

БОЕВОЙ РЕЙД ВЛАДИВОСТОКСКОГО ОТРЯДА КРЕЙСЕРОВ В 1904 г.



Вадим Львович АГАПОВ,
аспирант ДВГУ

В ходе русско-японской войны 1904—1905 гг. активно действующим соединением российского флота, которое могло оспорить господство Японии на море в районе театра военных действий, был Владивостокский отряд крейсеров. Это небольшое соединение, официально сформированное 7/20 июня 1903 г. под названием «Отряд крейсеров эскадры Тихого океана», составляли броненосные крейсера «Россия», «Громобой», «Рюрик», бронепалубный крейсер «Богатырь», вспомогательный крейсер «Лена» (бывший пароход Добровольного флота «Херсон», переданный Морскому ведомству в 1903 г.), минный транспорт «Алеут», транспорты «Камчадал» и «Якут», миноносцы №№ 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 211¹.

Выделение трех броненосных крейсеров в самостоятельный отряд «...объяснялось желанием дать русским крейсерам возможность делать набеги на Японию для уничтожения ее морской торговли и тем заставить японский флот, для противодействия, разделиться на две части; по-видимому, предполагалось также, что, в случае надобности, крейсера свободно прорвутся на соединение с Портартурской эскадрой»².

С начала русско-японской войны Владивостокский отряд действовал в северной части Японского моря, совершив за период с февраля по апрель 1904 г., т.е. за три месяца, три боевых похода общей продолжительностью 18 дней. При этом были уничтожены японский военный транспорт «Кинсю-мару» (3 967 брт), торговые пароходы «Никанора-мару», «Гойо-мару», «Хогинура-мару».

В течение второй половины апреля и почти весь май крейсерский отряд не предпринимал никаких операций. Отчасти это объяснялось тем, что практически все его корабли принимали участие в спасении крейсера «Богатырь», наскочившего в тумане на скалы в заливе Славянка. Артиллерийский квартирмейстер «Громобоя» Матвей Лаптев в эти дни писал родным, что «в море не бывали после того, как ходили первый раз (имеется в виду апрельский поход к Гензану), так как опасно. Эскадра наша небольшая, и походы будут у нас, когда придет эскадра из нескольких судов из Кронштадта, а это будет не раньше августа месяца... Кажется, раньше нового года не уволят, так как, видно, война затянется...»³.

Однако период вынужденного бездействия для крейсеров закончился вскоре после того, как 9/22 мая 1904 г. во Владивосток прибыл новый командующий

флотом вице-адмирал Н.И. Скрыдлов, получивший назначение после гибели С.О. Макарова, однако уже не попавший в осажденный японцами Порт-Артур. В это же время с изменением структуры русского флота Тихого океана (к первой, портартурской, эскадре должна была присоединиться вторая, формировавшаяся в Кронштадте) отряд крейсеров 12/25 мая 1904 г. получил название «Отдельный отряд крейсеров 1-й эскадры флота Тихого океана». Командовавший крейсерами с начала марта, в том числе в удачном походе к Гензану, контр-адмирал К.П. Иессен, виновный в аварии «Богатыря», которому он приказал в тумане идти с чрезмерно большой скоростью, был переведен на береговую должность начальника охраны владивостокского рейда, а на его место временно назначен прибывший вместе с Н.И. Скрыдловым из Санкт-Петербурга командующий 1-й эскадрой вице-адмирал П.А. Безобразов⁴.

В конце мая 1904 г. в штабе вице-адмирала Скрыдлова был разработан план операции, по которому миноносцы №№ 203, 205, 206 должны были атаковать японские рыбные промыслы у о-ва Хоккайдо, а броненосные крейсера «Россия», «Громобой», «Рюрик» отправились в восточный Корейский пролив. Им предписывалось крейсировать в течение двух дней на стратегически важных путях сообщения Японии с Южной Кореей, а затем прорываться обратно во Владивосток через западный Корейский пролив. В случае, если осуществить этот прорыв не представлялось возможным, отряд должен был идти в Порт-Артур на соединение с главными силами флота⁵. Многие на крейсерах считали эту последнюю задачу основной, недаром же их возглавлял командующий эскадрой, основные силы которой находились в Порт-Артуре.

