

114  
23

82-88  
104-81

# РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА

1904—1905 гг.

---

КНИГА ШЕСТАЯ.

## ПОХОДЪ 2-Й ТИХООКЕАНСКОЙ ЭСКАДРЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОКЪ.

---

Работа исторической комиссиі по описанію дѣйствій флота въ войну  
1904—1905 гг. при Морскомъ Генеральномъ Штабѣ.

---

ПЕТРОГРАДЪ.

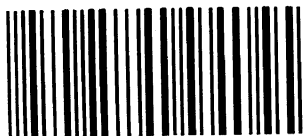
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1917.

Печатано по распоряженію Морского Генеральнаго Штаба.

Государственная  
ордена Ленина  
БИБЛИОТЕКА СССР  
им. В. И. ЛЕНИНА

18846-47



2007052481

*«Составить полное систематическое описание всѣхъ событій войны, не вдающееся въ несвоевременную критику, но излагающее съ полною правдивостью фактическую ихъ сторону».*

(Изъ Высочайше одобреннаго Всеподданнѣйшаго доклада Военнаго Министра относительно задачи, возложенной на Военно-Историческую Комиссию по описанію Русско-Турецкой войны 1877—78 гг.).

*«Сей трудъ весьма несовершенъ, но каковъ есть, много подастъ свидѣній, донынѣ малому числу людей извѣстныхъ; дополнить — же и исправить легче, нежели собрать изъ нѣсколькихъ десятковъ книгъ».*

(Императрица Екатерина II, въ эпитафійѣ къ V-й части «Записокъ касательно Россійской исторіи»).



Книга Шестая труда Исторической Комиссии по описанію дѣйствій флота въ Русско-Японскую войну содержитъ описаніе снаряженія 2-й Тихоокеанской эскадры и похода ея подъ командою Генераль-Адъютанта Вице-Адмирала Рожественскаго отъ Кронштадта до входа въ Корейскій проливъ.

Въ изложеніе похода 2-й Тихоокеанской эскадры вошло описаніе плаванія, какъ главныхъ силъ эскадры подъ флагомъ Генераль-Адъютанта Рожественскаго, такъ и отдѣльныхъ отрядовъ ея, въ разное время присоединившихся къ эскадрѣ по мѣрѣ движенія ея на Дальній Востокъ, а именно: отряда Контръ-Адмирала фонъ-Фелькерзама, отдѣлившася отъ эскадры въ Танжерѣ, шедшаго самостоятельно черезъ Суэцкій каналъ и присоединившагося опять къ эскадрѣ въ Носси-бе, и Отдѣльнаго отряда Капитана 1 ранга Добротворскаго, состоявшаго изъ запоздавшихъ готовностью судовъ, присоединившагося къ эскадрѣ также въ Носси-бе.

Кромѣ того въ описаніе похода 2-й Тихоокеанской эскадры вошло также описаніе снаряженія 3-й Тихоокеанской эскадры и похода ея перваго эшелона подъ флагомъ Контръ-Адмирала Небогатова на Дальній Востокъ, такъ какъ этотъ Отдѣльный отрядъ Контръ-Адмирала Небогатова также присоединился къ эскадрѣ Генераль-Адъютанта Рожественскаго во время нахождения эскадры у береговъ Аннама и вступилъ въ составъ 2-й Тихоокеанской эскадры передъ ея послѣднимъ переходомъ въ Корейскій проливъ.

Въ концѣ книги помѣщены два приложенія: 1) Возвращеніе отряда Контръ-Адмирала Виреніуса изъ Джибути въ Либаву весною 1904 года и 2) Приобрѣтеніе и вооруженіе вспомогательныхъ крейсеровъ и дѣйствія ихъ до присоединенія къ эскадрѣ Вице-Адмирала Рожественскаго.

Эти приложенія помѣщены здѣсь въ виду того, что суда отряда Контръ-Адмирала Виреніуса, отправлявшагося въ Тихій океанъ и застигнутаго войною въ Джибути, вошли по возвращеніи въ Россію въ составъ 2-й Тихоокеанской эскадры, а вспомогательные крейсера также впоследствии были посланы на присоединеніе къ эскадрѣ Генераль-Адъютанта Вице-Адмирала Рожественскаго.

---



# ОГЛАВЛЕНИЕ.

## КНИГА ШЕСТАЯ.

### ГЛАВА I.

#### Снаряженіе эскадры и переходъ отъ Кронштадта до Либавы.

Стр.

