

УДК 947.083.4(092)

Российские мемуаристы и историки о материальных факторах Цусимского сражения

Дмитрий Витальевич Лихарев,
доктор исторических наук, профес-
сор кафедры исторического обра-
зования Дальневосточного феде-
рального университета, Уссурийск.
E-mail: likharev_dv@mail.ru



Статья содержит сравнительный анализ точек зрения российских мемуаристов и историков на материальные факторы Цусимского сражения, включая так называемую «снарядную проблему». Большинство дореволюционных и советских авторов склонны преувеличивать роль технических преимуществ японских боевых кораблей. Под влиянием вновь открывшихся фактов современные российские историки пересмотрели традиционные подходы к этому событию.

Ключевые слова: русско-японская война, Цусима, морская артиллерия, бронирование, эскадренный броненосец.

The Russian memoirists and historians on the material factors of the Battle of Tsushima.
Dmitry V. Likharev, Dr. Sc. (History), Professor, Dept. of Historical Education, FEFU, Ussuriysk.

The article contains a comparative analysis of the viewpoints expressed by the Russian memoirists and historians on the material factors of the Battle of Tsushima, including the so-called “problem of a projectile”. Most of the pre-revolutionary and Soviet researchers were inclined to overstate the technological significance of the Japanese warships. After some new facts had been revealed, the contemporary Russian historians revised many traditional approaches.

Key words: the Russo-Japanese War, Tsushima, naval artillery, armouring, squadron battleship.

Все без исключения российские мемуаристы и историки признают, что у цусимской катастрофы несколько причин. Однако при этом они неизбежно выделяли один главный фактор, по отношению к которому все остальные выступали как второстепенные или как его следствие. Если суммировать всё, что было написано в России и СССР за прошедшие сто лет по поводу Цусимского сражения, то в качестве главных причин поражения русского флота можно выделить три:

1. Превосходство технических и боевых элементов японских кораблей над кораблями 2-й Тихоокеанской эскадры.
2. Некомпетентность российского морского командования и прежде всего лично З.П. Рожественского, персональные просчёты которого и явились главной причиной поражения.
3. Недостатки моральной и боевой подготовки личного состава русского военного флота — как офицеров, так и матросов.

Советских и российских историков Цусимы можно разделить на три численно неравноценных лагеря, в зависимости от того, на какой из перечисленных причин они настаивают.

Версия о подавляющем превосходстве технических и боевых элементов японских кораблей над кораблями 2-й Тихоокеанской эскадры исходила от З.П. Рожественского и его окружения. Она получила отражение в обоих рапортах командующего о сражении в Цусимском проливе, поданных на имя морского министра, а также в его свидетельских показаниях перед следственной комиссией [11, с. 597—640]. Однако эти объяснения были поставлены под сомнение уже вскоре после окончания войны. Ещё в Японии Рожественский и его штаб узнали, что пленные офицеры занялись тактическим разбором Цусимского сражения. 24-летний корабельный инженер В.П. Костенко сделал перед ними доклад о постройке, боевых качествах и роли броненосцев типа «Бородино» в цусимском бою. Главный вывод докладчика состоял в том, что причины поражения нужно искать не в технических недостатках кораблей, а в ошибках, допущенных командованием. Доклад вызвал горячую полемику. Офицеры штаба эскадры отрицали губительную роль распоряжений адмирала в момент завязки боя и стремились возложить вину за недостаточную остойчивость новейших броненосцев на Морской технический комитет и Морское министерство. Выступление В.П. Костенко навлекло на него сильное недовольство бывшего командующего, который направил в Морское министерство информацию о политической неблагонадёжности молодого инженера. Однако вопреки ожиданиям адмирала В.П. Костенко со службы не уволили. Военные судостроители отнюдь не горели желанием разделить с командующим бремя ответственности за цусимскую катастрофу. Изыскания В.П. Костенко о непотопляемости и живучести броненосцев типа «Бородино» крайне заинтересовали начальника МТК генерал-лейтенанта по Адмиралтейству С.К. Ратника. «Когда я явился к Ратнику и рассказал ему о моих наблюдениях за броненосцем „Орёл“ в походе и бою, то убедился, что в морских кругах и в среде судостроителей были распространены самые превратные представления о причинах гибели наших броненосцев „Суворов“, „Александр“ и „Бородино“. Под влиянием утверждений Рожественского на флоте определилось стремление сваливать причину цусимского поражения на неудовлетворительные качества наших новых броненосцев, которые вышли из постройки с большой перегрузкой, недостаточной начальной остойчивостью, плохой конст-