Отправляя крейсера в этот поход, русское военно-морское командование, судя по всему, полагало, что у них есть хорошие шансы добиться успеха. При этом оно исходило из такого предположения: так как в начале мая японский флот в Желтом море понес тяжелые потери (на русских минах подорвались два броненосца и, предположительно, один броненосный крейсер), то все его оставшиеся корабли переброшены под Порт-Артур, и, таким образом, Корейский пролив остается слабозащищенным. Это предположение русской разведки оказалось ошибочным, и, как мы увидим далее, фактически владивостокские крейсера были отправлены в район, где встреча с превосходящими силами противника на расстоянии двухсуточного перехода от ближайшего русского побережья была более чем вероятна.

НАБЕГ

Броненосные крейсера «Россия», «Громобой» и «Рюрик» снялись с якоря 30 мая/12 июня 1904 г. Командовал ими в этом походе совершенно случайный человек — 59-летний вице-адмирал Петр Алексеевич Безобразов, выпускник Морского корпуса (1864), бывший младший флагман Балтийского и Черноморского флотов, ставший четвертым с начала года начальником Владивостокского отряда⁶ (после трех «немцев»: заболевшего Э.А. Штакельберга и переведенных на другие командные должности Н.К. Рейценштейна и К.П. Иессена). Как и Н.И. Скрыдлов, П.А. Безобразов не успел попасть в осажденный японцами Порт-Артур, где он должен был принять 1-ю Тихоокеанскую эскадру, и во Владивостоке первое время оказался не у дел. Такое положение его вполне устраивало: адмирал был уже немолод и страдал от тяжелой болезни сердца, которая в конце концов свела его в могилу вскоре после окончания русско-японской войны. Врачи не рекомендовали П.А. Безобразову принимать назначение на Тихий океан, но отказ был равнозначен признанию в трусости. Точно так же не смог адмирал отказаться от должности начальника крейсерского отряда, на которую он был выдвинут Н.И. Скрыдловым (хотя не знал ни кораблей, которыми должен был командовать, ни их личного состава).

Движение крейсеров поначалу было задержано туманом, заставившим их стать на якорь в заливе Славянка. Только утром 2/15 июня 1904 г. в пас-

мурную погоду отряд благополучно вошел в восточный проход Корейского пролива. Оборона пролива осуществлялась кораблями 2-й эскадры вице-адмирала Камимура Хиконодзо, участника японо-китайской войны 1894—1895 гг. и боя при Ялу 17 сентября 1894 г. В базе Озаки на о-ве Цусима находились броненосные крейсера 2-го боевого отряда «Идзумо» (флагман вице-адмирала Камимура), «Адзума», «Токива», «Иватэ», поддерживавшие пары в котлах в готовности немедленно дать ход 10 узлов, флагман 4-го боевого отряда контр-адмирала Уриу бронепалубный крейсер «Нанива» и 15-й отряд миноносцев («Хибари», «Саги», «Хаситака», «Удзура»). Бронепалубные крейсера «Такачихо» и «Нийтака» адмиралу Уриу пришлось отослать на ремонт в Такэсики. Там же стоял 11-й отряд миноносцев (№№ 72, 73, 74, 75). Дозорные функции были таким образом возложены на один бронепалубный крейсер «Цусима».