Вступленіе. Начало снаряженія эскадры. Совѣщаніе 10 Августа 1904 г. въ Петергофѣ. Степень готовности эскадры въ началу кампаніи 1 Августа 1904 г. Выходъ изъ Кронштадта и переходъ эскадры въ Ревель. Стоянка и подготовка эскадры въ Ревелѣ. Погрузка угля. Высочайшій смотръ эскадрѣ. Переходъ въ Либаву . . . . . 1

### ГЛАВА II.

#### Походъ эскадры отъ Либавы до Танжера.

Выходъ изъ Либавы. Столкновение эскадры съ подозрительными судами въ Сѣверномъ морѣ. Приходъ и стоянка въ Виго. Расходъ угля броненосцевъ на переходѣ. Задержка 1-го отряда броненосцевъ въ Виго. Осложненіе съ Великобританіей. Разсмотрѣніе Гульсваго инцидента въ Международной Слѣдственной Комиссіи. Заключеніе Международной Слѣдственной Комиссіи. Заключительный докладъ комиссаровъ, составленный на основаніи ст. 6-й С.-Петербургской Декларациі отъ  $\frac{12}{25}$  Ноября 1904 г. Стоянка эскадры въ Виго. Посылка съ 1-го отряда броненосцевъ офицеровъ, свидѣтелей по инциденту въ Сѣверномъ морѣ. Наблюденіе англійскихъ крейсеровъ за 1-мъ отрядомъ броненосцевъ. Плаваніе 1-го отряда броненосцевъ отъ Виго до Танжера. Стоянка эскадры въ Танжерѣ. Раздѣленіе эскадры. Погрузка угля въ Танжерѣ . 26

## ГЛАВА III.

Походъ главныхъ силъ эскадры отъ Танжера къ о. Мадагаскару.

Переходъ изъ Танжера въ Даваръ. Стоянка въ Даварѣ. Переходъ изъ Давара въ Габунъ. Стоянка въ устьѣ рѣки Габунъ у порта Либрвиль. Переходъ въ Great Fish Bay. Стоянка въ Great Fish Bay. Переходъ изъ Great Fish Bay въ Angra Pequena. Стоянка въ бухтѣ Angra Pequena. Переходъ изъ Angra Pequena на о. Мадагаскаръ. . .

53

## ГЛАВА IV.

Плаваніе Отдѣльнаго отряда контръ-адмирала Фелькерзама отъ Танжера до о. Мадагаскара.

Составъ отряда к.-адм. Фелькерзама. Переходъ въ Суду. Сформированіе отряда транспортовъ и приготовленіе его къ походу. Инструкція Командующаго эскадрою—Завѣдующему транспортными судами. Соединеніе всѣхъ транспортовъ въ Судѣ. Стоянка Отдѣльнаго отряда въ Судѣ. Переходъ въ Портъ-Саидъ. Стоянка отряда въ Портъ-Саидѣ. Прохожденіе отряда Суэцкимъ каналомъ. Организація мѣръ предосторожности. Стоянка въ Суэцкомъ заливѣ. Инцидентъ съ миноносцами. Затрудненія въ приѣмѣ припасовъ. Плаваніе Краснымъ моремъ отъ Суэца до Джибути. Организація охраны отряда. Стоянка въ Джибути. Измѣненіе дальнѣйшаго маршрута отряда. Переходъ отъ Джибути до Расъ-Гафуна. Стоянка у мыса Расъ-Гафунъ. Переходъ въ Носси-бе. Стоянка Отдѣльнаго отряда въ Носси-бе до соединенія съ эскадрою в.-адм. Рожественскаго. . . . .

74

## ГЛАВА V.

Стоянка 2-й Тихоокеанской эскадры у острова Мадагаскара.

Стоянка въ S. Магу. Мѣры охраны эскадры во время стоянки. Перемѣна маршрута. Переходъ въ бухту Тангъ-Тангъ. Переходъ въ Носси-бе. Встрѣча съ Отдѣльнымъ отрядомъ контръ-адмирала Фелькерзама. Расформированіе Отдѣльнаго отряда. Приготовленіе эскадры къ дальнѣйшему походу. Задержка движенія эскадры, вслѣдствіе отказа германскихъ угольщиковъ слѣдовать за нею. . . . .

107

## ГЛАВА VI.

Задержка похода 2-й Тихоокеанской эскадры у о. Мадагаскара.

Задержка выхода изъ Носси-бе, въ ожиданіи присоединенія къ эскадрѣ отрядовъ капитана 1 ранга Добротворскаго и контръ-адмирала Небогатова. Выясненіе стратегической задачи 2-й Тихоокеанской



эскадры послѣ паденія Портъ-Артура. Мнѣніе вице-адмирала Роже-  
 ственскаго относительно выполнимости поставленной ему задачи. На-  
 строеіе адмирала. Болѣзнь вице-адмирала Роже-  
 ственскаго. Настроение  
 на эскадрѣ. . . . . 133

## ГЛАВА VII.

**Снаряженіе и плаваніе Отдѣльнаго отряда капитана 1 ранга  
 Добротворскаго до присоединенія его къ эскадрѣ въ Носси-бе.**

Снаряженіе Отдѣльнаго отряда запоздавшихъ готовностью судовъ,  
 подъ командою кап. 1 ранга Добротворскаго. Крейсеръ «Олеги». Крей-  
 серъ «Изумрудъ». Крейсера—«Днѣпръ» и «Ріонъ». Составъ отряда  
 кап. 1 ранга Добротворскаго. Выходъ изъ Либавы. Плаваніе судовъ  
 отряда до Танжера. Переходъ въ Суду. Отдѣльное плаваніе до Суды  
 миноносцевъ—«Прозвительный» и «Прозорливый». Стоянка отряда въ  
 Судѣ. Плаваніе отряда отъ Суды до о. Мадагаскара. Соединеніе съ  
 эскадрой в.-адм. Роже-  
 ственскаго. Прибытіе въ Носси-бе. Расформиро-  
 ваніе отряда. . . . . 152