рукцией броневой защиты и склонностью к пожарам от действий фугасных снарядов. Я в своих объяснениях Цусимского сражения развернул перед Ратником обратную картину: не качества наших кораблей привели к разгрому эскадры, а неумение командующего использовать боевые свойства лучших кораблей и предоставление противнику всей инициативы в бою» [5, с. 493—494]. С.К. Ратник организовал доклад В.П. Костенко, который состоялся 19 апреля 1906 г. в конференц-зале Главного Адмиралтейства. На доклад были приглашены около 100 чел. — в основном высшее руководство военного судостроения, флагманы и командиры кораблей Балтийского флота, профессора Военно-морской Академии и т.д. Исследование В.П. Костенко, по сути, снимало вину за цусимское поражение с военных судостроителей. Излишне говорить, что молодого инженера оставили на службе вопреки требованиям Рождественского. Впоследствии полный текст доклада, озаглавленный «Броненосцы типа «Бородино» в цусимском бою», был опубликован в качестве приложения к его мемуарам «На „Орле“ в Цусиме» [5, с. 494—534]. Не углубляясь в подробный разбор доклада, укажем лишь на главные выводы. Прежде всего, В.П. Костенко считал вполне подтвердившейся принципиальную правильность основных конструкторских решений, включая сплошное бронирование борта и наличие двух броневых палуб. Полностью оправдал себя способ крепления броневых плит верхней кромкой вертикально, как это предусматривал проект А. Лаганя, для исключения срывания их с бортов и образования прогибов под действием ударов и взрывов снарядов. На высоте оказалась и схема борьбы за живучесть корабля, включавшая штатную автоматическую систему выравнивания аварийного крена. Сомнительным пришлось признать лишь размещение 152-мм пушек в двухорудийных вращающихся башнях вдоль бортов.

Исследования российских историков последних лет полностью опровергают версию о подавляющем превосходстве технических элементов четырёх новейших японских броненосцев над четырьмя эскадренными броненосцами типа «Бородино». Один из наиболее авторитетных современных специалистов в области истории русского военного судостроения конца XIX — начала XX в., Р.М. Мельников в итоге обстоятельного анализа технических характеристик броненосцев типа «Бородино» приходит к выводу, что «...с точки зрения чистого судостроения... русские корабли ни в чём существенном японским не уступали, а в решительном бою на близком расстоянии обладали несомненным превосходством» [8, с. 36—38]. При этом он делает существенную оговорку, что все технические преимущества в значительной степени оставались потенциальными. Их ещё следовало надлежащим образом использовать, и сделать это могли только хорошо обученные экипажи и умелое руководство командования.

Следует отметить, что Р.М. Мельников сопоставляет «чистые» тактико-технические данные русских и японских броненосцев, в то время

как подавляющее большинство исследователей указывают на перегрузку броненосцев типа «Бородино» как фактор, оказавший едва ли не решающее влияние на исход Цусимского сражения. Действительно, громадная перегрузка, доходившая до 13% водоизмещения (15 360 т вместо 13 516 т), резко снизила эскадренную скорость хода, уменьшила запас боевой остойчивости этих кораблей. Из-за неё главный броневой пояс уходил под воду, возвышаясь над ватерлинией всего на 1,5 м [6, с. 67]. Однако в последние 10—15 лет в российских исследованиях наметилась отчётливая тенденция не придавать данному обстоятельству решающего значения. В наиболее законченном виде данная точка зрения представлена в статье В.П. Кузина «Цусима. Мифы и реальность», опубликованной в 1997 г. [7]. Аргументация этого автора заслуживает подробного пересказа. Из более чем 1800 т перевеса, конструкционная или «встроенная» перегрузка броненосца «Орёл» составляла 635 т. Однако, как отмечает В.П. Кузин, превышение проектного водоизмещения было общей «болезнью» мирового военного судостроения того времени. Так, например, новейшие японские броненосцы английской постройки имели конструкционную перегрузку: «Сикисима» — 510 т, «Микаса» — 782 т [6, с. 73]. Весь остаток добавочного тоннажа на «Орле» составил так называемый «походный перевес»: 375 т добавочного угля, 335 т «лишней» котельной и питьевой воды, 65 т машинного масла вместо штатных 10 т, 91 т боезапаса (на 20% больше нормы), 205 т продовольствия вместо положенных 93 т. Из этого следует, что львиную долю «походного перевеса» составили уголь и сверхштатный боезапас. Однако дополнительные снаряды были расстреляны ещё во время учений на Мадагаскаре. Что касается угля, то последняя погрузка корабля топливом состоялась за 4 дня до боя. В сутки броненосец типа «Бородино» потреблял около 120 т угля. Так что к моменту встречи с японским флотом корабли 1-го броненосного отряда израсходовали почти по 500 т угля и имели только конструкционный перевес [6, с. 73]. Справедливости ради отметим, что почти за 30 лет до В.П. Кузина английский историк Дж. Вествуд аналогичным образом проанализировал фактор перегрузки новейших русских броненосцев и пришёл к выводу, что его влияние на боеспособность этих кораблей сильно преувеличено [1, с. 32—33].

