

ПОСЛЕДНИЙ БОЙ АДМИРАЛА ВИТГЕФТА



Вадим Львович АГАПОВ, студент IV курса факультета истории и философии ДВГУ

Судьбу влечет к могущественным и властным. Годами она рабски покорствуется своему избраннику — Цезарю, Александру, Наполеону, ибо она любит природы стихийные, подобные ей самой — непостижимой стихии.

Но иногда — хотя во все эпохи лишь изредка — она вдруг по странной прихоти бросается в объятия посредственности. Иногда — и это самые поразительные мгновения в мировой истории — нить судьбы на одну единственную трепетную минуту попадает в руки ничтожества. И эти люди обычно испытывают не радость, а страх перед ответственностью, вовлекающей их в героическую мировую игру, и почти всегда они выпускают из дрожащих рук нечаянно доставшуюся им судьбу. Мало кому из них дано схватиться за счастливый случай и возвеличить себя вместе с ним. Ибо лишь на миг великое снисходит до ничтожества, и кто упустит этот миг, для того он потерян безвозвратно...

Стефан Цвейг

В начале XX в. российский броненосный флот по числу кораблей основных классов являлся одним из крупнейших в мире. Но его мощь оказалась в значительной степени призрачной, впрочем, как и военное могущество России в целом. Строя новые броненосцы, крейсера, эсминцы, правительство предпочитало экономить на боевой подготовке. В результате развитие техники опережало развитие тактики как науки побеждать на море. Между тем сила флота не всегда прямопропорциональна количеству кораблей, и в данном случае она оказалась гораздо ниже предполагавшейся.

Русско-японская война 1904—1905 гг. не принесла славы русскому оружию. Флот, который считался способным дать отпор любому противнику, начал агонизировать в первые же дни. Профессиональная подготовка моряков, особенно командного состава, была крайне низкой. Моральный дух экипажей подорвали первые неудачи и неоправданные потери, а эпизодические походы крейсеров и эсминцев при импровизированной организации операций не только не принесли успехов, а наоборот, породили новые потери. Конечно, от флота трудно было ожидать хорошей эскадренной выучки: с 1 ноября 1903 г. по 17 января 1904 г. он простоял в гавани в так называемом «вооруженном резерве», при этом на кораблях сменилась часть офицеров и матросов. Опыт совместного плавания ограничился лишь одним выходом в море накануне войны. Характерно, что единственная эскадренная стрельба в 1904 г. состоялась 27 января — в первом бою с японским флотом¹.

Этот бой, закончившийся вничью, был одиноким светлым пятном на фоне непрерывных поражений и удручающих потерь. Флоту приходилось расплачиваться кровью за неудачную политику своей страны. Первая Тихоокеанская эскадра, которая составляла основу российских морских сил на Дальнем Востоке, была блокирована японцами в Порт-Артуре. Несколько кораблей погибли или были надолго выведены из строя другие неподвижно застыли в гавани, так как командование требовало больше не рисковать. Неудачи вызвали у русских моряков психологическое уныние, комплекс, за которым уже вполне реально просматривался призрак неминуемого разгрома².

Воспользовавшись бездействием русского флота, японцы перевезли свои войска через море, оккупировали Корею, разбили русские отряды при Ялу и Вафангоу, ворвались на Ляодунский полуостров и осадили Порт-Артур. Главнокомандующий адмирал Алексеев бежал из Порт-Артура на последнем поезде. До прибытия нового командующего флотом вице-адмирала Н.И. Скрыдлова командующим порт-артурской эскадрой Алексеев назначил своего начальника штаба контр-адмирала Витгефта³.