На рассвете 15 июня «Цусима» достиг юго-восточного побережья о-ва Окиносима и, совершив поворот на обратный курс к южному побережью острова Цусима, находился в середине пролива. В 7 ч. 15 мин. в сильном тумане ему встретился пароход, приближавшийся на встречном курсе. Он изменил свой курс, чтобы осмотреть это судно. Едва «Цусима» завершил поворот, как на севере был замечен дым в направлении Окиносимы. Через несколько минут показался большой четырехтрубный крейсер, за ним второй, а потом и третий, с двумя трубами, и тогда командир крейсера капитан 2 ранга Сенто понял, что это Владивостокская эскадра и попытался сообщить эту новость адмиралу Камимура. «На неоднократно посылаемую телеграмму о появлении трех судов Владивостокской эскадры он, однако, не получал ответа», т.к. его радиопередачи глушились радиостанциями русских крейсеров. В этих условиях командир японского крейсера решил направиться к радиостанции в Цусу на южной оконечности Цусимы, чтобы использовать ее в качестве ретранслятора сигнала. Быстро продвигаясь в южном направлении, «Цусима» продолжал посылать в эфир сигнал о приближении вражеского флота. Хотя русские не преследовали убегающий крейсер, «Цусима» продолжал идти на юг до тех пор, пока не потерял противника в тумане⁷.

На крейсере «Идзумо» сообщение капитана 2 ранга Сенто было получено через Цусу в 7 ч. 40 мин. На флагманском крейсере его сначала разобрали в искаженном виде: «Обнаружены главные силы противника». В таком виде предупреждение не беспокоило командующего 2-й эскадры, точно знавшего из донесений разведки, что главные силы русского флота не выходили из Порт-Артура. Прошло значительное время, прежде чем радиостанция другого крейсера, «Иватэ», приняла ясное сообщение от «Цусимы»: «Три трехмачтовых корабля Владивостокской эскадры направляются на юг около Окиносимы», — и со всеми сомнениями было покончено. Вице-адмирал Камимура приказал своим кораблям развести пары во всех котлах для 15 узлов ходу и быть готовыми к выходу в море, а также телеграфировал в Симоносеки временно остановить все судоходство в проливе и вернуть в японские порты транспорты, которые утром успели выйти в море.

В 8 час. 15 мин. «Цусима» принял радиосигнал, посланный «Такачихо» двум флагманским кораблям в Озаки, из которого командир дозорного крейсера мог понять, что его предупреждение получено. Двадцать минут спустя «Цусима» просигналил, что противник около Окиносимы и что он возвращается назад в том же направлении, пытаясь восстановить контакт с ним. В 8 час. 35 мин. Камимура получил это последнее сообщение крейсера «Цусима» и, как только прибыли миноносцы из Такэсики, послал их к южной оконечности о-ва Цусима с приказом направить в Такэсики все суда, идущие на восток, и ждать его прибытия. К этому времени «Цусима» снова обнаружил противника и в 9 ч. послал сообщение, что русские обстреливают торговое судно к югу от Окиносимы. Контр-адмирал Уриу на «Нанива» был немедленно послан в море, немного позже вслед за ним последовал и завершивший ремонт «Нийтака», но

броненосные крейсера 2-го боевого отряда не были готовы к выходу до 9 ч. 45 мин. (по другим данным, до 10 ч.).

Между тем у русских были развязаны руки. Около 8 ч. утра с крейсеров заметили два больших парохода: один из них уходил на юг в сторону острова Ики, другой — на восток, в сторону Симоносекского пролива. За первым направилась «Россия» вместе с «Рюриком», за вторым — «Громобой». Погоня «России» велась нерешительно, так, имея под парами все котлы, увеличили ход всего до 16 узлов (хотя могли бы дать 18). В 8 ч. 10 мин. крейсер произвел первый предупредительный выстрел из 152-мм орудия под полубаком. Поскольку пароход не остановился, артиллеристы продолжали изредка стрелять и почти за час выпустили 9 снарядов, причем выстрелы производились каждый раз с особого разрешения адмирала, который словно боялся грома собственных пушек. Судя по всему, огонь на поражение так и не открывался. В 9 ч. «Россия» и «Рюрик», боясь разойтись в тумане с «Громобоем», который уже потеряли из виду, были вынуждены отказаться от погони и вернуться ко входу в Симоносекский пролив⁸. События показали, что это было правильное решение.