Мемуары и переписка участников Цусимского сражения, монографии и статьи историков цусимской темы полны подробных описаний изнурительных погрузок угля в открытом море, а также «маниакальной страсти» командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой нагружать вверенные ему корабли топливом сверх положенной нормы. Итогом его настойчивости стали многочисленные кучи угля на батарейных палубах, в каюткомпаниях и других не приспособленных для этого местах. Распоряжения З.П. Рожественского становятся понятными после ознакомления с тактико-техническими данными броненосцев типа «Бородино». Штатная вместимость угольных бункеров этих кораблей составляла 1235 т. Такой запас

топлива обеспечивал им максимальную дальность плавания экономичным ходом всего лишь в 3200 миль [14, с. 325]. Таким образом, суда типа «Бородино» оказались плохо приспособленными для длительных океанских переходов. В этом нет ничего удивительного, поскольку их базовым прототипом послужил эскадренный броненосец «Цесаревич», построенный во Франции по проекту инженера Амбаля Лаганя. «Цесаревич» представлял собой типичный продукт средиземноморской школы военного кораблестроения, отличительными чертами которой являлись основательная защита, мощное вооружение и высокая скорость хода. Перечисленные преимущества достигались за счёт сокращения запаса топлива и, соответственно, дальности плавания. Последнее считалось не столь важным в ограниченных пространствах средиземноморского театра.

В связи с вышеизложенными фактами возникает вопрос о выборе базового прототипа эскадренного броненосца для нужд Тихого океана и тесно связанный с ним вопрос об ответственности за этот выбор. Впервые к этой проблеме обратился Р.М. Мельников, причём относительно недавно — в середине 90-х гг. Удивительно, что его изыскания в этом направлении не вызвали никакого резонанса и практически не были замечены другими специалистами. На наш взгляд, данный аспект подготовки к войне на Тихом океане заслуживает более пристального внимания и дальнейшей разработки. Суть проблемы вкратце такова. Программа наращивания военно-морских сил на Дальнем Востоке принималась на особом совещании в конце 1897 г. Помимо всего прочего она предусматривала строительство пяти однотипных эскадренных броненосцев. Согласно пожеланиям Морского технического комитета и высшего флотского командования, эти корабли должны были представлять развитие российских проектов эскадренных броненосцев типа «Пересвет» и типа «Князь Потёмкин-Таврический», совместив их лучшие качества. Таким образом, проектные требования оказались весьма жёсткими. Новый корабль должен был нести стандартное вооружение и бронирование, сопоставимые с лучшими мировыми образцами (т.е. превосходить по этим показателям «Пересвет»), иметь максимальную скорость хода 18 узлов (проектная скорость «Потёмкина» составляла всего 16 узлов) и приличную дальность плавания. При этом водоизмещение нового броненосца не должно было превышать 12 700 т [8, с. 15]. Водоизмещение отвечавших таким требованиям английских броненосцев тех лет уже перевалило за 15 000 т.

За изготовление базового прототипа в надежде получить большой дорогостоящий заказ взялась американская фирма Чарльза Крампа. Эскадренный броненосец «Ретвизан» был построен американцами в рекордно короткие сроки. Его киль заложили на верфи в Филадельфии 17 июля 1899 г., а в июне 1902 г. он уже присоединился к российскому флоту. Крампу удалось «втиснуть» в водоизмещение 12 700 т все требования заказчика. Стандартное вооружение: четыре 305-мм орудия в двух башнях,

12 пушек калибром 152-мм вдоль бортов в казематах и 42 ствола малокалиберной артиллерии. При основательном бронировании он развивал скорость до 18 узлов. Штатный запас угля, составлявший на «Ретвизане» 2000 т, позволял ему пройти 8000 морских миль. Таким образом, дальность его плавания в 2,5 раза превышала этот показатель у броненосцев типа «Бородино». Русских моряков «Ретвизан» удивил многочисленными приятными мелочами — обилием душевых комнат для кочегаров, просторными прачечными и т.д. Американский базовый прототип сочетал в себе отличное бронирование, мощное вооружение, хорошую мореходность и повышенный комфорт для экипажа. По боевым качествам он превосходил обоих предшественников российской постройки и не уступал японскому броненосцу «Микаса». Следует подчеркнуть, что «Ретвизан» построили намного быстрее и дешевле, чем любой броненосец, сооружавшийся в России. Корабль провёл на стапеле всего 15 месяцев. Достройка на воде заняла 17 месяцев [14, с. 324].