## ГЛАВА VIII.

**Продолженіе стоянки 2-й Тихоокеанской эскадры у о. Мадага-  
 скара.**

Жизнь на эскадрѣ. Боевая подготовка и занятія на эскадрѣ.  
 Тактическія задачи. Артиллерійскія стрѣльбы. Беспроволочное теле-  
 графированіе на эскадрѣ. Ремонтныя работы на судахъ. Прибытіе  
 транспорта «Иртышъ» и парохода «Регина». Вольнонаемные служащіе  
 на транспортахъ. Снабженіе провизіей. Снабженіе прѣсной водой.  
 Климатическія условія стоянки эскадры и вліяніе ихъ на здоровье  
 личнаго состава. Вліяніе продолжительности стоянки эскадры на  
 дисциплину личнаго состава. Извѣстія съ театра военныхъ дѣйствій. . 17

## ГЛАВА IX.

**Походъ эскадры отъ острова Мадагаскара до береговъ Аннама.**

Выходъ изъ Носси-бе. Переходъ черезъ Индійскій океанъ. При-  
 ходъ въ бухту Камрангъ. Общій обзоръ перехода эскадры Индійскимъ  
 океаномъ. . . . . 189

## ГЛАВА X.

### 2-я Тихоокеанская эскадра у береговъ Аннама.

Затрудненія съ углемъ и задержка эскадры у береговъ Аннама. Дипломатическія затрудненія. Эскадра въ бухтѣ Камрангъ. Недостатокъ боевыхъ припасовъ. Ожиданіе встрѣчи съ непріятелемъ. Эволюціи эскадры. Снабженіе углемъ. Состояніе беспроволочнаго телеграфирова- нія на эскадрѣ. Эскадра должна покинуть территоріальныя воды Франціи въ 24 часовой срокъ. Выходъ эскадры изъ бухты Камрангъ. Заходъ въ бухту Ванъ-Фонгъ. Встрѣча праздника Св. Пасхи. Безпо- койство адмирала о недостаткѣ угля во Владивостокѣ. Выходъ эскадры въ море. Возвращеніе въ бухту Ванъ-Фонгъ. Повтореніе протеста французскаго правительства о нарушеніи эскадрою нейтралитета Франціи. Болѣзнь контръ-адмирала Фелькерзама. Инструкція транс- портамъ на случай встрѣчи эскадры съ непріятелемъ. Выходъ эскадры изъ бухты Ванъ-Фонгъ. Присоединеніе отряда контръ-адмирала Небо- гатова. Настроеніе и здоровье вице-адмирала Рожественскаго . . . . . 226

## ГЛАВА XI.

### Снаряженіе 3-й Тихоокеанской эскадры.

Вопросъ объ усиленіи 2-й Тихоокеанской эскадры. Записка вице- адмирала Бирилева. Рѣшеніе готовить 3-ю Тихоокеанскую эскадру. Со- вѣщаніе 11 Декабря 1904 г. Раздѣленіе 3-й Тихоокеанской эскадры на два эшелона. Составъ эшелоновъ. Снаряженіе перваго эшелона. Назна- ченіе контръ-адмирала Небогатова. Снаряженіе транспортовъ. По- жертвованіе графа С. А. Строганова. Крейсеръ «Русь» (Пароходъ «Lahn») . . . . . 248

## ГЛАВА XII.

### Походъ Отдѣльнаго отряда контръ-адмирала Небогатова до присоединенія его къ эскадрѣ вице-адмирала Рожест- венскаго.

Выходъ изъ Либавы. Погрузка угля у мыса Скагенъ. Возвраще- ніе крейсера «Русь». Переходъ Сѣвернымъ моремъ и Атлантическимъ океаномъ. Погрузка угля у острововъ Zaffarin. Переходъ до Суды. Стоянка въ Судѣ. Соединеніе всѣхъ судовъ отряда. Выходъ изъ Суды. Проходъ Суэцкаго канала. Отрядъ въ Красномъ морѣ. Приходъ въ Джибути. Стоянка отряда въ Джибути. Выходъ въ Аденскій заливъ. Первая боевая стрѣльба отряда. Заходъ въ бухту Мирбатъ для по-

грузки угля. Плаваніе отряда Индійскимъ океаномъ. Погрузки угля. Занятія на отрядѣ. Планъ контръ-адмирала Небогатовъ на случай самостоятельнаго плаванія до Владивостока. Вторая боевая стрѣльба отряда. Совѣщаніе командировъ судовъ у Командующаго отрядомъ. Погрузка угля. Праздникъ Св. Пасхи на отрядѣ. Проходъ Малакьскаго пролива. Полученіе телеграммъ изъ Россіи. Выходъ отряда въ Южно-Китайское море. Соединеніе Отдѣльнаго отряда контръ-адмирала Небогатовъ съ эскадрою вице-адмирала Рожественскаго . . . . . 266

ГЛАВА XIII.

Приготовленія эскадры къ послѣдному переходу.