К описываемому моменту Вильгельм Карлович Витгефт служил в российском императорском флоте около 40 лет. Он родился 2 октября 1847 г. в Московской губернии в семье титулярного советника. 14 сентября 1864 г. поступил в Морское училище (одноклассник З.П. Рожественского), окончил его с отличием 17 апреля 1868 г., был произведен в гардемарины и награжден премией в размере 250 руб. В 1868—1871 гг. на клипере «Всадник» совершил кругосветное плавание с заходом на Дальний Восток. 20 апреля 1870 г. произведен в мичманы. Вернувшись в Россию, в 1871—1872 гг. окончил курсы стрелковой и военно-гимнастической школ. 8 апреля 1873 г. произведен в лейтенанты. В 1875—1877 гг. окончил курс наук в учебно-артиллерийском отряде, в 1878 г. — минный офицерский класс. В 1879—1880 гг. плавал минным офицером на броненосном фрегате «Адмирал Лазарев» в Финском заливе, с 21 марта 1881 г. — старшим офицером на клипере «Изумруд». 1 января 1884 г. был произведен в капитан-лейтенанты, 26 февраля 1885 — в капитаны 2 ранга. В 1885 г. командовал канонерской лодкой «Гроза» в составе шхерного отряда Практической эскадры Балтийского флота. С 1 января 1886 г. служил в Морском техническом комитете инспектором работ в портах и помощником Главного инспектора минного дела; занимался испытанием минного вооружения на Черном море. В 1888 г. присутствовал при опытах с минами Уайтхеда и Ховеля за границей. В 1889 г. проводил испытания минного вооружения в Финском заливе. С 1 января 1892 г. командовал минным крейсером «Воевода», с 1 января 1894 г. — крейсером 2 ранга «Наездник» в составе Практической эскадры Балтийского флота. 6 декабря 1894 г. произведен в капитаны 1 ранга.

31 июля 1895 г. Витгефт был назначен командиром броненосного крейсера «Дмитрий Донской». Перешел на Дальний Восток; ходил в Японском, Желтом и Восточно-Китайском морях, участвовал в описании северной части бухты Порт-Лазарев на восточном побережье Кореи. 26 октября 1899 г. назначен исполняющим должность начальника морского отделения штаба Главного начальника и командующего войсками Квантунской области и Морскими силами в Тихом океане. 6 декабря 1899 г. произведен за отличие в контр-адмиралы и утвержден в должности⁴.

Витгефт являлся автором нескольких статей по теории кораблестроения и считался специалистом в области минного дела и военно-морской администрации. Кроме того, он был сторонником развития подводного флота, и в 1900 г., став контр-адмиралом, обратился с известной докладной запиской к командующему Морскими силами Тихого океана. Он писал, что, хотя подводные лодки еще не удовлетворительны в боевом отношении, они уже являются оружием, оказывающим сильное нравственное влияние на противника, когда он знает, что такое оружие имеется против него. В связи с этим Витгефт просил в порядке опыта установить на старых лодках Джевецкого с педальным приводом постройки 1881 г. новые торпедные аппараты и прислать их на Дальний Восток. Причем доставку предполагалось осуществить на пароходах Добро-

вольного флота с обязательным заходом в Японию, чтобы лодки были замечены японцами. Уже в конце года пароход «Дагмар» доставил «посылку». Расчет адмирала оправдался: когда 2 мая 1904 г. у Порт-Артура на минах подорвались броненосцы «Hatsuzе» и «Yashima», японцы подумали, что их атаковали субмарины, и вся эскадра долго и яростно стреляла в воду⁵.

С 26 мая 1901 г. Витгефт стал начальником штаба командующего Морскими силами в Тихом океане. Он являлся автором оперативного плана Тихоокеанского флота накануне войны (от 20 апреля 1903 г.). При всех недостатках этого плана предположение Витгефта о разделении японских сил практически полностью оправдалось на деле, и ему же, совершенно неожиданно для него, пришлось реализовывать положения плана на практике в сложной обстановке.

Вильгельм Карлович Витгефт не был готов к тому, чтобы возглавить эскадру. На посту командующего он оказался совершенно случайно, вследствие поспешного отъезда адмирала Алексеева и неприбытия вице-адмирала Скрыдлова. Личная его храбрость, многократно доказанная на деле, стояла вне всяких сомнений. В прошлом его сопровождала репутация безукоризненно честного человека и ученого работника. Но почти вся его служба в адмиральском звании прошла на берегу. Опытным моряком он не был и открыто в этом признавался. Вступив в командование эскадрой, на первом же собрании флагманов и командиров он честно заявил: «... Жду от вас, господа, не только содействия, но и совета. Я — не флотоводец...»⁶.

Покинув свое скромное место в военной иерархии, Витгефт чувствовал себя весьма неуютно. В письме на имя заместителя он писал: «Да поможет мне Бог честно выполнить ответственную перед Царем, Россией и совестью обязанность, которую лично не искал. В случае смерти прошу похлопотать пенсию жене, средств не имею»⁷.