Однако высшее руководство флота совершенно неожиданно отказывается от уже готового американского проекта и передаёт заказ на строительство базового прототипа французской фирме «Форж и Шантье». Это решение Р.М. Мельников считает одной из наиболее фатальных ошибок военно-морского ведомства России, допущенной накануне войны. Французский проект базового прототипа с его вычурными изгибами корпуса и архитектурой надстроек, башенной артиллерией среднего калибра был значительно сложнее американского в изготовлении и гораздо более затратным в строительстве по времени и финансам. Р.М. Мельников пишет, что в архивных документах ему не удалось найти ответа на вопрос о причинах столь неожиданного и неоднозначного решения. Тем не менее он утверждает, что отказ от американского проекта и передача заказа французам явились результатом межведомственных антагонизмов и личных амбиций самых высокопоставленных персон, прежде всего генерал-адмирала, великого князя Алексея Александровича. Значительная доля вины лежала и на высшем морском командовании. «Нельзя не удивляться, с какой безропотностью собрание почтенных адмиралов склонилось перед волей великого князя... И наберись кто-либо из адмиралов гражданского мужества или проведи МТК хотя бы элементарные сопоставления достоинств башенной и казематной артиллерии, вопрос мог повернуться иначе. Тогда бы стало ясно, что кроме неоправданной сложности, чрезмерной дороговизны, башни 152-мм орудий уступают в скорострельности казематным установкам, сложнее их в обслуживании, неудобны для модернизации. Только с течением времени выяснилось отравляющее действие выходящих при зарядании из стволов газов, которые одурманивали людей и заставляли через каждый выстрел чередовать у орудий штатных комендоров и прислугу» [8, с. 18—19]. Цена вопроса заключалась не в отдельных технических преимуществах американского проекта, а в сроках строительства тихоокеанских броненосцев.

Отказ от уже готового прототипа и переход к значительно более сложному технически и к тому же только находящемуся в стадии разработки проекту намного отодвинул сроки вступления новых броненосцев в строй. «Больно даже представить, — пишет Р.М. Мельников, — насколько иными были бы предвоенные обстоятельства, если бы Россия предпочла собственный тип, уже воплощённый на основе „Потёмкина“ и „Пересвета“ в проекте „Ретвизана“ и вариантах Балтийского завода. Не исключено, что меньший срок постройки этих кораблей позволил бы успеть сосредоточить их на Дальнем Востоке, и война вообще могла бы быть предотвращена» [8, с. 19]. И всё же проблема выбора базового прототипа серии броненосцев для нужд Тихого океана требует дальнейшего изучения и более тщательной проработки. Возможно, удастся найти новые источники, которые позволят дополнить уже известные на сегодняшний день факты. Ответ на вопрос о причинах предпочтения французского проекта может оказаться не столь однозначным, как тот, что даёт Р.М. Мельников. Большинство современных, не только российских, но и зарубежных исследователей придерживаются мнения, что эскадренный броненосец «Цесаревич» представлял собой одно из самых удачных конструктивных решений своего времени. Таким образом, не исключено, что великий князь Алексей Александрович и высшие военно-морские чины, выбирая французский проект, руководствовались лучшими побуждениями.

2-я Тихоокеанская эскадра, естественно, состояла не из одних только новейших броненосцев. В дореволюционной литературе, советской беллетристике и даже серьёзных научных исследованиях долгое время бытовали два стойких стереотипа. Один из них — мнение, будто 2-я Тихоокеанская эскадра значительно уступала по своей силе 10-й Тихоокеанской эскадре, базировавшейся в Порт-Артуре. Второй касался отряда контр-адмирала Н.И. Небогатова, отправленного вслед за эскадрой З.П. Рожественского. Он состоял из устаревших эскадренного броненосца «Император Николай I», броненосного крейсера «Владимир Мономах» и трёх низкобортных броненосцев береговой обороны — «Генерал-адмирал Апраксин», «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Сенявин». Рожественский категорически отказывался принять эту помощь, считая, что устаревшие тихоходные корабли только ослабят его эскадру. Это утверждение долгое время считалось аксиомой и никем не ставилось под сомнение. Однако новейшие исследования российских военно-морских историков доказывают, что в действительности корабли отряда Н.И. Небогатова существенно усилили эскадру З.П. Рожественского. Анализ боевых коэффициентов 2-й Тихоокеанской эскадры, проделанный В.Ю. Грибовским и В.П. Познахиревым, позволил им сделать вывод, что уровень её технической оснащённости был значительно выше, чем у 1-й эскадры. Так, все броненосцы и крейсера получили новые дальномёры Бара и Струда с базой в 1,2 м, оптические прицелы системы капитана Перепёлкина для орудий калибром 75 мм и выше. В боекомплект поступили 152-мм бронебойные

