

Гидрографический фактор итогов Русско-японской войны 1904—1905 гг.

Роман Владимирович Колесник,
капитан 1 ранга запаса, МГУ
им. Г.И. Невельского, Владивосток.
E-mail: kolesnik-rv@mail.ru

С целью обеспечения навигационной безопасности плавания военных кораблей и судов в Дальневосточных морях, в частности в Жёлтом море, было организовано выполнение гидрографических исследований морей Северо-Восточного Китая и Дальнего Востока России как со стороны России, так и со стороны Японии. Результаты этих работ нашли своё отражение в итогах Русско-японской войны 1904—1905 гг.

Ключевые слова: Дальний Восток России, Япония, Северо-Восточный Китай, безопасность мореплавания, оборудование театра, гидрография, гидрометеорология, навигация, исследования.

Hydrographic factor of the results of the Russo-Japanese War (1904—1905)

Roman Kolesnik, Captain 1st Rank (Rt), Maritime State University, Vladivostok.

In order to ensure navigational safety of ships and warships in the Far Eastern seas, particularly in the Yellow Sea, hydrographic studies of the seas of Northeast China and the Russian Far East were organized by Russia as well as Japan. The results of this work reflected on the results of the Russo-Japanese war of 1904—1905.

Keyword: Russian Far East, Japan, Northeast China, safety of navigation, hydrology, hydrometeorology, navigation, research.

Основные причины поражения России в Русско-японской войне выявлены, подробно и аргументировано обоснованы и описаны специалистами. В данной статье хотелось бы отразить сравнительный элемент влияния и учёта гидрографического фактора на результаты военных действий России и Японии на море, тем более что эта война вошла в мировую историю как первая война броненосцев, минно-торпедного оружия, подводных лодок и радио.

В первое пятилетие царствования русского императора Николая II в политике России преобладала большая восточная программа, отразившаяся на дальнейшем развитии экономики и транспортной системы страны на Дальнем Востоке, а также на заселении дальневосточных земель выходцами из центральных районов России. Развивался порт-крепость-город Владивосток, была построена Транссибирская железнодорожная магистраль. 27 марта 1898 г. Российская империя арендовала у Цинского Китая незамерзающие порты — Люйшунь (Порт-Артур) и Далянь (Дальний). От Харбина до порта Дальний была проведена Южно-Маньчжурская железная дорога.

С приобретением южной части Ляодунского полуострова с Порт-Артуром в результате аренды на 25 лет для базирования своих главных военно-морских сил на Тихом океане Россия получила прямой выход в Жёлтое море, практически неизведанное для русских моряков. За десятилетия, начиная с середины XIX в. русские корабли и суда по объективным причинам в этих водах были редкими гостями и знаниями по навигационно-гидрографической обстановке, особенностям гидрологии и гидрометеорологии Жёлтого моря не обладали. Также на русских кораблях полностью отсутствовали отечественные навигационные карты данного региона, а использовались неточные английские карты. Следует отметить и то, что промышленную инфраструктуру на Квантунском полуострове пришлось создавать практически на пустом месте. Понимая всю важность свершившегося военно-политического события, с целью обеспечения безопасности мореплавания в новом географическом районе Дальнего Востока, Главное гидрографическое управление Морского министерства России организовало проведение комплексных гидрографических исследований в новом районе базирования 1-й Тихоокеанской эскадры и кораблей Сибирской флотилии. Военно-морские силы России на Дальнем Востоке представляли собой значительную силу: 7 броненосцев, 9 крейсеров, 24 миноносца и другие корабли, и на каждый корабль требовалась современная и достоверная морская навигационная карта района плавания, были нужны исправные современные навигационные приборы.

В январе 1898 г. с целью расширения материально-технических возможностей и повышения значимости решаемых задач Отдельная съёмка Восточного океана была переформирована в Гидрографическую экспедицию Восточного океана [4, с. 375—376, 571]. Возглавил её подполковник М. Е. Жданко*. Работа Гидрографической экспедиции была в срочном порядке переориентирована на юг, в Жёлтое море, где в течение неполных пяти лет с мая 1899 г. по январь 1904 г. горсткой гидрографов была выполнена значительная работа по гидрографическому описанию Корейского залива и Ляодунского полуострова [2]. Параллельно производился судовый и шлюпочный промер, изучение гидрологического режима моря. На тот исторический период Гидрографическая экспедиция состояла из начальника, 7 помощников, 73 «нижних чинов». В качестве гидрографического судна использовался транспорт «Ермак», находившийся к тому времени в эксплуатации около тридцати лет. Работу экспедиция выполняла параллельно в двух морях — Жёлтом и Японском, необходимо было обеспечивать флот и судоходство в заливе Петра Великого и Амурском