Стоянба въ Куа-бе. Снабженіе эскадры. Встрѣча офицеровъ и общеніе ихъ при взаимныхъ посѣщеніяхъ. Ихъ бесѣды и впечатлѣнія. Настроеніе личного состава послѣ присоединенія отряда. Стратегическія и тактическія директивы Командующаго эскадрою. Выборъ Корейскаго пролива для прорыва во Владивостокъ. Планъ прорыва Корейскимъ проливомъ. Планъ отдѣленія транспортовъ. Задачи вспомогательныхъ крейсеровъ. Планъ дѣйствій крейсерскаго отряда. Вопросъ о дальней развѣдкѣ . . . . . 296

ГЛАВА XIV.

Движеніе эскадры отъ береговъ Аннама къ Корейскому проливу.

Выходъ въ море. Строй эскадры. Погрузка угля. Задержаніе пароходовъ «Oldhamia» и «Oscar II». Движеніе эскадры. Задача миноносцамъ. Отдѣленіе двухъ вспомогательныхъ крейсеровъ. Перемѣна строя эскадры. Послѣдняя погрузка угля. Послѣдніе приказы вице-адмирала Рожественскаго. Кончина контръ-адмирала Фелькерзама. Мѣры предосторожности ночью. Перемѣна строя въ виду отдѣленія транспортовъ. Отдѣленіе транспортовъ и двухъ вспомогательныхъ крейсеровъ. Эскадра идетъ въ Корейскій проливъ . . . . . 312

Приложеніе 1-е.

Возвращеніе отряда контръ-адмирала Виреніуса изъ Джибути въ Либаву весною 1904 года . . . . . 331

Приложение 2-е.

---

Приобрѣтеніе и вооруженіе вспомогательныхъ крейсеровъ и дѣйствія ихъ до присоединенія къ эскадрѣ вице-адмирала Рождественскаго . . . . .	339
--	-----

---

Указатели:

Указатель личныхъ именъ . . . . .	362
Указатель судовыхъ именъ . . . . .	366
Указатель географическихъ названій . . . . .	372

---

# КНИГА ШЕСТАЯ.

## ГЛАВА I.

### Снаряженіе эскадры и переходъ отъ Кронштадта до Либавы.

Вступленіе. Начало снаряженія эскадры. Совѣщаніе 10 Августа 1904 г. въ Петергофѣ. Степень готовности эскадры къ началу кампаніи 1 Августа 1904 г. Выходъ изъ Кронштадта и переходъ эскадры въ Ревель. Стоянка и подготовка эскадры въ Ревелѣ. Погрузка угля. Высочайшій смотръ эскадрѣ. Переходъ въ Либаву.

Вступленіе. Цусимскій бой 2-й Тихоокеанской эскадры съ японскимъ флотомъ въ Корейскомъ проливѣ 14 Мая 1905 г., представляетъ собою конечное звено въ длинной цѣпи морскихъ событій прошлой войны, и потому справедливая оцѣнка его требуетъ изложенія обстановки снаряженія, отправленія и всего походнаго движенія 2-й Тихоокеанской эскадры и отдѣльныхъ ея отрядовъ, въ связи съ общимъ ходомъ событій на театрѣ военныхъ дѣйствій на Квантунскомъ полуостровѣ и въ Манджуріи.

Начало снаряженія эскадры. Съ открытіемъ военныхъ дѣйствій Японію, морскія силы Россіи на Дальнемъ Востокѣ были слабѣе японскихъ, особенно въ крейсерахъ и въ минныхъ судахъ, и при томъ находились въ составѣ двухъ отдѣльныхъ группъ, базировавшихся на два порта, отстоявшихъ на 1200 слишкомъ миль другъ отъ друга и разъединенныхъ узкимъ проливомъ въ центрѣ японскихъ морскихъ базъ.

Въ Балтійскомъ морѣ Россія имѣла въ своемъ распоряженіи для отправки примѣрно черезъ полгода эскадру изъ новыхъ судовъ, такого же приблизительно водоизмѣщенія и численности, какъ Тихоокеанская эскадра.

Въ Красномъ морѣ на пути на Дальній Востокъ находился отрядъ контръ-адмирала Виреніуса, состоявшій изъ одного броненосца («Ослябя»), двухъ крейсеровъ («Дмитрій Донской» и «Аврора»), семи миноносцевъ и двухъ быстроходныхъ пароходовъ Добровольнаго флота. Вслѣдствіе настойчивыхъ требованій Морского Министерства о совмѣстномъ плаваніи всѣхъ судовъ этого отряда, несмотря на постоянныя поломки на миноносцахъ, задерживавшихъ на продолжительное время отрядъ въ Средиземномъ морѣ, главные силы его не могли своевременно придти въ воды Дальняго Востока для подкрѣпленія Портъ-Артурской эскадры <sup>1)</sup>, и застигнутый войною въ Джибути отрядъ былъ возвращенъ въ Россію <sup>2)</sup>.

Суда Черноморскаго флота оставались запертыми договорами о проливахъ.

Соединеніе Балтійской эскадры съ Тихоокеанскою давало намъ такой перевѣсъ въ силахъ, который, обезпечивая владѣніе моремъ и военно-морскими сообщеніями, рѣшалъ участь войны въ нашу пользу.