«Громобой» под командованием энергичного капитана 1 ранга Н.Д. Дабича действовал намного успешнее. Преследуемое им судно — транспорт «Идзуми-мару» (3 229 брт), возвращавшийся во Внутреннее японское море, по одним сведениям, порожняком, по другим — с большими и ранеными с фронта, — сначала также отказалось остановиться, но «Громобой» погнался за ним и открыл огонь. Транспорт остановился и сдался только после нескольких прямых попаданий снарядами, в результате которых были убиты 7, ранены тяжело 12, легко — 13 чел.⁹ Русские спасли 105 чел., в том числе храброго капитана Инодзи Хиго, после чего судно было потоплено с теми, кто отказался сдаться¹⁰. «Идзуми-мару» был построен в 1894 г. на заводе W. Dobson & Co в Ньюкасле. Принадлежал компании «Ниппон Юсен Кайса». Длина 100 м, ширина 12 м, осадка 5,7 м¹¹.

Чтобы подобрать пленных, с «Громобоя» спустили баркас с офицером и 20-ю матросами, это было связано с немалым риском. «...Человеколюбивое стремление спасти тонувших японцев потребовало много времени и могло поставить отряд в невыгодное положение, пояись в это время неприятель... А между тем эта задержка благоприятно отозвалась на течении последующих событий: на стоявшие крейсера со стороны Японии шли два громадных транспорта», командиры которых не ожидали встретить противника в нескольких десятках миль от главной базы японского военно-морского флота Сасебо. Не случись задержка с «Идзуми-мару», русские крейсера спустились бы далее на юг и, возможно, отряд пропустил бы эти цели¹².

В роли новых жертв владивостокских крейсеров выступили транспорты «Садо-мару» (6 226 брт) и «Хитати-мару» (6 172 брт), которых японцы, по-видимому, просто не успели отозвать в порт, как этого требовал в своей радиogramме вице-адмирал Камимура. Оба судна, принадлежавшие, как и «Идзуми-мару», крупнейшей японской судоходной компании «Ниппон Юсен Кайса», до войны входили в число 18 самых больших японских торговых пароходов¹³. «Садо-мару» перевозил из Удзина в Дальний железнодорожный батальон и инженеров-энергетиков, «Хитати-мару» перевозил 1-й батальон 1-го резервного полка гвардии из Хиросимы в Та-Ку-Шан, где находилась база 1-й Гвардейской бригады и имел на борту, кроме 120 чел. судового экипажа, еще 1 095 солдат и офицеров, а также 320 лошадей. Оба транспорта, кроме того, везли большое количество военных грузов. Стрельба «Громобоя» по «Идзуми-мару» была хорошо слышна на «Цусиме» и на транспортах, но в это время пошел дождь и видимость настолько ухудшилась, что они ничего не могли видеть. Около 10 ч. утра «Садо-мару» и «Хитати-мару» неожиданно оказались на виду у врага. Оба пытались повернуть обратно в Симоносекский пролив, но русские крейсера уже их преследовали.

«Садо-мару» остановилось после двух предупредительных выстрелов с «Рюрика». О его дальнейшей судьбе мы скажем чуть позже, здесь же отметим, что для «Хитати-мару» с гвардией на борту не могло быть и мысли о сдаче. Это первое большое судно, построенное в 1897 г. судостроительной компанией «Mitsu-Bishis Dockyuga & Eugene Works Nagasaki» со стальным корпусом и электрическим освещением. Длина судна составляла 133,5 м, ширина 14,8 м, тоннаж брутто 6 172 т, нетто — 3 827 т¹⁴.

Когда «Громобой» приблизился, транспорт повернул и направился обратно в порт под градом огня. Как вспоминали потом спасшиеся, «...русские стали нас преследовать и открыли сильный огонь по нашей ватерлинии; в несколько минут вся палуба была покрыта трупами и залита кровью, граната попала в машинное отделение...»¹⁵ По свидетельству одного из офицеров «Громобоя», «громадный клуб белого пара, вырвавшийся из недр парохода и замедлившийся ход последнего возвестили, что снаряд удачно попал в котел»¹⁶. Среди погибших в машинном отделении был британский старший механик Джеймс Грасс — один из иностранных офицеров, которые в то время составляли свыше трети командного состава японского торгового флота¹⁷. Военный командир «Хитати-мару» капитан 2 ранга запаса Ямамура был также убит снарядом. Несмотря на то, что над «Громобоем» развевался набранный по международному своду сигнал «покиньте ваш корабль», для каждого из восьмисот человек, находившихся на крейсере, было «понятно, что только ничтожная часть людей может спастись, да, наконец, еще ярче выступает мысль, что и нельзя допускать, чтобы эти люди спаслись, это ведь враги, японцы, они идут на поля Маньчжурии, чтобы усилить свои силы, чтобы вступить в бой с родными русскими солдатами»¹⁸. Поняв, что уйти невозможно, британский капитан Джон Кэмпбелл попытался таранить корму «Громобоя», но вскоре получил ранение. Рядом с ним на капитанском мостике был убит снарядом штурман-англичанин С. Дж. Бишоп.