* Михаил Ефимович Жданко (04.11.1855—16.11.1921) — полный генерал корпуса гидрографов, гидрограф-геодезист, исследователь Белого моря и Тихого океана, начальник ГГУ с марта 1913 г. по апрель 1917 г., кавалер золотой медали имени Ф. П. Литке РГО. История Гидрографической службы Российского флота в 4 т. / отв. ред. А. А. Комарицын. СПб.: ГУНиО МО. 1997. Т. 2. Библиографический справочник известных штурманов и гидрографов Российского флота / гл. ред. В. Г. Романов. СПб.: ГУНиО МО. 1997. С. 119—120.

лимане, а также обустроить новую военно-морскую базу в Порт-Артуре, специалистов гидрографов катастрофически не хватало. С 1899 г. на Ляодунском полуострове топографами Приамурского военного округа начались топогеодезические работы, что облегчило работу Гидрографической экспедиции — геодезические работы можно было производить только на островах. Для выполнения задач по описанию берегов, изучению гидрологии (приливных и других течений) ведению метеонаблюдений, изучению акватории Жёлтого моря в навигационном отношении были задействованы силы и корабли 1-й Тихоокеанской эскадры и Сибирской флотилии. В выполнении промерных работ активно использовались канонерские лодки с малой осадкой «Сивуч» и «Бобр», а также транспорт «Тунгус» [4, с. 574—576]. Для ускорения процесса исследования и описания берегов изменили методику выполнения гидрографических работ. Было принято решение о переходе от высокоточной, но медленно развиваемой триангуляции к построению опорной береговой сети на основе береговых астрономических пунктов, закрывая промежуточные расстояния между астропунктами мензуральной съёмкой. На побережье строились знаки геодезической сети, в бухте Торнтон на о-ве Хайюндао установлен футшток и организованы уровенные наблюдения. Вдоль южного побережья Квантунского полуострова между Порт-Артуром и бухтой Тахо была построена мерная линия, модернизированная в 1902 г. строительством третьей пирамиды на Тигровом полуострове. Выполнялся шлюпочный и корабельный промер бухт и открытых участков моря вдоль корейского побережья, проводились рекогносцировочные работы на о-ве Раунд (Юаньдао) и на скале Энкауинтер (Инкауинтер) с целью строительства маяков. Производились наблюдения за приливными и ветровыми течениями в отдельных районах работ, не охватывающих весь район Корейского залива и Жёлтого моря, осуществлялись магнитные наблюдения.

По результатам работы Экспедиции уже в 1900 г. Главным гидрографическим управлением была издана первая временная навигационная карта Корейского залива № 562, которая ежегодно дополнялась и уточнялась. Относительно большой порядковый номер навигационной карты для морей Дальнего Востока России и тем более для акватории Жёлтого моря ничего не значит, это просто показатель того, что морское картографирование в России имеет долгий исторический путь. Кроме того, на основании трудов русских моряков вышел ряд описательных навигационных изданий. В 1899 г. Главное гидрографическое управление подготовило «Описание берегов Квантунского полуострова» по результатам работы экипажа крейсера II-го ранга «Забияка», в 1903 г. — «Руководство для плавания из Кронштадта во Владивосток» [1, с. 100, 102].

В эти годы стали издаваться русские морские карты на район Квантунского полуострова и Корейского (ныне Западно-Корейский) и Ляодунского заливов Жёлтого моря, всего было составлено 22 морские карты. Но этого оказалось мало, новых навигационных карт на все корабли и суда 1-й Тихоокеанской эскадры и Сибирской флотилии не хватало.

Весь район акватории Жёлтого моря не был картографирован, не имелось полных систематизированных данных по характеру, силе и интенсивности приливных и ветровых течений. Созданная триангуляционная сеть на побережье Ляодунского полуострова и близлежащих островах была недостаточно развита, а также не хватало навигационного оборудования на побережье. Командный состав русских кораблей имел малый опыт плавания в акватории Жёлтого моря. Выход русских боевых кораблей из Порт-Артура — главной военно-морской базы России — зависел от приливных течений и имел ограничение по времени действия. С началом боевых действий гидрографические работы прекратились, офицеры-гидрографы были отправлены на боевые корабли (слишком мало они проработали здесь как гидрографы).