Отсюда естественно и необходимо вытекала стратегическая задача нашего флота — въ скорѣйшее время изготovitъ и перемѣстить въ воды Дальняго Востока лучшія морскія силы наши изъ Балтійскаго моря.

Сознаніе этой задачи явилось не сразу.

Въ возможность войны до такой степени не вѣрили, къ ней были такъ неподготовлены, что, несмотря на минную атаку японцевъ на нашу эскадру на Артурскомъ рейдѣ и потопленіе «Варяга» и «Корейца» въ Чемульпо, государственное значеніе войны въ первые два мѣсяца не только въ общественномъ сознаніи, но и въ военно-морскомъ мірѣ чувствовалось еще слабо.

<sup>1)</sup> См. Книга Первая, стр. 141.

<sup>2)</sup> Описаніе обратнаго плаванія отряда к.-адм. Виреніуса помѣщено въ видѣ приложенія къ настоящей книгѣ.

Суда Балтійскаго флота были скованы льдомъ въ Кронштадтѣ и у Петербургскихъ заводовъ, и только работы на строящихся судахъ усилились экстренными нарядами, чтобы подвинуть изготовленіе новыхъ судовъ «на всякій случай».

Въ центральныхъ же управленіяхъ Военнаго и Морскаго вѣдомствъ не было сознанія необходимости полнаго согласованія дѣйствій арміи и флота и значенія владѣнія моремъ для прерыва военныхъ сообщеній японцевъ.

Назначенный Командующимъ Манджурскою арміею генераль-адъютантъ Куропаткинъ, составляя планъ кампаніи, включилъ въ заключительную часть его перенесеніе наступательныхъ дѣйствій на японскіе острова, и поэтому считалъ необходимымъ содѣйствіе флота лишь для обезпеченія десантной высадки нашихъ войскъ въ Японію, послѣ того какъ японская армія будетъ вытѣснена нами съ азіатскаго материка.

Въ свою очередь, и Намѣстникъ Е. И. В. на Дальнемъ Востокѣ, генераль-адъютантъ Алексѣевъ, въ качествѣ Главнокомандующаго всѣми сухопутными и морскими силами въ войнѣ съ Японіею, не возбуждалъ вопроса объ отправленіи подкрѣпленій изъ Балтійскаго моря въ Тихій океанъ.

Наконецъ, назначенный Командующимъ флотомъ въ Тихомъ океанѣ вице-адмиралъ Макаровъ при отправленіи своемъ на Дальній Востокъ имѣлъ вполне опредѣленную задачу: какъ только Артурская эскадра будетъ приведена въ исправность, — «овладѣть моремъ», разбивъ непріятеля.

При такихъ условіяхъ не могло созрѣть рѣшеніе немедленно приступить къ спѣшной достройкѣ, снаряженію и вооруженію броненосцевъ и крейсеровъ въ Балтійскомъ морѣ для послышки на Дальній Востокъ.

Лишь во второй половинѣ Марта вопросъ объ усиленіи 1-й Тихоокеанской эскадры перешелъ изъ области теоретическихъ обсужденій на почву дѣйствительнаго изготовленія 2-й Тихоокеанской эскадры.

Произшедшая вскорѣ послѣ этого катастрофа съ броненосцемъ «Петропавловскъ» и гибель вице-адмирала Макарова, на котораго возлагалось столько надеждъ, заставила весь морской міръ встрепенуться и почувствовать нанесенный ударъ.

Замѣнившій вице-адмирала Макарова въ командованіи флотомъ въ Тихомъ океанѣ вице-адмиралъ Скрыдловъ передъ

отъѣздомъ на Дальній Востокъ представилъ слѣдующія соображенія о предполагаемыхъ по прибытіи 2-й Тихоокеанской эскадры совмѣстныхъ дѣйствіяхъ ея съ 1-ю эскадрою для овладѣнія моремъ и нанесенія рѣшительнаго удара непріятелю.

«Уступавшій въ силѣ японскому флоту еще до начала военныхъ дѣйствій нашъ Тихоокеанскій флотъ, понесъ въ теченіе кампаніи значительныя потери, въ настоящее время сталъ настолько слабѣе японскаго, что активное участіе, а равно и непосредственное вліяніе его на ходъ войны слѣдуетъ считать временно утраченнымъ.

«Но до сихъ поръ, пока въ Императорскомъ флотѣ остаются неиспользованными значительныя средства и многочисленный личный составъ,—съ указаннымъ положеніемъ нашего флота на Дальнемъ Востокѣ возможно мириться только какъ съ временнымъ.

«Флотъ нашъ, представляющій въ общей его совокупности морскую силу, болѣе могущественную, чѣмъ японскій, расположенъ въ разныхъ частяхъ свѣта отдѣльными группами, каждая изъ которыхъ, взятая порознь, слабѣе соединенныхъ японскихъ силъ.