По приказу капитана 1 ранга Н. Д. Дабича «Громобой» прекратил артиллерийский огонь и выпустил торпеду из кормового аппарата левого борта, но она прошла около кормы транспорта. От вновь открытого огня из бортовых орудий пароход скоро загорелся как лист бумаги, к которому поднесли спичку. Правда, на время он получил короткую передышку, когда «Громобой» отвлек на себя появившийся из тумана крейсер «Цусима» (эскадра вице-адмирала Камимура в это время только выходила из своей базы). Погоня русского броненосного крейсера за более быstroходным японским кораблем не увенчалась успехом — «Цусима» снова скрылся, после чего командир «Громобоя» решил пойти на соединение с другими крейсерами отряда. По пути он встретил гибнущий «Хитати-мару». Палубы злополучного транспорта были усеяны телами погибших и раненых и охвачены огнем, вырвавшимся из кормового трюма, «...корабль стал постепенно кормой погружаться...». Подчиняясь приказанию, отданному П. А. Безобразовым с подошедшей к месту трагедии «России», «Громобой» вновь открыл артиллерийский огонь. Сознвая безнадежность положения, начальник японского военного эшелона командир 1-й гвардейской бригады полковник Сути торжественно разорвал полковое знамя и потом «с улыбкой на лице» совершил самоубийство. Его примеру последовали и все остальные офицеры. Выжившие, подчиняясь последнему приказу полковника, разделись и бросились в море, из всех, кто находился на борту, спаслись не более 200 чел., в том числе 133 солдата¹⁹. Все они были подобраны японскими судами. Офицер «Громобоя» описывает эпизод, когда матросы пытались вытащить из воды японского солдата, плававшего рядом с бортом крейсера, однако тот отказался ухватиться за брошенный ему буюк на шкертке и, по-видимому, утонул в «лучших традициях» японских военных периода второй мировой войны.

Точное число погибших на транспорте «Хитати-мару» до сих пор неизвестно, но согласно одной из депеш бельгийского полномочного представителя

в Японии барона Альберта д'Анетана в Токио была проведена похоронная служба в память 635 солдат и офицеров японской гвардии, погибших в этой катастрофе²⁰. Вместе с людьми на морское дно отправились тяжелые осадные гаубицы, предназначавшиеся для использования против портартурских фортов²¹. В течение трех месяцев японцы не могли найти замену этим орудиям, что стоило осадной армии генерала Ноги Марэсуке трех кровавых штурмов Порт-Артура, когда пехота не имела достаточной артиллерийской поддержки²². «С прибытием к японцам (в сентябре 1904 г.) 280-мм осадных гаубиц падение Порт-Артура стало только вопросом времени, — писали об этом эпизоде войны советские историки Б. Колчигин и Е. Разин. — Если бы первый эшелон этих гаубиц (18 орудий) не был потоплен Владивостокской эскадрой в июне, то осада значительно ускорилась бы. Но если бы Владивостокские крейсера потопили и второй эшелон этих гаубиц, то, несомненно, что осада сильно замедлилась бы, а возможно, и вообще окончилась бы неудачей». Однако крейсера оказали большую услугу защитникам Порт-Артура, как «...если бы под Порт-Артуром были сразу применены 280-мм мортиры, его судьба решилась бы быстрее, чем это было в действительности»²³.