Впрочем, командование и не ожидало от Витгефта решительных действий. Как организованное соединение эскадра больше не существовала. Из шести оставшихся броненосцев только два — «Полтава» и «Пересвет» — еще могли выйти в море. «Цесаревич», «Ретвизан», «Победа» были повреждены, и ремонт обещал затянуться ввиду отсутствия в Порт-Артуре пригодного для этой цели дока. На «Севастополе» уже в ходе войны пришлось срочно перебирать небрежно сработанные на заводе механизмы.

В победу над японцами в этих условиях уже никто не верил, и, к сожалению, Витгефту очень скоро предстояло в этом убедиться. Впрочем, поначалу новый командующий действовал на редкость успешно. Прекращение активных операций свело к минимуму возможные при этом потери, а начатые в конце апреля минные постановки нанесли серьезный ущерб блокирующим силам японцев. За потопление двух японских броненосцев В.К. Витгефт был награжден орденом Св. Анны 1-й степени с мечами и даже представлен к производству в вице-адмиралы, причем, потом от производства отказались, чтобы не обижать старших по выслуге лет контр-адмиралов.

Пассивность флота и передача значительной части артиллерии на сухопутный фронт еще больше деморализовали морских офицеров, зато ремонт поврежденных кораблей благодаря энергии и распорядительности выдающегося инженера Кутейникова удалось завершить значительно раньше, чем можно было ожидать в таких условиях. Между тем к началу июня стало ясно, что в ближайшее время освободить Порт-Артур от блокады японцев не удастся, и адмирал Алексеев поставил перед Витгефтом новую задачу: теперь флот должен был самостоятельно прорвать блокаду.

Но было уже поздно. Дело в том, что Витгефт избрал стиль руководства эскадрой в виде совещаний флагманов и командиров, где решение формировалось большинством голосов (для сравнения: Макаров проводил разборы, давал высказаться каждому, но подводил итоги сам и лично ставил задачи; Роже-ственский собирал командиров редко и только для того, чтобы дать указания, или давал последние в письменных приказах и циркулярах)⁸. На совещаниях у Витгефта большинством голосов было принято решение: флоту следует оставаться в Порт-Артуре и всеми имеющимися средствами защищать крепость и

только при явной угрозе ее падения выходить в море. В этом случае флагманы и командиры стали на точку зрения военного министра генерала Куропаткина, который считал, что флот должен способствовать отвлечению на Порт-Артур как можно больших сил неприятеля в интересах Маньчжурской армии.

Витгефт, связанный ограничивавшими его самостоятельность противоречивыми инструкциями наместника, оказавшись во власти господствовавшей в среде моряков психологической подавленности, занял выжидательную позицию. Судя по всему, он свято верил, что с уходом эскадры дни Артура сочтены, а с падением крепости война будет проиграна. Считая невозможной победу над японцами в морском сражении, Витгефт ставил судьбу флота в зависимость от судьбы крепости. 10 июня 1904 г. он, правда, вышел в море, но, встретив, как ему казалось, превосходящие силы противника, тут же вернулся обратно; у входа на рейд броненосец «Севастополь» подорвался на mine и на полтора месяца выбыл из строя.

После того как этот корабль в очередной раз был отремонтирован, наместнику удалось снова «выпихнуть» эскадру в море. Произошло это при следующих обстоятельствах. С середины июля 1904 г. положение Порт-Артура значительно ухудшилось. Город был осажден с суши и с моря. Японцы повели атаку против передовых укрепленных позиций и обстреляли город и порт из осадных орудий.

Когда 25 июля был получен императорский приказ о немедленном выходе в море, отношение к нему было двойственным. Все матросы очень обрадовались. Флагманы же и командиры, как свидетельствуют протоколы совещаний у Витгефта, в бой, судя по всему, отнюдь не рвались. Был ли тому виной пресловутый синдром Севастополя или здесь сыграл свою роль страх перед флотоводческим искусством адмирала Того, но среди флотского начальства, кажется, прочно утвердилась мысль, что уход из Порт-Артура — это акт самоуничтожения флота. Командиры, которым было что терять, вероятно, предпочли бы остаться в осажденной крепости, чтобы избежать обвинений в трусости, сохранить корабли и обезопасить свое служебное положение. Сам Витгефт не чувствовал себя в силах изменить плачевное стратегическое положение. Тем не менее, повинаясь приказу, 28 июля 1904 г. он в последний раз вывел корабли из обреченной на гибель крепости. Оставляя Порт-Артур, Витгефт послал в Чифу миноносец «Решительный» с телеграммой на имя адмирала Алексеева: «Согласно предписанию выхожу с эскадрой прорываться во Владивосток. Лично я и собрание флагманов и командиров, принимая во внимание все местные условия, были против выхода, не ожидая успеха прорыва и ускоряя сдачу Артура, о чем доносил неоднократно...»