«На основаніи вышеизложеннаго, основною задачею, по отношенію къ войнѣ съ Японіею на морѣ, должна быть забота о скорѣйшемъ сосредоточеніи всѣхъ этихъ силъ на Дальнемъ Востокѣ для одновременной общей борьбы противъ японскаго флота, почему надо сосредоточить всѣ усилія на отправленіи въ Тихій океанъ сильной эскадры изъ Балтики, и чѣмъ скорѣе будетъ она отправлена, тѣмъ быстрѣе и вѣрнѣе перейдетъ къ намъ командованіе моремъ, имѣющее оказать рѣшительное вліяніе на исходъ войны» <sup>1)</sup>).

Вице-адмиралъ Скрыдловъ однако полагалъ, что вѣроятно этой эскадрѣ придется вступить въ бой съ непріателемъ ранѣе соединенія ея съ Тихоокеанскимъ флотомъ.

«Считая гарнизонъ Портъ-Артура»—писалъ вице-адмиралъ Скрыдловъ—«въ 30.000 чел. и численность осаждающей его арміи не болѣе 50.000 чел., возможно признать, что крѣпость эта, усиленная командами съ судовъ, въ состояніи выдержать

<sup>1)</sup> Изъ всеподданнѣйшаго доклада, отъ 8 Апрѣля 1904 г.



осаду столько времени, на сколько въ крѣпости имѣется провіанта, котораго, по свѣдѣніямъ Главнаго Штаба, имѣется въ Артурѣ на 9 мѣсяцевъ, по крайней мѣрѣ.

Тѣмъ не менѣе, какъ всякая крѣпость, выдерживать осаду неопредѣленное время Портъ-Артуръ не можетъ, и если, по плану общей кампаніи, предусмтрѣна возможность паденія Артура, то слѣдуетъ признать, что этимъ предусмтрѣна и потеря нашего Артурскаго флота, если на освобожденіе его своевременно не придетъ Балтійская эскадра или для снятія осады не придетъ наша сухопутная армія.

«Въ случаѣ невозможности своевременной выручки Артура, ни армією, ни флотомъ, представляется необходимымъ рѣшить вопросъ: какъ поступить съ флотомъ въ предвидѣніи паденія Портъ-Артура.

«Представляются два рѣшенія: одно — затопивъ суда, усилить командами и орудіями оборонительную линію, и другое — пробиваться съ флотомъ черезъ сильнѣйшій блокирующий непріятельскій флотъ во Владивостокъ.

«Изъ двухъ вышеприведенныхъ, единственныхъ для каждаго случая, рѣшеній, второе, т. е. прорывъ — представляется наимѣнѣе благоразумнымъ, такъ какъ при прорывѣ едва ли уцѣлѣетъ флотъ, а крѣпость будетъ ослаблена и сопротивленіе ея будетъ менѣе дѣйствительно и продолжительно.

«Тактика Артурскаго флота должна заключаться въ сохраненіи его въ возможно исправномъ состояніи и въ полной силѣ, какъ матеріально, такъ и духовно, до появленія на театрѣ военныхъ дѣйствій подкрѣпленій изъ Балтики.

«Поэтому Артурскій флотъ въ началѣ развитія дальнѣйшихъ событій долженъ принять оборонительный образъ дѣйствій, который раздѣлится на два періода: первый, до Іюня, Іюля, — съ судами неисправными и второй — съ судами подправленными.

«Образъ дѣйствій нашего флота будетъ въ зависимости отъ энергіи нападенія непріятели, и при полномъ его успѣхѣ выразится въ переходѣ флота на бастіоны и въ приготовленіи судовъ къ уничтоженію.

«Стремленія и усилія нашего флота и батарей выразятся — въ сопротивленіи непріятелю забросать рейдъ минами и закупорить выходъ, очищеніе котораго можетъ встрѣтить почти непреодолимые препятствія.

«При приближеніи вышедшей изъ Балтики 2-й эскадры Тихаго океана къ театру военныхъ дѣйствій, что обнаружится перемѣщеніемъ расположенія непріятели, Артурскій флотъ изъ оборонительнаго положенія переходитъ въ наступательное, т. е. направляетъ свои дѣйствія на сообщенія главныхъ морскихъ силъ Японіи съ метрополіею и этой послѣдней съ дѣйствующей на континентѣ Азии ея арміею, стремясь въ то же время къ совмѣстному съ Балтійской эскадрой бою противъ главныхъ морскихъ силъ.

«Столкновеніе это будетъ кульминаціоннымъ событіемъ всей морской войны Россіи съ Японіею, послѣ котораго морскія силы одной изъ державъ перестанутъ существовать, какъ величина, принимаемая въ расчетъ при оцѣнкѣ послѣдующаго положенія воюющихъ.

«Къ обезпеченію себѣ успѣха въ этомъ конечномъ столкновеніи и должны быть направлены наши стремленія.

«Центръ тяжести успѣха этого дѣла лежитъ въ силѣ идущей изъ Балтики эскадры, которая поэтому должна быть сильнѣе той части японскаго флота, которая можетъ быть направлена для ея встрѣчи и должна представлять изъ себя полный тактическій боевой организмъ высшаго порядка, оборудованный для продолжительной отдѣльной экспедиціи.