Пока «Громобой» расправлялся с «Хитати-мару» «Рюрик» занимался вторым японским транспортом, «Садо-мару». Это судно было построено в 1898 г. в Белфасте на верфи судостроительной компании «Workman, Seagr & Co». Длина 133,5 м, ширина 14,9 м, тоннаж брутто 6 223 т, нетто 3 858 т. Корпус стальной, освещение электрическое. Машина с тройным расширением пара в 554 л.с.²⁴ Уничтожить этот пароход сразу было невозможно, так как экипаж не оказывал сопротивления, а на борту находилось большое число некомбатантов. Прежде чем потопить транспорт, на флагманской «России» подняли сигнал «оставить судно», обещая взорвать его через 20 минут²⁵. Однако, как свидетельствует японский источник, этот приказ очень трудно было выполнить, так как «на судне было смятение»²⁶. По наблюдению с русских кораблей, это «смятение» выглядело скорее как «невообразимая паника», во время которой сотни людей оказались за бортом еще не поврежденного судна, и десятки из них утонули²⁷. Тем не менее эвакуация команды и пассажиров «Садо-мару» проводилась очень медленно. Между тем ждать времени уже не было. Как свидетельствовал радиоперехват, поблизости находились крупные силы противника. Эскадра вице-адмирала Камимура наконец-то вышла из базы на о-ве Цусима и не могла обнаружить русских только из-за внезапно начавшегося дождя, снизившего видимость до 3 000 м. «Надо уходить, пока целы,» — думали на крейсерах²⁸.

В конце концов, справедливо опасаясь быть обнаруженным превосходящими силами японского флота, начальник крейсерского отряда в 12 ч. 30 мин. отдал «Рюрику» категорическое приказание потопить «Садо-мару». Взяв в плен 30 чел., в числе которых были военный командир транспорта капитан-лейтенант Комаку и четверо англичан (капитан судна Джордж Андерсон, старший помощник Дринг Джонс, старший механик Уильям Керр, механик Карминель Ангус Томас), «Рюрик» выпустил в транспорт две торпеды (по терминологии того времени, самодвижущиеся мины), которые попали в район машинного отделения с правого и левого бортов, после чего присоединился к отряду. Позже выяснилось, что «Садо-мару» остался на плаву и был выброшен на скалы о-ва Окиносима. Позднее его сняли с камней, привели в порт и отремонтировали. В качестве вспомогательного крейсера он даже принял участие в Цусимском сражении.

Камимура все еще не появился. Погода стала такой плохой, что ему пришлось задержаться с выходом. Лишь к полудню Камимура обогнул мыс на южной оконечности острова Цусима. Здесь он получил сигнал от крейсера «Цусима», который все еще поддерживал контакт с неприятелем, о том, что русские находятся в 15 милях к югу от Окиносимы и идут на север. Камимура последовал туда на полной скорости. Но дождь был так силен, что видимость

упала до 3 000 м. Две дивизии эскадры потеряли друг друга и не смогли найти и следа неприятеля, кроме обломков погибших судов, которые он оставил на своем пути. «Цусима» также потерял русские корабли из виду, но, услышав стрельбу по «Хитати-мару», он смог в 13 ч. 30 мин. еще раз обнаружить их примерно в пяти милях к югу от Окиносимы (направлялись на северо-запад) и потом окончательно потерял их.

Перехваченные японские радиопередачи предупредили адмирала Безобразова о присутствии эскадры Камимуры. Нанеся японцам тяжелый удар, он решил скрыться в тумане и дожде и не заходить в западный пролив. В 13 ч. 25 мин. «Россия», «Громобой», «Рюрик» построились в одну кильватерную колонну и взяли курс в направлении Майдзуру, имея ход 15 узлов. В 14 ч. они прошли траверз о-ва Окиносима.