Согласно показаниям очевидцев, Витгефт был настроен мрачно и высказывал свое мнение о неизбежном разгроме эскадры в предстоящем бою. Конечно, это не было свидетельством его скудоумия и трусости. Просто начальник эскадры — по натуре фаталистом — почему-то был убежден, что Владивостока ему не увидеть. Причины такого пессимизма можно понять.

Когда зимой 1902—1903 гг. на практических занятиях по стратегии на курсах военно-морских наук при Николаевской Морской академии рассматривался вопрос о возможной войне с Японией, попытка прорыва флота из Порт-Артура во Владивосток даже с гораздо большими силами, чем были у Витгефта, была признана делом практически невыполнимым, чрезмерно рискованным и сопряженным с заведомо непомерными потерями⁹. Последовательность принятия решений в июле 1904 г. можно изобразить следующим образом: 1) адмирал Алексеев, опасаясь за судьбу 1-й Тихоокеанской эскадры, запертой в осажденном Порт-Артуре, приказал контр-адмиралу Витгефту прорываться во Владивосток; 2) ставя своей главной целью спасение эскадры, а не нанесение ущерба противнику, он советовал избегать боя, который, по его мнению, при неравенстве сил вряд ли мог закончиться благополучно; 3) контр-адмирал Витгефт, зная по опыту 10 июня, что из-за отсутствия разведки и малой скорости кораблей (имея в виду и подбитый накануне выхода в море «Ретвизан»), считал, что прорыв блокады без боя просто невозможен, но будучи дисцип-

линированным подчиненным все-таки не решился на этот раз возражать наместнику и принял приказ к исполнению.

Этим он обрек операцию на неудачу, так как идея прорыва блокады (с вытекающей из нее задачей избежать встречи с противником из опасения получить слишком тяжелые повреждения) вступала в очевидное противоречие с необходимостью сначала разбить блокирующую японскую эскадру, отбить атаки японских миноносцев и потом пробиться через Корейский пролив, контролируемый японским флотом.

Нельзя, конечно, сказать, что эта задача была совсем невыполнима. Недаром капитан Гаттерас, один из героев Жюль Верна, утверждал: «Непреодолимых препятствий нет, есть только более энергичная или менее энергичная воля». Однако даже благополучный приход эскадры во Владивосток в целости и сохранности на самом деле мало что давал для достижения успеха в войне и в лучшем случае достигал цели сохранения кораблей как потенциальной угрозы для противника (но не более того).

Иначе говоря, прорыв из Порт-Артура во Владивосток в июле 1904 г. не должен был быть для русского командования предметом такого уж беспокойства. Гибель в гавани от 120-мм осадных пушек эскадре явно не угрожала (тяжелая осадная артиллерия японцев еще в июне была потоплена крейсером «Громобой» у о-ва Цусима вместе с транспортом «Izumo Maru»). Приказ адмирала Алексеева от 17(30) июля основывался на неправильной оценке обстановки и в еще большей степени на неверии командующего в собственный флот (хотя вообще принято считать, что «тупой царедворец» Алексеев по крайней мере в том, что касается прорыва во Владивосток, был прав, а все, кто не разделял его точку зрения, заблуждались).

Думается, наместнику следовало бы вспомнить вице-адмирала С.О. Макарова, который, как известно, готовил свою эскадру к бою даже в более неблагоприятных обстоятельствах. Иначе говоря, Алексеев должен был приказать Витгефту выйти в море, сразиться с японцами, одержать (если, конечно, повезет) победу и затем вернуться в Порт-Артур (блокировать который без флота японцы в дальнейшем все равно бы не смогли). Собственно говоря, именно этот вариант и предлагали на совещаниях у Витгефта лейтенант Максимов, капитан 1 ранга Эссен и др.¹⁰