«Особую важность представляетъ не тотъ составъ, въ которомъ экспедиція выйдетъ, а тотъ, въ которомъ она придетъ на театръ военныхъ дѣйствій, а равно и своевременность ея прибытія, такъ какъ приходъ ея, на примѣръ, послѣ паденія Портъ-Артура будетъ имѣть совершенно иное значеніе, чѣмъ до этого возможнаго событія.

«По разрѣшеніи главнаго столкновенія въ нашу пользу, всѣ заботы должны быть направлены къ наилучшему использованию полученныхъ нами преимуществъ, изъ-за которыхъ, въ сущности, велась вся морская война,—командованія моремъ; оно выразится въ содѣйствіи флота операціямъ нашихъ сухопутныхъ войскъ, которое дастъ нашей арміи неопредѣлимые преимущества надъ непріятеlemъ и будетъ подавляющимъ образомъ способствовать успѣху нашей сухопутной кампаніи.

«Совпаденіе рѣшительныхъ дѣйствій на сухомъ пути съ эпохою «генеральнаго» морского сраженія послужило бы также его большому успѣху»<sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> Объяснительная записка в.-адм. Скрыдлова, отъ 12 Апрѣля 1904 года.

Вице-адмиралъ Скрыдловъ 8 Апрѣля отправился на Дальній Востокъ, чтобы вступить въ командованіе флотомъ въ Тихомъ океанѣ.

Чрезвычайная задача снаряженія и движенія 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальній Востокъ была поручена Начальнику Главнаго Морского Штаба свиты Е. В. контръ-адмиралу Рожественскому.

Своевременное прибытіе 2-й эскадры въ воды Дальняго Востока признавалось особенно важнымъ, какъ вице-адмираломъ Скрыдловымъ, такъ и контръ-адмираломъ Рожественскимъ. Послѣдній приложилъ, поэтому, всю свою энергію для скорѣйшаго вооруженія эскадры и ухода ея по назначенію.

Хотя отправленіе 2-й эскадры на Дальній Востокъ было рѣшено весною 1904 года, но вопросъ о томъ, какія суда могли и должны войти въ ея составъ — долгое время оставался открытымъ, какъ вслѣдствіе неготовности новыхъ эскадренныхъ броненосцевъ типа «Императоръ Александръ III», такъ и потому, что въ Морскомъ вѣдомствѣ до поздней осени того же года рассчитывали на пріобрѣтеніе готовыхъ боевыхъ судовъ за границею.

Изъ новыхъ броненосцевъ, предназначенныхъ къ отправленію на Дальній Востокъ, только одинъ «Императоръ Александръ III» былъ испытанъ въ предшествовавшую лѣтнюю кампанію 1903 года, при чемъ результаты испытаній были во многихъ отношеніяхъ еще неудовлетворительными. Остальные три броненосца того же типа <sup>1)</sup> начали испытанія своихъ механизмовъ, установокъ и артиллеріи только лѣтомъ 1904 г. Въ такомъ же положеніи находились достраивавшіеся крейсера: «Олеги», «Жемчугъ» и «Изумрудъ».

Другая половина эскадры должна была состоять изъ судовъ болѣе или менѣе старыхъ: эскадренныхъ броненосцевъ — «Наваринъ» и «Сисой Великій», броненоснаго крейсера «Адмиралъ Нахимовъ», и полуброненоснаго крейсера «Дмитрій Донской», незадолго передъ тѣмъ обращеннаго въ учебный корабль, при чемъ часть 6" орудій на немъ была замѣнена 120 м/м. и даже 75 м/м. пушками.

Несмотря на продолжительный срокъ, прошедшій со времени начала военныхъ дѣйствій, и выяснившуюся невозможность

<sup>1)</sup> «Кн. Суворовъ», «Бородино» и «Орель».

закончить снаряженіе всѣхъ новыхъ броненосцевъ ранѣе осени 1904 г., вопросъ о замѣнѣ артиллеріи на старыхъ судахъ орудіями новѣйшаго образца не поднимался, и броненосецъ «Наваринъ», крейсеръ «Адмиралъ Нахимовъ» и вошедшій въ составъ 3-й эскадры броненосецъ «Императоръ Николай I» — остались съ устарѣлыми недалнобойными орудіями.

Къ немногимъ современнымъ, испытаннымъ въ плаваніи, судамъ 2-й эскадры принадлежали: броненосецъ «Ослябя» и крейсеръ «Аврора», застигнутые войною, въ составѣ отряда контръ-адмирала Виреніуса, на пути въ Тихій океанъ и возвращенные изъ Джибути весною 1904 г., а также легкіе крейсера-развѣдчики — «Свѣтлана» и «Алмазь».

Спѣшная достройка новыхъ судовъ 2-й Тихоокеанской эскадры, закончившаяся наканунѣ ухода ея, затрудняла своевременныя испытанія ихъ механизмовъ и артиллеріи, вслѣдствіе чего нѣкоторые изъ нихъ ушли, не закончивъ испытаній.