снаряды, снабжённые наконечниками системы адмирала Макарова. Чугунные снаряды заменили на стальные фугасные [2, с. 177].

Относительно соотношения сил с японским флотом В.Ю. Грибовский и В.П. Познахирев пишут следующее: «... Главные силы эскадры АО вооружению выглядели солидно: семь броненосцев эскадры З.П. Роже-ственского имели 28 орудий только крупного (254 мм и выше) калибра против 17 таких же пушек на кораблях адмирала Того Хейхатино. При рациональном использовании артиллерия русских кораблей могла нанести серьёзные потери противнику, а в эскадренном сражении в открытом море она могла сыграть и решающую роль» [2, с. 180]. Один из главных выводов этих авторов сводится к следующему: «В общем, нельзя однозначно утверждать, что командующий был обречён на неудачу с негодными средствами» [2, с. 174].

Даже беглый обзор точек зрения на материальные факторы Цусимского сражения показывает, что эта тема распадается на ряд более частных вопросов. По большинству из них современные историки уже пришли к согласию и ясности. Остаётся, пожалуй, только одна из материальных составляющих соотношения сил, о которой до сих пор спорят специалисты: качество боеприпасов, использованных обеими сторонами в цусимском бою. Многие участники сражения в воспоминаниях указывали на чудовищную разрушительную силу японских снарядов, взрывававшихся от столкновения с самыми незначительными препятствиями, даже от ударов об воду. Наиболее впечатляющее описание их действия оставил капитан 2 ранга В.И. Семёнов: «Казалось, не снаряды ударялись о борт и падали на палубу, а целые мины... Они взрывались от первого прикосновения к чему-либо, от малейшей задержки в их полёте. Поручень трапа, бакштаг трубы, топрик шлюпбалки — этого было достаточно для все-разрушающего взрыва. Стальные плиты борта и надстроек на верхней палубе рвались в клочья и своими обрывками выбивали людей, железные трапы свёртывались в кольца, неповреждённые пушки срывались со станков... Этого не могла сделать ни сила удара самого снаряда, ни, тем более, сила удара его осколков. Это могла сделать только сила взрыва... А потом — необычайно высокая температура взрыва и это жидкое пламя, которое, казалось, всё заливает! Я видел своими глазами, как от взрыва снаряда вспыхивает стальной борт. Конечно, не сталь горела, но краска на ней! Такие трудногорючие материалы, как койки и чемоданы, сложенные в несколько рядов траверсами и политые водой, вспыхивали мгновенно ярким пламенем... Временами в бинокли ничего не было видно — так искажались изображения от дрожания раскалённого воздуха» [12, с. 37—38]. Впоследствии известный советский писатель В.С. Пикуль окончательно «демонизировал» японские боеприпасы в своём романе «Три возраста Окини-сан». При описании эпизодов Цусимского сражения он использовал тексты В.И. Семёнова. Однако подчас богатое воображение уводило Валентина Савича далеко от первоисточника.

Так, если у В.И. Семёнова от взрывов японских снарядов горела краска на бортах кораблей, то у В.С. Пикуля уже плавилась сама броня и «стекла с бортов, как воск» [10, с. 470—471].