Ошибку, допущенную в Мукдене, могли бы исправить в Порт-Артуре. Однако контр-адмирал Витгефт, безусловно, хороший офицер и способный штабист, на беду, тоже не верил в свой флот. Ему не хватало мужества флотоводца в суворовском понимании этого слова. Он был достаточно храбр, чтобы исполнить все, что было ему поручено, но недостаточно силен, чтобы взять на себя самое тяжелое бремя — ответственность. Все время ему следовало помнить о главной задаче — прорыве блокады Порт-Артура. Он знал, что расстояние до Владивостока превышает 1000 миль, поэтому в сражении корабли не должны были получить тяжелых повреждений, иначе им не удалось бы дойти до цели. А этого можно было достичь только одним способом: уклоняясь от противника и удерживая его на большом расстоянии, хотя в таком случае и не было вероятности нанесения большого урона японскому флоту (такая задача и не ставилась!). Поэтому в бою русская эскадра придерживалась оборонительного образа действий. В данном случае пассивная стратегия главнокомандующего Алексеева предопределила пассивную тактику командующего эскадрой Витгефта (а в этом случае все преимущества заведомо были на стороне противника).

В оценке тактического маневрирования флотов в бою 28 июля 1904 г. существуют серьезные разногласия. По мнению одних специалистов, адмирал Того допустил ряд серьезных ошибок, которые Витгефт и использовал бы, если бы не был убит в решающий момент боя. По мнению других, Витгефт сам виноват в поражении, так как не проявил в бою ни мужества, ни энергии для достижения поставленной цели. А.И. Сорокин в «Обороне Порт-Артура» изображает Хейхатино Того бездарным флотоводцем, которого не мог победить еще более бездарный флотоводец Вильгельм Витгефт¹¹.

Все эти сравнения вряд ли можно назвать корректными. И Вильгельм Витгефт, и Хейхатири Того 28 июля 1904 г. не хотели сражаться друг с другом. Адмирал Того, имея приказание главной квартиры беречь корабли от потопления в предвидении появления в водах Дальнего Востока Балтийской эскадры¹², желал, чтобы Витгефт, как и 10 июня, не принял боя, а повернул обратно в крепость под огонь осадной артиллерии. Но исполнительный Витгефт, хотя тоже не желал стать героем, тем не менее продолжал упорно идти на юго-восток. Таким образом, можно сказать, что бой в Желтом море начался в условиях, когда и русские, и японцы охотнее предпочли бы его избежать.

Сражение началось в полдень 28 июля 1904 г. на траверзе полуострова Шантунг в Желтом море и продолжалось с перерывами более шести часов. Японцы имели превосходство в крейсерах и миноносцах, но что касается броненосных кораблей, то здесь соотношение сил хотя и не было благоприятным для русской эскадры (шесть против семи), но не исключало возможностей успешной борьбы с японским флотом.

Таблица 1

Соотношение сил сторон в бою 28 июля 1904 г.

	Число броненосных кораблей	Количество и калибр орудий				Эскадренный ход
		305 мм	254 мм	203 мм	152 мм	
Русские	6	15	8	-	66	14 узлов
Японцы	7	16	1	10	92	16 узлов

В соответствии с полученными указаниями Вильгельм Карлович Витгефт решил принять бой на дальних дистанциях в надежде, что его корабли не пострадают настолько, чтобы не дойти до Владивостока. Первоначально ему еще удавалось, искусно маневрируя, как-то уклоняться от сближения с противником — только такая тактика делала прорыв хоть сколько-нибудь осуществимым. Однако японцы имели больший эскадренный ход, и уйти от них оказалось невозможным. Когда спустя четыре часа (только через четыре часа!) после первого выстрела дистанция сократилась, корабли обеих сторон начали наносить друг другу все больший урон. Русские броненосцы сосредоточенно обстреливали японский флагман «Mikasa», который получил 22 попадания и потерял 110 чел. экипажа убитыми и ранеными. Однако остальные японские корабли понесли в сущности очень небольшой урон, тогда как русские были равномерно и сильно побиты. «Цесаревич» получил 19 попаданий, «Ретвизан» — 37, «Полтава» — 14. Здесь сыграло свою роль превосходство японцев в скорострельности артиллерии и точности стрельбы.