С 1868 г. Япония начала масштабную модернизацию экономики, интенсивно развивалась внешняя торговля, изменялись и политические взгляды руководства страны. В последнее десятилетие XIX в. японское государство проводило политику внешней экспансии. По итогам Японо-китайской войны (1894—1895 гг.) Страна восходящего солнца приобрела ряд территорий: архипелаг Пэнху, о-в Тайвань (Формоза), Ляодунский полуостров. Согласно положениям Симонсекского договора, подписанного по итогам войны, был зафиксирован отказ Китая от всех прав на Корею. Столь значительная победа, предшествующая японо-русскому военному столкновению, была достигнута благодаря современному и превосходному состоянию военно-морских сил Японии, что, в свою очередь, характеризует высокий уровень решений стоящих перед флотом специальных боевых задач, в т.ч. и вопросов навигационно-гидрографической изученности региона.

Стремясь выйти на международный простор, руководство Японии понимало, что от степени навигационной изученности прилегающих морей и побережий соседних государств напрямую зависит интенсивность судоходства и далее развитие торговли и экономики страны. В 1871 г. в Японии был создан Военно-гидрографический департамент Морского министерства. На него возлагались задачи по навигационно-гидрографическому обеспечению действий сил флота в мирное и военное время, включающие в себя гидрографические исследования, создание карт и навигационных пособий, оборудование морского театра средствами навигационного оборудования, снабжение кораблей картами, описательными пособиями и навигационными приборами, организацию оповещения кораблей сведениями об изменении погоды, навигационной обстановке, минной опасности. С 1881 г. началась систематическая съёмка берегов Японии, непосредственно полевые работы выполняли в тот период всего семь офицеров-гидрографов, со временем их количество только возрастало. В 1872 г. вышли в свет первые японские морские навигационные карты, основанные на материалах собственных съёмок. К 1897 г. Военно-гидрографический департамент Морского министерства Японии выпускал уже 288 карт побережья Японии и соседних морей. В 1874 г.

впервые появилось описание маяков Японии. С 1879 г. начат регулярный выпуск «Извещений для мореплавателей». С 1901 г. стал проводиться систематический анализ метеоинформации, поступающей с кораблей [4, с. 572]. Военно-гидрографический департамент работал в тесном взаимодействии с 3-им (разведывательным) отделом Морского Генерального штаба, чьи материалы включались в лоции и навигационные описания. В 1900—1903 гг. 3-ий отдел Морского Генерального штаба Японии подготовил четыре секретных выпуска «Описаний побережий Дальнего Востока». Географически эти описания охватывали береговую линию от русского Приморья до Восточного Индокитая общей протяжённостью несколько тысяч миль. Данные описания содержали широкий спектр сведений, касающихся как политических, военных и экономических вопросов, так и вопросов по метеорологии, навигации, гидрологии, гидрографии и геодезии. Данные описания регулярно дополнялись и уточнялись. Размах и объём этих документов говорит о важности и колоссальной работе японских военных моряков, выполненной в преддверии предстоящего военного противостояния. Широко применялась практика нахождения в корейских и китайских портах на постоянной основе боевых кораблей императорского флота Японии, для демонстрации военно-морского флага и защиты подданных империи. К сбору навигационно-гидрографической, климатическо-метеорологической и другой информации были привлечены и гражданские суда, выполнявшие, помимо доставки торговых грузов, задания и от Военно-гидрографического департамента Морского министерства [6, с. 134—143]. Обращает на себя внимание и факт, нашедший отражение в этих Описаниях: для сбора информации, выполнения гидрографических и других работ в иностранных портах активно привлекалось местное японское население [7, с. 105—112]. Таким образом, можно считать, что, в отличие от России, японская гидрография достаточно хорошо подготовилась к предстоящей Русско-японской войне. Морской театр военных действий в навигационно-гидрографическом отношении изучен и описан. Была подготовлена национальная коллекция морских навигационных карт и описательных справочных пособий, основанных на результатах исследовательских работ. Командный состав японских кораблей имел большой опыт плавания во всех районах Жёлтого моря. На подготовку к выполнению военных задач у Японии было значительно больше времени, а также сил и возможностей. Успехи Японии значительно превышали результативность действий России.