Действие русских снарядов выглядело далеко не таким эффектным. Количество взрывчатого вещества в них составляло только 3,5% от общей массы снаряда. Для сравнения, в японских боеприпасах этот показатель составлял от 5 до 10%. В качестве начинки в русских снарядах использовался обладавший относительно слабыми бризантными свойствами пироксилин, тогда как на иностранных флотах уже перешли на использование гораздо более сильных взрывчатых веществ, таких как лиддит и мелинит. Слишком тугие взрыватели не срабатывали при попадании в трубы, мачты или такелаж. В Цусимском сражении имели место случаи, когда русские снаряды пробивали насквозь оба борта корабля, не взорвавшись при этом [6, с. 34]. По свидетельству А.С. Новикова-Прибоя, пленные матросы с «Орла» не могли поверить, что увиденные ими японские броненосцы и крейсера — именно те корабли, с которыми они сражались накануне. «Буксировавший нас паровой катер, сделав крутой поворот, стал приближаться к броненосцу „Асахи“. Мы смотрели на него с тревожным любопытством. Покрытый шаровой краской, весь одетый стальной бронёй, он густо дымил обеими трубами. Его многочисленные орудия, накануне громившие нашу эскадру, сегодня угрожающе молчали. Но больше всего мы были изумлены тем, что на нём от артиллерийского сражения не осталось никаких следов. Все его верхние надстройки были без повреждений, а борта корпуса не имели даже царапин. Наш броненосец „Орёл“ превратился в плавающую и обугленную руину.. Холодок пробежал по спине, когда мы, подойдя к трапу, стали подниматься на верхнюю палубу.. От нашего огня „Асахи“ пострадал мало, а из людей были убиты офицер и семь матросов, и ранены около двадцати человек. Он был чисто вымыт, хорошо убран, всё на нём находилось в образцовом порядке. Как позднее выяснилось, на нём был разворочен комингс одного люка, да была уничтожена ступенька трапа. И это всё, что сделали мы, выбросив в противника с одного только „Орла“ около четырёхсот тонн снарядов» [9, т. 4, с. 204—205].

Современная научная литература демонстрирует значительное расхождение во мнениях относительно «снарядной проблемы» Цусимского сражения. С.И. Титушкин в статье «Корабельная артиллерия в русско-японской войне» рассматривает причины бросающихся в глаза различий между русскими и японскими снарядами [13]. Готовясь к решительному бою на коротких дистанциях, командование российского флота делало ставку на бронебойные снаряды, способные пробивать наиболее толстую броню и поражать жизненно важные части корабля противника, прежде всего погреба боезапаса и машинно-котельную установку. Исходя из этого, сложились основные требования к снарядам (высокая прочность корпуса и большая начальная скорость), выполнение которых привело

к малым весам разрывных зарядов. С целью повышения начальной скорости и достижения настильности траектории, в 1892 г. перешли на облегчённые снаряды для всех основных калибров корабельной артиллерии. Фугасный же снаряд, не будучи основным типом боезапаса, не привлёк к себе подобающего внимания русских артиллерийских специалистов. Именно поэтому в России вплоть до начала войны так и не отработали технологию снаряжения снарядов бризантными взрывчатыми веществами, уже повсеместно внедрявшимися за рубежом. Мелинит не подходил для этой цели, поскольку детонировал уже при ударе снаряда о броню, и его отвергли для всех типов боеприпасов морской артиллерии, довольствуясь влажным пироксилином, который в четыре раза уступал мелиниту по мощности взрыва. Стремление обеспечить подрыв снарядов по возможности внутри вражеского корабля привело к оснащению их малочувствительными взрывателями — так называемыми «ударными трубками двойного действия» конструктора А.Ф. Бринка. Совершенно иную картину представлял в этом отношении японский флот. Убедившись на опыте японо-китайской войны 1894—1895 гг. в высокой боевой эффективности фугасных снарядов, японцы приложили максимум усилий для их совершенствования. В итоге появились мощные фугасные боеприпасы всех калибров с боевым снаряжением из мелинита Шимосе, известного в книгах о русско-японской войне как «шимоза», и очень чувствительными взрывателями — трубками Инджуина. Японские снаряды, будучи тяжелее соответствующих русских, содержали гораздо больше взрывчатого вещества. Бронебойные же снаряды японцев значительно уступали русским, хотя благодаря своей массе на больших дистанциях они имели большую скорость. Ссылаясь на донесения русского военно-морского атташе в Токио, лейтенанта А.Н. Воскресенского, С.И. Титушкин утверждает, что до 1906 г. японские бронебойные снаряды оснащались дымным порохом [13, с. 75]! Не всегда оснащались они и бронебойными накопечниками. Всё это свидетельствовало о том, что японские специалисты, в противоположность российским артиллеристам, не считали данный тип боеприпасов основным.