Установлено, что всего без «Полтавы» (по ней данных не имеется) русские броненосцы израсходовали 259 305-мм, 224 254-мм и 2364 152-мм снаряда. При этом они добились 32 попаданий (немногим более 1 %), а японцы потеряли 180 человек, в том числе 127 на четырех броненосцах и 53 — на трех броненосных крейсерах. В свою очередь шесть японских кораблей 1-го боевого отряда выпустили 603 305-мм, 33 254-мм, 307 203-мм и 3592 152-мм снаряда. Броненосцы Витгефта «получили» попадания не менее 135 снарядов всех калибров, что соответствует примерно 2,65 % попаданий для японских тяжелых и средних орудий. Потери в людях на русской эскадре составили 438 чел., причем большая часть потерь (23 офицера и 317 нижних чинов) пришлась на броненосцы¹³.

Существует мнение, что артурская эскадра, хорошо сплаванная и имевшая лучшую подготовку, чуть ли не добилась в этом бою победы. Но приведенная статистика свидетельствует об обратном. Русские комендоры выпустили на треть меньше снарядов, добились вчетверо меньшего числа попаданий и нанесли японцам гораздо меньше повреждений. Если добавить к этому плохую маневренную подготовку русской эскадры и невысокую скорость хода, то

получится, что грозный российский флот был силен скорее на бумаге. Естественно, что Витгефт точных данных так никогда и не узнал, но о чем-то подобном он, по-видимому, догадывался.

Возможно, он понимал, что бой **уже проигран** — броненосцы были тяжело повреждены, и их способность совершить длительный переход в бурных дальневосточных морях вызвала серьезные опасения. Прорыв больше не имел шансов на успех, а возвращение в Порт-Артур было запрещено приказом императора. К таким плачевным результатам привела попытка решить задачу, которая только в теории была **выполнима** и которую было нежелательно решать.

Сейчас уже трудно сказать, о чем думал Витгефт в свои последние минуты. Может быть, он ощущал себя жертвой обстоятельств, заложником амбиций политического руководства и ошибок вышестоящих начальников. Может быть, не очень веря в успех навязанного ему прорыва, он боялся, что именно ему в конце концов придется отвечать за неудачу. Может быть, вспоминал жену и беспокоился за судьбу сына, мичмана Василия Витгефта, служившего вахтенным офицером на «Пересвете». Так или иначе, но, проявив во время боя большое личное мужество, в последние минуты жизни адмирал находился на нижнем мостике флагманского эскадренного броненосца «Цесаревич» и уже безучастно наблюдал за ходом сражения. На неоднократные советы окружающих уйти в боевую рубку адмирал практически не обращал внимания. «Не все ли равно, где умирать?» — были его последние слова.

Примерно в 17 часов 30 минут 305-мм фугасный снаряд с одного из японских броненосцев разорвался при ударе о фок-мачту «Цесаревича» ниже боевого марса, и контр-адмирал Витгефт исчез навсегда в кратком мгновении ослепительной вспышки.

«Ясно, однако, что исход сражения не был случайностью, что не геройская смерть адмирала Витгефта и не выход из строя флагманского броненосца «Цесаревич» решили бой. Судьба флота была решена **гораздо раньше** и подготавливалась до войны неудовлетворительной системой боевой подготовки, а после начала боевых действий — тем процессом мысли и настроения, который развивался среди командного состава эскадры, этого сражения не одобрявшего, против своего убеждения вынужденного принять его и потому не проявившего тех качеств, которые требовались в сложившейся обстановке.

Прорыв поэтому не мог состояться. Русская эскадра «не сражалась, а терпела бой». Флот шел к Корейскому проливу, отстреливаясь от сосредоточенного против него неприятеля, уклоняясь в сторону, когда неприятель преграждал ему дорогу, и оставляя его в покое, когда тот не мешал его движению. После гибели адмирала Витгефта корабли потеряли боевой строй и рассеялись в различных направлениях...»¹⁴ Часть из них вернулась обратно в Порт-Артур, остальные разбрелись по нейтральным портам.

Ни один корабль в бою не погиб, но тем не менее сражение было проиграно. Складывается впечатление, что, проживи Витгефт хотя бы на час дольше, его исход мог бы быть еще более трагическим: броненосцы, вовремя выйдя из-под огня японского флота, чудом избежали участи своих собратьев при Цусиме¹⁵. Гибель адмирала Витгефта стала тем поводом, который позволил эскадре прекратить так неудачно складывавшуюся операцию и тем самым спасти, но не стоит забывать и о том, что само решение идти на прорыв до того, как положение Порт-Артура стало действительно опасным, видимо, было ошибкой. Кто бы ни совершил эту ошибку, но заплатили за нее своей жизнью русские моряки и в том числе контр-адмирал Вильгельм Карлович Витгефт.