Начало боевых действий со стороны Японии для России оказалось внезапным. Активности японской стороны на море способствовало прекрасное знание театра военных действий. Командный состав и экипажи японских боевых кораблей знали район Жёлтого моря и имели совсем недавний опыт успешных боевых действий в этом районе против флота цинского Китая. Хорошее знание навигационных особенностей, акватории как Жёлтого моря в районе Ляодунского полуострова, так и залива Петра Великого в Японском море позволило японской стороне в ночь с 26

на 27 января 1904 г. произвести весьма успешную внезапную торпедную атаку стоявшей на внешнем рейде Порт-Артура русской эскадры. В заливе Петра Великого 15 апреля 1904 г. Япония выставила минное заграждение в количестве 75 мин от мыса Гамова до острова Аскольд [4, с. 580, 581]. В двух этих боевых эпизодах принимало участие значительное количество боевых японских кораблей. Сама Русско-японская война характеризуется активным и успешным применением обеими сторонами минного оружия, что говорит не только об эффективности этого вида оружия, но и об обязательном учёте навигационно-гидрографических и гидрологических условий его применения. Для русской гидрографии два упомянутых выше эпизода имели непосредственное продолжение: на гидрографов было возложено решение задач противоминного наблюдения и траления. В Порт-Артуре командующий эскадрой вице-адмирал С. О. Макаров* в феврале 1904 г. организовал траление внешнего рейда вспомогательными судами, в этих действиях приняли участие и офицеры-гидрографы. Находившийся во Владивостоке начальник Гидрографической экспедиции полковник М. Е. Жданко, с началом войны стал заведовать постами противоминного наблюдения на побережье Японского моря в Приморье и на Сахалине, также он руководил деятельностью первого гидрографического подразделения, созданного на базе оставшейся во Владивостоке части экспедиции, задействованного в противоминном тралении. Используя портовые паровые баркасы, тральная партия активно занималась тралением судоходных фарватеров, где особенногодились гидрографические знания акваторий траления. Чтобы ликвидировать минную опасность, помимо знаний о самих минах и координатах их постановки, надо было хорошо знать глубину места минной постановки, характер рельефа дна, характеристики грунта, наличие, интенсивность и характер течений. Знание навигационных особенностей, учёт приливо-отливных течений места базирования кораблей Тихоокеанской эскадры просматривается в предпринятых японцами в течение февраля — мая 1904 г. трёх попытках заблокировать русские корабли на внутреннем рейде Порт-Артура. Третья попытка в совокупности с использованием мин на несколько дней закрыла выход русской эскадре в море, что позволило Японии начать десантную операцию по высадке 2-й и чуть позже 4-й японских армий в Маньчжурии. В ходе Русско-японской войны Япония произвела несколько десантных операций на побережье Кореи и Китая в Жёлтом море: в феврале 1904 г. в Инчхоне, на Квантунский полуостров — в апреле — мае 1904 г. Это десятки тысяч солдат, сотни орудий, тысячи лошадей, десятки тон боезапаса, снаряжения, имущества и продовольствия. Высадка десантов шла в основном на необорудованное побережье и довольно успешно, что говорит о хорошей подготовке и организации проведения операций, о заблаговременной подготовке сил и средств, задействован-

* Степан Осипович Макаров (27.12.1848—31.03.1904, близ Порт-Артура) — русский военно-морской теоретик и деятель, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель.

ных в доставке и высадке десанта, о навигационно-гидрографическом знании командованием морских сил Японии районов высадки. Русскими войсками и флотом никакого противодействия десантным операциям Японии предпринято не было.

Отсутствие учёта направления и скорости течения при минных постановках в заливе Даляньвань (Таминьвань) в районе порта Дальний привело к тяжёлым потерям. 29 января 1904 г. минный транспорт «Енисей» снесло на своё минное заграждение, в результате чего он подорвался и затонул. Вышедший в сопровождении миноносцев на его поиски крейсер «Боярин» при подходе к заливу подорвался на минах, выставленных «Енисеем» [5, с. 86]. Гибель двух боевых кораблей, большого количества членов экипажей, стесненные поисковые действия и переход к пассивно-осторожной тактике, а также большой морально-психологический ущерб — это всё результат отсутствия у командного состава русских кораблей знаний о гидрографических и гидрологических особенностях района театра боевых действий.

В качестве положительного примера использования знаний гидрометеорологических и навигационно-гидрографических условий района театра боевых действий, в совокупности со скрупулёзно проведённым наблюдением за обстановкой и лихой дерзостью, можно привести эпизод минной постановки с минного заградителя «Амур» под командованием капитана 2-го ранга М.В. Иванова* 1 мая 1904 г., в результате которой было подорвано два броненосца Японии, которые позже затонули. В этом эпизоде отличился гидрограф лейтенант Б.В. Давыдов**, служивший штурманом на минном заградителе «Амур».

