кораблей Черноморского флота и прочих дополнительных возможностей доказательства нашего практически неограниченного стратегического превосходства.

Под стратегическим прикрытием такого мощного отряда пара крейсеров могла бы выходить океан на постоянное крейсерство у восточных берегов Японии, демонстративно обозначая свое присутствие вблизи самых оживленных торговых путей, ведущих в главные порты противника. Начиная с лета 1903 г., это могли быть, например, «Баян» с «Аскольдом», сменяемые раз в месяц «Богатырем» с «Варягом». В это же время в Шанхае, Циндао, Чемульпо, Гензане и т.п. — наиболее оживленных портах региона под видом стационаров могли находиться канонерки или клиперы, которые с началом войны играли бы роль «рейдеров ближнего действия». Пример такого «малого рейдерства» показал «Маньчжур» на Камчатке весной 1903 г., захватив пиратскую японскую

шхуну и ликвидировав браконьерский лов рыбы в камчатских реках.

Главный же и сокрушительный удар Японии наносили бы вспомогательные крейсера — мирные корабли в мирное время и военные с началом войны. Им надлежало перерезать основные торговые пути Японии в Тихом океане, причем задача облегчалась не только большой дальностью плавания этих огромных пароходов, но и их высокой скоростью. Ловить же эти рейдеры, как мы увидели, японцам было бы практически нечем — броненосные силы привязаны к Порт-Артуру, а крейсерские — постоянно пребывают под угрозой разгромного столкновения с нашим стратегическим прикрытием.

Вряд ли противник выдержал бы пребывание в подобных тисках достаточно долго. Ведь даже три похода Владивостокского отряда — и те в июле 1904 г. поставили Японию на грань предложения о заключении перемирия. Зная об основном принципе японской тактики — идти на боевые столкновения только при гарантированном превосходстве в силах — можно утверждать, что альтернатива для японцев была весьма щекотливой: или срыв военных перевозок, или развал экономики.

И дело здесь вовсе не в том, что интенсивность океанских перевозок через проливы, ведущие во Внутреннее море, была слишком велика, а потому возможностей наших вспомогательных

крейсеров не могло хватить для существенного подрыва морского снабжения Японии.

Как будто основу доктрины крейсерской войны составляло количество потопленных транспортов! Вспомним: чтобы заставить Англию пойти на уступки, не понадобилось топить *ни одного корабля*, достаточно было создать *угрозу* такого потопления, чтобы «деловой истеблишмент» начал истерически давить на политиков и военных с требованиями уступок России. Чтобы деловой мир Запада, снабжающий Японию в рамках «дружественного нейтралитета» или тем паче союза (Англия), снова забился в истерику, достаточно было всего трех походов Владивостокского отряда, в особенности — Тихоокеанского, с выходом в район Токио.

Всякие заявления о том, что месячный перерыв в морских перевозках закончился «сам собой», из-за включения «рыночных механизмов» (дескать, отказ одних пароходных компаний от перевозок привел к активизации других), есть не что иное, как та же «нейролингвистика», что и кудахтанье о виттевском Транссибе. Крейсера Иессена встретили относительно мало транспортных судов не потому, что вдоль океанского побережья Японии не было перевозок, а потому, что им не удалось проскочить Сангарский пролив скрытно — все суда получили приказ укрыться в портах. Прогулочные парходики были выведены в море специально —



для того, чтобы в случае их потопления поднять дикий визг о нарушении русскими международных конвенций.

Логика проста и примитивна — та же, что у стервозной бабы, пролезающей в переполненный автобус и толкающей впереди себя ребенка, хотя ее собственные тела гораздо более приспособлены для силовых воздействий. То, что дитя могут раздавить, для нее вещь второстепенная. Главное — под прикрытием воплей «Пропустите ребенка-то!» протащить свои интересы. Так и здесь — на встречу нашим крейсерам выпихивались «морские трамвайчики», переполненные японками с япончатами, с музыкой и всякой икэбаной, как будто никто и не догадывался, что идет война. А в это время пароходы со стратегическими грузами отстаивались в портах! Причем они делали это настолько старательно, что даже «Новик», целую неделю шедший вдоль восточного побережья Японии, почти никого не встретил. А ведь после похода крейсеров Иессена прошел уже месяц, и ситуация на море существенно изменилась. Но — мало ли что, давайте-ка, джентльмены, подождем еще, а заодно и попытаемся за фрахт содрать побольше.