Его имя было тогда предано проклятию и забыто. Потомкам он представлен как безвольный начальник, бездарный флотоводец, адмирал-чиновник, вялый и ограниченный карьерист, далекий от нужд и забот флота. Действительно, на Витгефте лежит определенная, быть может, значительная доля вины за поражение в Желтом море, но и только. Пока Витгефт был жив, возглавляе-

мая им эскадра храбро сражалась с сильным противником — большего нельзя требовать от человека.

Но, как писал американский морской историк Мэхэн, «система, в основу которой положено, что адмирал не должен пользоваться всей силой, находящейся в его распоряжении, которая посылает его против врага с определенным заданием скорее подвергнуться нападению, чем произвести его, — система, которая подрывает моральную силу для спасения материальных средств, должна дать несчастные результаты...»¹⁶

Контр-адмирал Витгефт заслуживает многих хороших слов. Он был умен, дальновиден и храбр. Но его трагедия заключалась в том, что, в сущности, это был человек своего времени, не лучше, и не хуже, чем Старк, Ухтомский, Рождественский, Небогатов. Неожиданно для себя самого став командующим эскадрой, он растерялся, упал духом и ничего не смог сделать для того, чтобы изменить неудачно складывающуюся обстановку. Но, с другой стороны, его действия не выходили за рамки общего кризиса российского военно-морского искусства. Огромная доля ответственности за поражение лежит на Петербурге, оставившем Витгефта на посту, явно превышавшем его моральные силы и военные способности.

Витгефт не стал тем героем, которого требовало русское общество, но он, видимо, все-таки был не самым худшим флотоводцем, какого знала история. По крайней мере он умер, как подобает моряку — в бою на мостике своего флагманского корабля. Его останки были преданы морю в одиннадцатом часу утра 29 июля на траверзе маяка Шантунг, в точке с координатами 37 градусов северной широты и 122 градуса восточной долготы. Вечером этого же дня «Цесаревич» пришел в германский колониальный порт Циндао, где был интернирован.

¹ Грибовский В.Ю. Катастрофа 31 марта 1904 г. // Гангут. Вып. 4. СПб., 1992. С. 33.

² Бунич И.Л. Портартурская ловушка. СПб., 1999. С. 32.

³ Сорокин А.И. Оборона Порт-Артура. 1904—1905 гг. М., 1952. С. 70.

⁴ Морской биографический справочник Дальнего Востока России и Русской Америки. Владивосток, 1998. С. 46.

⁵ Боженко П. Подводные миноносцы: боевой дебют // Наваль. Вып. 1. М., 1991. С.36—37.

⁶ Семенов В. Расплата // Морские сражения русского флота. М., 1994. С. 468.

⁷ Русско-японская война 1904—1905 годов: работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну. Кн. 2. СПб., 1913. С. 112—113.

⁸ Грибовский В.Ю. Личный состав флота в русско-японской войне 1904—1905 гг. / Синдром Цусимы. СПб., 1997. С. 62.

⁹ Война России с Японией в 1905 г. (Отчет о практических занятиях по стратегии на курсах военно-морских наук при Николаевской Морской академии в продолжение зимы 1902—1903 гг.). СПб., 1904.

¹⁰ Русско-японская война 1904—1905 гг. Кн. 2. СПб., 1913. С. 94—98, 103—104; Кн. 3. Пг., 1915. С. 5—19.

¹¹ Сорокин А.И. Оборона Порт-Артура. С. 125—126.

¹² Росинский Г. Стратегия Японии // Бриз. № 3. 1995. С. 33—34. Англ. яз.

¹³ Подсчитано по: Русско-японская война 1904—1905 годов: работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну. Кн. 3.

¹⁴ Там же. С. 1—2.

¹⁵ Кофман В.Л. Цусима: анализ против мифов // Наваль. Вып. 1. М., 1991. С. 15.

¹⁶ Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю. М.; Л., 1941. С. 62. Англ. яз.

SUMMARY. The article of a student of Faculty of History and Philosophy V. Agapov «The Last Battle of Admiral Witgeft» is devoted to one of the tragic event of the Russo-Japanese war 1904—1905. Then, on 28 July 1904 Admiral Witgeft obeying the order of Emperor, took out from Port Arthur the squadron of the Russian ships in order to break through to Vladivostok. This breach failed. The author tells how it was going on.