В современной российской историографии Цусимы при освещении «снарядной темы» выделяются две крайности. Первая представлена исследованием В.Я. Крестьянинова. Он утверждает, что помимо следования определённым принципам морской тактики в увлечении облегчёнными снарядами и артиллерийскими установками отчётливо прослеживалось стремление российского военно-политического руководства сэкономить на военно-морском бюджете. Полный боекомплект «лёгких» снарядов для одного 152-мм орудия давал экономию в 2,2 т, для 305-мм орудия экономия составляла уже 7,5 т. Облегчённая 152-мм корабельная пушка в производстве была на 11,7% дешевле обычной. 203-мм орудие давало уже 12,8% экономии [6, с. 33]. В.Я. Крестьянинов признаёт, что в 1892 г. имелись разумные основания для принятия на во-

оружение флота «лёгких» пушек и снарядов. Однако уже через несколько лет бурный прогресс военной техники, применение более мощных взрывчатых веществ и высокопрочных сортов стали, выдерживающих большие удельные давления, нивелировали разницу между тяжёлыми и лёгкими снарядами в начальной скорости, настильности и бронепробиваемости. Тем не менее косная и неповоротливая флотская бюрократия Российской империи не спешила двигаться вслед за общемировыми тенденциями в развитии морской артиллерии. В.Я. Крестьянинов утверждает, что среди допущенных просчётов и преступных ошибок именно последствия этой «артиллерийской экономии» сказались в Цусимском сражении наиболее катастрофическим образом. Любопытно, что среди виновников артиллерийских просчётов В.Я. Крестьянинов называет адмирала С.О. Макарова, что, мягко говоря, совсем нетипично для российской историографической традиции русско-японской войны. Однако от фактов никуда не деться: именно С.О. Макаров занимал в 1891—1894 гг. пост главного инспектора артиллерии и выступил инициатором принятия на вооружение флота лёгких снарядов и соответствовавших им артиллерийских установок. Знаменитый адмирал до конца своих дней сохранил непоколебимое убеждение в преимуществе лёгких бронестойких снарядов, оснащённых изобретённым им «макаровским» наконечником. Известно также, что в подковёрной бюрократической борьбе Степан Осипович проявил себя весьма настойчивым и пробивным человеком, способным добиваться принятия нужных ему решений. Окончательный вывод В.Я. Крестьянинова вполне однозначен: «Даже без учёта меткости стрельбы и скорострельности, только одни снаряды давали противнику огромные преимущества. Если бы русские снаряды, попавшие в цель, были равноценны японским, исход боя был бы безусловно иным» [6, с. 34].

Совершенно противоположная оценка «снарядного фактора» Цусимского сражения содержится в публикациях А. Киличенкова, с которым в значительной степени солидарен В.П. Кузин. В статье «Ошибка Того и последний шанс адмирала Рожественского» А. Киличенков задаётся вопросом, почему преимущества снарядов противника проявились именно в Цусимском сражении. Ведь более чем годичный предшествующий опыт войны на море не давал оснований для таких выводов. Так, во время боя у Чемульпо 14 японских кораблей, обладая почти 9-кратным превосходством в весе бортового залпа, не смогли в течение часового боя потопить один русский крейсер. В сражении 1 (14) августа 1904 г. четыре броненосных и три лёгких крейсера адмирала Камимуры имели 17—20-кратное огневое превосходство над тремя броненосными крейсерами Владивостокского отряда. Однако в ходе пятичасового боя, израсходовав почти весь боезапас, японцы смогли потопить только самый старший и слабый крейсер «Рюрик». Два других русских крейсера сумели выйти из боя. «Объясняется всё довольно просто», — пишет А. Киличенков, — «японские

снаряды, о достоинствах которых много говорилось, имели один существенный недостаток: они не пробивали брони» [4, с. 80]. Данное обстоятельство объясняет тот парадоксальный факт, что броненосец «Орёл», получивший, по подсчётам В.П. Костенко, 42 попадания 305-мм снарядами и 102 попадания 152 и 203-мм снарядами, тем не менее остался на плаву и сохранил неповреждёнными жизненно важные центры [5, с. 519, 521]. На этом же акцентирует внимание В.П. Кузин, приводя для контраста итоги Ютландского сражения 31 мая — 1 июня 1916 г., в ходе которого три английских линейных крейсера погибли, получив от 3 до 16 попаданий 280 и 305-мм бронебойными снарядами [7, с. 73]. Таким образом, по версии Киличенкова — Кузина, японское командование избрало не самый лучший способ для уничтожения русских броненосных кораблей. Он требовал непременно условия — огромного количества попаданий. Чтобы потопить четыре русских броненосца («Ослябя», «Князь Суворов», «Император Александр III» и «Бородино») потребовалась колоссальная огневая работа главных сил японского флота в течение почти шести часов. Такой результат был достигнут за счёт того, что скорость стрельбы японской артиллерии на 26% превосходила скорострельность русских пушек, а результативность попаданий составила 3,2% от общего числа выпущенных снарядов по сравнению с 1,2% у их противников [7, с. 71]. Но это уже результат выучки артиллеристов, а не технического превосходства.