Уместно рассказать о 2-й Тихоокеанской эскадре под руководством вице-адмирала З.П. Рожественского. Эскадра, трагически погибшая в Корейском проливе, состояла из 30 боевых и 8 вспомогательных кораблей и судов [3, с. 722, 898], совершила многомесячный изнурительный морской поход «за два океана», не допустив ни одной катастрофической аварии и не потеряв ни одного корабля за время почти кругосветного перехода. Ни один флот никакой страны до этого не совершал подобных боевых походов, да ещё во время войны. Здесь роль гидрографии — это и обеспечение картами и штурманскими приборами, и штурманская подготовка комсостава эскадры, и навигационная безопасность эскадры на переходе.

Во время Русско-японской войны появились и нашли своё практическое боевое применение подводные лодки. Исходя из задач, решаемых

* Модест Васильевич Иванов (30.03.1875—1942) — начальник Дирекции маяков и лоций Жёлтого моря в 1903—1904 гг., первый советский управляющий Морским министерством и первый советский адмирал, в 1936 г. кавалер звания Герой Труда, умер в блокадном Ленинграде.

** Борис Владимирович Давыдов — полковник корпуса гидрографов Императорского флота, ДВФ, начальник УБЕКО ДВ; гидрограф-геодезист, 1889 г.; образование: 1901 г. — Морской корпус, 1908 г. — Морская академия; прохожд. службы: 1923 г. — начальник Убеко ДВ, беспартийный. РГА ВМФ. Ф. печ. Справочник личного состава РККА. — М.: 1924.

гидрографией, для практической деятельности и боевого применения подводных лодок требовалось знание гидрологических и навигационно-гидрографических особенностей районов применения этого нового вида боевых кораблей. Первые русские подводные лодки ещё были очень малы и конструктивно несовершенны. Кроме несения дозорной службы в заливе Петра Великого подводные лодки совершили несколько дальних походов в 70—100 миль к берегам Кореи и мысу Поворотному [8, с. 120, 121, 134—136], что требовало помимо мужества и отваги членов экипажей лодок ещё и практического знания навигационной обстановки, климатических, гидрологических и метеорологических особенностей района. Трудно с позиции современности давать оценку боевым возможностям подводных лодок того времени, но сам факт их наличия и боевого применения в ходе войны неоспорим, и в этом, хоть и косвенно, видна роль гидрографии.

Русско-японская война 1904—1905 гг. ознаменовалась применением современных, новых видов оружия, это была первая война дальнобойной артиллерии броненосцев, минно-торпедного оружия, подводных лодок и радио. Главные причины как начала, так и итогов этой войны для обеих стран находятся в области политики как внешней, так и внутренней; в области экономики в целом и в итоговом её «продукте» — оружии в его совершенстве и несовершенстве, ну и, конечно же, в организации его применения. Навигационно-гидрографические знания особенностей морского театра военных действий, несмотря на кажущуюся внешнюю простоту, тем не менее оказывали значительное влияние на результаты применения морского оружия, а также на организацию и на само ведение войны на море. Русско-японская война была первой морской войной, где отчётливо проявилось практическое значение результатов работы гидрографии.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Антошкевич А. В., Комарицын А. А., Смирнов В. Г., Фридман Б. С. История морского картографического производства в России (конец XIX — начало XX в.) СПб.: ЦКП ВМФ, 2003. 312 с., ил.
2. Атлас океанов, Тихий океан / отв. редактор Горшков С. Г. Ленинград ГУНиО МО СССР. 1974. Лист карты № 8.
3. Военно-морской энциклопедический словарь / гл. ред. В. И. Куроедов. М.: Воениздат. 2003. 960 с., ил.
4. История Гидрографической службы Российского флота в 4 т. / отв. ред. А. А. Комарицын. СПб.: ГУНиО МО. 1997. Т. 1. Гидрографическая служба Российского флота (1696—1917 гг.) / гл. ред. В. Г. Романов. СПб.: ГУНиО МО. 1997. 634 с., ил.
5. Кобылинский Л. В. Гидрографические и гидрометеорологические исследования Тихого океана: Гидрографическая служба ТОФ: 1856—2006. СПб.: ГУНиО МО. 2006. 527 с., ил.
6. Полутов А. В. Военно-морская разведка Японии против главной базы Тихоокеанской эскадры России накануне Русско-японской войны 1904—1905 гг. в Инчхоне // Россия и АТР. Владивосток. 2008 г. № 3.
7. Полутов А. В. Десантная операция Японской армии и флота в феврале 1904 г. в Инчхоне / Владивосток.: Изд-во Русский остров. 2009. 472 с., ил.
8. Семёнов В. Н. История подводных сил России на Дальнем Востоке. Т. 1. 1901—1953 гг. Владивосток. 2012. 436 с., ил.