

ПОДГОТОВКА ЛИЧНОГО СОСТАВА 2-ОЙ ТИХООКЕАНСКОЙ ЭСКАДРЫ И ГУЛЬСКИЙ ИНЦИДЕНТ

Шендрик Иван Иванович

студент, Саратовский государственный университет, РФ, г. Саратов

Спустя полгода после начала русско-японской войны, вместо победы Россия обнаружила, что ее армия отступает, а флот оказался бессильным. С балтийской базы в Либаве на помощь осажденной крепости Порт-Артур правительством было решено отправить 2-ю Тихоокеанскую эскадру. Флоту адмирала Рожественского предстояло совершить беспрецедентный переход протяженностью около 18 000 миль, что само по себе было сложной операцией, а подготовка экипажей кораблей и слухи о японской угрозе не оставили шанса пройти этот маршрут без происшествий.

И действительно, первые залпы российской эскадры произошли отнюдь не в Японском море. В ночь на 22 октября 1904 г. в районе Доггер-банки российская эскадра столкнулась с британскими рыболовными судами. Жертвами случайного стечения обстоятельств стали британские гражданские моряки. Обстрел английских рыбаков грозил серьезным обострением отношений с Великобританией и мог привести к изменению баланса сил на Европейской арене.

Немалую роль в этих событиях сыграло поведение младших офицеров и матросов броненосцев во время инцидента. На кораблях, охваченных паникой, творилась полная неразбериха, из-за чего стрельба не прекращалась даже после приказа адмирала Рожественского. Причиной такого поведения была низкая подготовка личного состава, его дисциплина и моральная устойчивость, о которой стоит сказать подробнее.

В связи с тем, что кадровых офицеров не хватало, на эскадру было назначено большое количество молодых офицеров, досрочно выпущенных из Морского корпуса, а также призванных из запаса и переведенных из торгового флота. Ещё хуже дело обстояло с рядовым составом. На большинстве кораблей матросы срочной службы составляли около 30%, остальные были или новобранцы, недавно призванные на флот, или мобилизованные запасники пожилого возраста [1, с. 152]. Из-за отсутствия необходимого времени на эскадре не было отработано совместное плавание и мало проведено практических стрельб [2, с. 304].

О качестве личного состава эскадры свои отзывы оставили многие офицеры. «Личный персонал нашей эскадры оставлял желать лучшего, и в общем он был не на высоте своего положения... Для укомплектования команды на суда было дано без разбора слишком много запасных» [3, с. 73].

«Команда «Орла» очень гадкая, среди матросов много штрафованных. Я раньше говорил, что на «Орле» не матросы, а арестанты. Вспомни случаи на этом корабле, его потопление, попытки испортить обе машины и т.д.» [4, с. 240]

Да и один из матросов А.С. Новиков, автор многих произведений, воспоминания которого служат источником для данной работы находился под наблюдением полиции и тем самым, по заключению офицеров, входил в разряд неблагонадежных.

К моменту выхода в море, эскадра не была подготовлена должным образом, этот факт констатировал, и сам адмирал Рожественский. У многих участников похода, в тот момент была надежда на скорое завершение войны.

Судовой инженер В.П. Костенко по этому поводу приводит такой разговор: «Вы не думайте, что вы серьезно пойдете воевать с японцами и попадете в бой. В это, конечно, никто не верит — эскадра, очевидно, слаба для борьбы с японцами, но посылать ее надо и идти назад теперь уже поздно. Это было бы равносильно признанию проигрыша всей кампании. Дальше Мадагаскара вы все равно не пойдете, так как к тому времени, наверное, будет заключен мир» [5, с. 136].

Поэтому, когда стали приходиться донесения о возможном нападении на эскадру по пути на Дальний Восток, члены экипажей стали серьезно переживать за свою судьбу. «Ещё на стоянке в Ревеле появился на эскадре слух, что против неё готовятся козни при проходе ею Немецким морем или Английским каналом. Одни говорили о японских миноносцах, другие – о плавучих минах, которые некоторые спортивные общества в угоду японцам берутся якобы набросать на пути нашей эскадры. Эти сведения были будто бы доставлены нашими агентами из Европы. Не опровергаемый никем, этот слух повторялся в кают-компаниях и его знала команда, от которой не было причин его скрывать» [3, с. 102].

Моральная составляющая оказала немалое значение на исход столкновения с рыболовными судами. Экипаж был абсолютно не готов к реальному столкновению с противником. Предназначенный лишь для демонстрации, перед лицом страха, каждый спасал свою жизнь, забыв о дисциплине.

Сложившуюся ситуацию хорошо описывает очевидец, Худяков: «Так как стреляли первый раз, те комендоры волновались и много стреляли зря, прямо в воду, чуть ли не у самого борта, и удержать их от этого было трудно... На одном из броненосцев раздался выстрел из 12-дюймового орудия... Грохот и сотрясение корабля показались нервно-возбуждённым людям до того сильными, что они приняли это за минную пробоину в носовую часть и бросились принимать необходимые меры... Комендоры теряли зачастую всякое самообладание: кто стрелял, не целясь вовсе, кто тыкал в казённый новым снарядом, второпях ещё не выстрелив. Офицеры старались внести порядок и погасить расходившиеся страсти: удерживали наиболее взволнованных, оттаскивали комендоров от орудий, иные давали непокорным зуботычины... А на поверхности моря, беспомощно качалось в это время несколько расстрелянных и горевших судов... Приказано было остановить стрельбу, но зуботычина не везде ещё дошла по назначению, и канонада некоторое время всё ещё продолжалась и дальше» [3, с. 104].

Своими действиями, команды броненосцев лишь усугубили и без того крайне неприятную ситуацию. Как описывалось ранее, не различая целей, выстрелы производились и по «Авроре» от чего крейсер получил повреждения.

Просчёт командования, плохие погодные условия, практически отсутствующая подготовка личного состава, всё это в совокупности безусловно повлияло на исход Гулльского инцидента.

События в Доггер-Банке в ночь с 21 на 22 октября заняли меньше получаса времени. Однако этот инцидент оказался настолько серьёзным, что быстро втянул две могущественные державы в международный кризис. Хотя русский флот по ошибке открыл огонь по британским траулерам, он совершил **враждебный акт против гражданских судов в открытом море. Отплывая ранним утром 22 октября, русские моряки и представить себе не могли, какой кризис может возникнуть в результате их действий. Инцидент, длившийся всего несколько минут, потребует нескольких месяцев утомительных переговоров.**

Список литературы:

1. Золотарёв, В. А., Козлов, И.А. Русско-японская война 1904-1905 гг. Борьба на море. – М.: Наука 1990.
2. Кокцинский, И.М. Морские бои и сражения русско-японской войны или Причина поражения: кризис управления : Монография : (Практ. исслед.) / И. М. Кокцинский. - 2. изд., испр. и доп. - М.: Фонд Андрея Первозванного, 2002.
3. Худяков, П. К. Путь к Цусиме. М., 1907.
4. Политовский, Е. С. От Либавы до Цусимы. Спб., 1906 г.
5. Костенко В. П. На «Орле» в Цусиме. Л., 1955.