Так что возобновление перевозок было связано вовсе не с «рыночными механизмами», а с происшедшими сражениями 28 июля и 1 августа, после которых крейсерские операции прекратились.

Мировая военно-морская историография больше всего садомазохистской болтовни посвятила Цусиме, но наибольший *практический* опыт был извлечен именно из крейсерских операций. В обеих мировых войнах крейсерская война была взята за основу Германией, и не вина фон Тирпица, что военно-морская мощь Германии была сокрушена в 1918-1919 гг. еще более катастрофично, чем разгром нашего флота в войне с Японией. Германские крейсера причинили огромный ущерб судоходству союзников, но у них были свои «шпиц-императорские» умственные паралитики, сначала во главе с кайзером, а потом — с фюрером. Сама же доктрина крейсерской войны — неважно, надводной или подводной — была в полной мере позаимствована у нас. Точнее, у адмирала Макарова.

Таким образом, стратегическое положение Японии при условии реализации планов С.О. Макарова представляется весьма и весьма плачевным. Заметим, что в этих планах принципиально важную роль играет своевременный приход на Дальний Восток отряда Вирениуса, а вовсе не армады Рождественского.

Так что же, поход 2-й Тихоокеанской эскадры и вообще не имел никакого смысла?

Имел. Но совсем не такой, какой придавали ему «умственные паралитики» и их сегодняшние последователи вроде Вихрова и К°.

При условии зажатия противника в тиски крейсерской войны и создания «патовой» ситуации в Желтом море, где Порт-Артур становился ловушкой не для нашей эскадры, а для броненосцев Того, поход 2-й эскадры превращался для Японии в «дамоклов меч». Перерезав сообщение с материком с запада и торговые пути с востока, мы могли совершенно спокойно вести 2-ю эскадру в Тихий океан хоть целый год, зная, что за это время растают не наши оборонительные ресурсы в Порт-Артуре, а экономические ресурсы противника.

К тому же не имело никакого смысла собирать вместе гигантскую разношерстную армаду, небоеспособную и неповоротливую, если можно было ограничиться только пятеркой новейших броненосцев в сопровождении быстроходного крейсерского отряда и лучших миноносцев. Возможная потеря нескольких кораблей в ходе крейсерских операций и схваток у Порт-Артура в этом случае никак не выглядела бы катастрофической — противник неминуемо понес бы не меньшие потери, а сознание приближения новой эскадры в составе пяти броненосцев типа «Бородино», крейсеров «Олег», «Светлана», «Жемчуг», «Изумруд», 11 эскадренных миноносцев и по меньшей мере пяти вспомогательных крейсеров поставило бы японцев перед неразрешимыми проблемами.

Помешать прорыву такой эскадры, численно гораздо меньшей, чем нелепая реальная армада, но состоящей только из новых

кораблей с однородными тактико-техническими данными, лишенные всех тактических преимуществ корабли Того не смогли бы ни в каком случае. Вся инициатива снова была бы на нашей стороне — и можно выбирать: то ли поворачивать в Артур, полностью овладевая Желтым морем, то ли держать курс на Владивосток — и тогда становится реальной блокада западного побережья Японии уже не в экономическом, а в военном смысле.

Если в случае «привязки» главных сил Того к Порт-Артуру наш основной мотив — это постоянное навязывание японцам решительного сражения всеми силами, то в случае приближения 2-й эскадры главный мотив — это не навязывание генерального сражения, а *угроза* создания подавляющего преимущества.

И — никакой Цусимы!

При таком условии главной задачей Того станет не разгромить противника по частям, как ему приказывалось при начале боевых действий, а избежать разгрома самому.

И — никаких перспектив!

Тем более печальным представляется реальный исход войны, ставшей для России, как горько сетуют авторы статьи «Мечты о прошлом» А. Литвинов и И. Маслов, войной нереализованных возможностей.