Преследуя ускользящего противника, адмирал Камимура утром 16 июня подошел к о-ву Дажелет, надеясь перехватить русские крейсера на отходе к Владивостоку. Но последние в это время находились гораздо южнее. Через Цусимский пролив вдоль японского берега три русских крейсера благополучно проскочили в Японское море, разминувшись с четырьмя японскими на 10 миль. На следующий день у северной оконечности о-ва Цусима они захватили английский пароход «Allanton» (4 252 брт) с грузом японского угля из Мурорана. Поскольку Россия объявила уголь «военной контрабандой»²⁹, пароход задержали в качестве приза и привели во Владивосток. В завершение так успешно прошедшей операции вице-адмирал П.А. Безобразов хотел обстрелять порт Майдзуру, но не решился. Утром 7/20 июня три русских крейсера вошли в бухту Золотой Рог.

ИТОГИ

Поход Владивостокского отряда крейсеров в Корейский пролив произвел сильное впечатление на общественность в России и за рубежом. Участники обороны Порт-Артура вспоминали, что известие об этом успехе подняло боевой дух защитников крепости³⁰. Император Николай II назвал потопление транспортов «приятным известием»³¹. Британские газеты в июле 1904 г. писали, что Япония теперь утратила господство на море. «Сообщения между Японией и Кореей прерваны. Очевидно, что адмирал Того после понесенных им крупных потерь не обладает более достаточным количеством судов и не может справиться со всеми своими задачами»³².

Пытаясь снять с военно-морского флота ответственность за неудачные действия 2-й эскадры в Корейском проливе, морской министр Японии адмирал Ямамото опубликовал в июле 1904 г. заявление: «Задача морского министерства заключалась в том, чтобы воспрепятствовать соединению портартурской эскадры с владивостокской. Вот почему министерство не имело никакой возможности выделить военные суда для эскортирования транспортов»³³. Однако эта демагогия не могла скрыть того факта, что русские «использовали громадную ошибку неприятеля, а именно ту, что японцы, **не владея морем, т.е. не обеспечив его от появления значительных сил неприятеля** (разрядка А.В.), производили перевозку войск без конвоя»³⁴.

Потопление Владивостокским отрядом японских военных транспортов, хотя и было лишь эпизодом на мрачном фоне поражений и неудач этой злополучной войны, подняло престиж русского флота. «Из-за морской блокады ... торговое судоходство во Владивостоке почти замерло»³⁵, и в результате к середине мая запасы кардифа на складах порта сократились с 57 до 40 тыс. т. Прибытие в мае—июне 1904 г. германских угольщиков «Эльза», «Тибериус» и «Глаудиус», больше не боявшихся «попасть в руки японцев», помогло разрешить кризис.

К сожалению, как отмечено выше, поход 2/15 июня был лишь единичным успехом русского флота, достигнутым во многом благодаря удачному стечению обстоятельств. Уверенность Японии в грядущей победе над русскими ни

на минуту не была поколеблена. «Спокойствие, я бы даже сказал, равнодушные, с которым правительство и население встретили известие о том, что русская эскадра угрожает побережью Японии, действительно необычайны, — писал в июне 1904 г. бельгийский посол в Японии барон Альберт д'Анетан. — Уверенность в исходе войны, взятии Порт-Артура и разгроме Куропаткина так велики, что некоторые материальные потери расцениваются как незначительная плата за конечный успех»³⁶. Пассивность русской армии и флота в течение всей войны только укрепляла эту уверенность.