В отношении русских бронебойных снарядов мнение А. Киличенкова также прямо противоположно точке зрения В.Я. Крестьянинова. Он считает, что стальные бронебойные снаряды русских пушек вполне оправдали своё назначение и имели превосходство над японскими боеприпасами [4, с. 80—81]. Аргументом служат арифметические подсчёты, проделанные автором. Сопоставив количество попаданий в русские и японские корабли с числом погибших в цусимском бою, А. Киличенков обнаружил сенсационный факт: оказывается, каждый русский снаряд уложил в среднем 3,3 японских моряка, на счету же каждого японского снаряда в среднем 2,7 человека [4, с. 83]. Киличенков также приводит многочисленные примеры того, как легко русские снаряды преодолевали броневую защиту бортов и орудийных башен японских кораблей.

Выбор между приведёнными здесь точками зрения непросто. Заметим, однако, что расчёты А. Киличенкова по сравнительной эффективности действия русских и японских снарядов выглядят весьма сомнительными. У современных специалистов до сих пор нет единства мнений относительно точного числа попаданий даже в японские корабли, на которых по возвращении в базы были тщательно зафиксированы и посчитаны все боевые повреждения. Так, в различных исследованиях количество попаданий в флагманский корабль адмирала Того «Микаса» разнится от 30 до 40 [6, с. 222]. Кто же в таком случае возьмётся установить хотя бы приблизительное число попаданий в русские броненосцы, погибшие в дневном бою 14 мая? С броненосца «Император Александр III» не спасся ни один

моряк. Как подсчитать, сколько человек из 867 членов его экипажа было убито взрывами и осколками, а сколько пошло ко дну, захлебнувшись в волнах уже после гибели корабля? Точка зрения В.Я. Крестьянинова выглядит более убедительной. В сущности, её можно назвать традиционной, поскольку в своём отношении к «снарядной проблеме» он не одинок и далеко не оригинален. Ещё за 30 лет до появления его монографии писали, «...что если бы русские снаряды имели такие же разрывные качества, как японские, то исход боя, может быть, был бы совсем иным» [1, с. 230].

Суммируя вышеизложенное, можно констатировать, что большинство современных российских исследователей уже не склонны придавать решающее значение материальным факторам цусимского боя. Почти все они солидарны в том, что японский флот имел преимущество по чисто техническим боевым элементам, однако оно не являлось абсолютным и подавляющим. Другими словами, историки прямо или косвенно признают, что 2-я Тихоокеанская эскадра не была изначально обречена на столь катастрофический разгром. Если технические и боевые средства, имевшиеся в распоряжении русских моряков, соответствовали требованиям того времени, значит, проблема заключалась в людях. Именно поэтому современная российская историография в гораздо большей степени, нежели в прежние времена, уделяет внимание человеческому фактору. Даже такие «инструменталисты», как Р.М. Мельников, в исследованиях последних лет акцентируют внимание именно на этом аспекте Цусимского сражения.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Вествуд Дж. Свидетели Цусимы. М.: Яуза, 2005.
2. Грибовский В.Ю., Познахирев В.П. Вице-адмирал З.П. Рожественский. СПб.: Галлея-Принт, 1999.
3. Иванова А.М., Чеберяк В.В. Цусимская катастрофа // Россия и АТР. 2005. № 2. С. 33—41.
4. Киличенков А. Ошибка Того и последний шанс Рожественского // Морской сборник. 1990. № 3. С. 60—84.
5. Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме. Л.: Судостроение, 1955.
6. Крестьянинов В.Я. Цусимское сражение 14—15 мая 1905 г. СПб.: Остров, 2003.
7. Кузин В.П. Цусима. Мифы и реальность: история или современность // Синдром Цусимы: сб. ст. / под ред. Л.И. Амирханова. СПб.: Цитадель, 1997. С. 68—78.
8. Мельников Р.М. Броненосцы типа «Бородино». СПб., 1996.
9. Новиков-Прибой А.С. Цусима // Новиков-Прибой А.С. Собрание сочинений. Т. 3, 4. М.: Правда, 1963.
10. Пикуль В.С. Три возраста Окини-сан. Сентиментальный роман. М.: АСТ, 2001.
11. Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Отдел IV. 2-я Тихоокеанская эскадра. Кн. 3-я. Бой 14—15 мая 1905 г. Вып. 3-й. Донесения и описания участников боя. СПб.: 1907.
12. Семёнов В.И. Бой при Цусиме. СПб.: Изд. М.О. Вольф, 1911.
13. Титушкин С.И. Корабельная артиллерия в русско-японской войне // Гангут. 1994. № 7. С. 64—73.
14. Энциклопедия броненосцев и линкоров. М.: Полигон, 2002.