- ¹ Русско-японская война 1904—1905 гг.: работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском Генеральном Штабе. Кн. 1. СПб., 1912. С. 65—80.
- ² Славлев. Очерки из боевой жизни Владивостокской эскадры // Русская старина. 1913. Т. 156. Кн. 10. С. 35.
- ³ «Премноговажаемая супруга Гликерия Андрияновна!» Семнадцать писем матроса Матвея Лаптева // Урал. 1994. № 6. С. 240—244.
- ⁴ Приказы командующего флотом в Тихом океане № 5 от 9 мая и № 23 от 15 мая // Приказы командующего флотом в Тихом океане. Владивосток, 1904.
- ⁵ Цели и задачи отряда и описание самого похода, за исключением особо оговоренных случаев, даются по: Егорьев В.Е. Операции владивостокских крейсеров в русско-японскую войну. М.; Л., 1939. С. 119—148.
- ⁶ Грибовский В.Ю. Высшее руководство и флагманы российского флота в русско-японской войне // Синдром Цусимы. СПб., 1997. С. 60.
- ⁷ Здесь и далее действия японских кораблей описываются в соответствии с: Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мэйдзи (1904—1905 гг.). Составлено Морским Генеральным штабом в Токио (пер. с яп.). СПб., 1910. Т. 3. С. 21—31.
- ⁸ Колоколов Г. На крейсере «Россия». СПб., 1997. С. 24.
- ⁹ Описание военных действий на море в 37—38 гг. Т. 3. Мэйдзи. С. 35—36.
- ¹⁰ http://www.russojapanesewar.com/naval_links.html
Admiral Bezobrasov Strikes
Tsushima Strait, Eastern Channel, 15 June 1904, 0715 hrs.
- ¹¹ Иллюстрированная летопись русско-японской войны. Вып. 5. С. 128.
- ¹² Славлев. Очерки из боевой жизни Владивостокской эскадры // Русская старина. 1913. Т. 156. Кн. 11. С. 321.
- ¹³ Японский торговый флот // Русское судоходство. 1904. № 4. С. 158—159.
- ¹⁴ Дальний Восток. 1904. № 123. 6 июня. С. 1.
- ¹⁵ Там же. № 124. 8 июня. С. 1.
- ¹⁶ Славлев. Очерки из боевой жизни... С. 322.
- ¹⁷ Известия Восточного Института. 5-й год издания. Т. 11. С. 358—359.
- ¹⁸ Славлев. Очерки из боевой жизни... С. 322.
- ¹⁹ Описание военных действий на море в 37—38 гг. Т. 3. Мэйдзи. С. 34—35.
- ²⁰ The d'Anethan dispatches from Japan, 1894—1910. The observations of Baron Albert d'Anethan Belgian Minister Plenipotentiary and Dean of the Diplomatic Corps. Tokyo-Tallahassee, 1967. P. 191.
- ²¹ Бартелетт Э.А. Порт-Артур. Осада и капитуляция (пер. с англ.). СПб., 1908. С. 62; Jukes Geoffrey. The Russo-Japanese War 1904—1905. Oxford, 2002. P. 40.
- ²² История войн (пер. с англ.). М., 2003. С. 149.
- ²³ Колчигин Б., Разин Е. Оборона Порт-Артура в русско-японскую войну 1904—1905 гг. М., 1939. С. 77, 84.
- ²⁴ Дальний Восток. 1904. № 123. 6 июня. С. 1.
- ²⁵ Колоколов Г. На крейсере «Россия». С. 25.
- ²⁶ Описание военных действий на море. Т. 3. Мэйдзи. С. 32.
- ²⁷ Колоколов Г. На крейсере «Россия». С. 25.
- ²⁸ Там же. С. 26.
- ²⁹ Правила, которыми Россия намерена руководствоваться во время войны с Японией // Шефтель Я.М. Право морской войны. Пг., 1915. С. 122.
- ³⁰ Лилье М.И. Дневник осады Порт-Артура. М., 2002. С. 123.
- ³¹ Император Николай II. Дневники /militera.lib.ru/nikolay-2/
- ³² Цит. по: Дальний Восток. 1904. № 148. 7 июля. С. 1.
- ³³ Там же. № 153. 13 июля. С. 2.
- ³⁴ Славлев. Очерки из боевой жизни... С. 324.
- ³⁵ Деег Л. Кунст и Альберс — Владивосток. История немецкого торгового дома на российском Дальнем Востоке (пер. с нем.). Владивосток, 2002. С. 191.
- ³⁶ The d'Anethan dispatches from Japan, 1894—1910. P. 190.

SUMMARY. A post graduate of the Far Eastern State University V. Agapov represents an article “A Fighting Roadstead of Vladivostok Cruiser Detachment, 1904”. The main content of the article is a story of the actions of the Russian cruisers in the East Korean Strait in June, 1904. This cruise greatly impressed both the Russian and foreign public.