Первоначальная перегрузка новыхъ броненосцевъ при ихъ постройкѣ увеличилась отъ постановки на нихъ въ послѣдніе мѣсяцы вспомогательныхъ приспособленій, для погрузки угля въ морѣ, и запасныхъ частей и матеріаловъ, принятыхъ въ усиленномъ количествѣ въ виду дальности похода. Вслѣдствіе указанныхъ причинъ водоизмѣщеніе, напримѣръ, броненосца «Орель», не превышавшее по начальному проекту 13.500 тоннъ, при выходѣ эскадры изъ порта Императора Александра III было не менѣе 15.300 тоннъ, а среднее его углубленіе вмѣсто  $26\frac{1}{2}$  ф. достигало 28 ф. 10 д. Соотвѣтственно такой перегрузкѣ метацентрическая высота броненосца понизилась на цѣлый футъ и не превышала 2 ф. 9 д.

Остальные броненосцы того же типа сидѣли еще глубже «Орла», имѣя соотвѣтственно большую перегрузку, такъ какъ, оконченные постройкою нѣсколько ранѣе, они успѣли принять еще большіе запасы.

Элементы остойчивости всѣхъ новыхъ броненосцевъ не могли быть опредѣлены передъ уходомъ на Дальній Востокъ. Однако, наканунѣ ухода эскадры изъ Либавы контръ-адмиралъ Рожественскій получилъ изъ Морского Техническаго Комитета извѣщеніе о томъ, что новые броненосцы эскадры обладаютъ весьма небольшою остойчивостью, въ виду чего Комитетъ рекомендовалъ не загружать ихъ чрезмѣрно углемъ и другими

материалами. Увѣдомленіе это основывалось на наблюденіяхъ, произведенныхъ на броненосцѣ «Бородино» въ Сентябрѣ 1904 г. попутно съ практической стрѣльбой. Самъ Командующій эскадрою послѣ перваго перехода ея въ Ревель констатировалъ чрезмѣрную чувствительность новыхъ броненосцевъ къ крену при положеніи руля и отъ вѣтра.

Что касается испытанія артиллеріи новыхъ судовъ, то до ухода эскадры изъ Либавы была произведена лишь одна практическая стрѣльба въ Ревелѣ, во время которой сдѣлано было по 2—3 выстрѣла изъ большихъ орудій. Эта стрѣльба не могла имѣть учебнаго значенія и служила только для провѣрки дѣйствія установокъ. Къ тому же, не всѣ большія суда эскадры принимали въ ней участіе. Броненосецъ «Орелъ» ушелъ, не испытавъ своей артиллеріи.

Въ послѣдніе мѣсяцы передъ отправленіемъ—на боевыхъ судахъ были установлены дальномѣры Барра и Струда, оптическіе прицѣлы и беспроволочный телеграфъ.

Личный составъ офицеровъ готовившейся къ походу эскадры былъ назначенъ на суда лѣтомъ передъ уходомъ эскадры. Исключеніе составляли нѣкоторые командиры и старшіе спеціалисты на новыхъ броненосцахъ, на которыхъ они состояли еще при постройкѣ ихъ. Между судовыми офицерами было много только что, по случаю объявленія войны, произведенныхъ мичмановъ, а также прапорщиковъ запаса по морской и механической частямъ, принятыхъ на военную службу изъ коммерческаго флота.

Между нижними чинами эскадры былъ значительный процентъ молодыхъ матросовъ призыва 1904 г., а между спеціалистами и унтеръ-офицерами было много людей, призванныхъ изъ запаса флота. Число запасныхъ нижнихъ чиновъ превышало  $\frac{1}{3}$  общаго числа команды на судахъ эскадры контръ-адмирала Рожественскаго.

Всѣ вопросы, касавшіеся снаряженія эскадры, разрѣшались непосредственными сношеніями Командующаго эскадрою съ центральными и портовыми учрежденіями Морского Министерства. Въ штабѣ контръ-адмирала Рожественскаго сосредоточивались всѣ работы по изученію маршрутовъ, средствъ и способовъ снабженія эскадры въ пути топливомъ и всякими запасами и вся организаціонная часть предстоявшаго похода.

Политическая подготовка похода 2-й эскадры не могла имѣть мѣста, въ виду того, что Командующій эскадрою считалъ такую нежелательною и опасною—въ смыслѣ возможности преждевременнаго разоблаченія маршрута эскадры. Вслѣдствіе этого, однако, съ другой стороны, контръ-адмиралу Рожественскому во время похода 2-й эскадры пришлось испытать на себѣ многочисленныя затрудненія международнаго свойства по поводу захода ея въ порта нейтральныхъ государствъ, погрузки угля въ ихъ территоріальныхъ водахъ, слѣдованія съ эскадрою коммерческихъ пароходовъ-угольщиковъ подъ нейтральнымъ флагомъ и т. п. вопросовъ.

Снаряженіе 2-й эскадры производилось съ необыкновенною энергіею въ портахъ Балтійскаго моря—Кронштадтѣ, Ревелѣ и портѣ Императора Александра III, подъ общимъ наблюденіемъ Главнаго Командира флота и портовъ и Начальника обороны Балтійскаго моря, вице-адмирала Бирилева.

Боевые запасы были приняты на суда въ количествѣ одного боевого комплекта для калибра орудій въ 8" и выше и отъ одного до двухъ комплектовъ для меньшихъ калибровъ. Учебныхъ снарядовъ для практической стрѣльбы на эскадру было принято незначительное количество.

Ресурсы портовъ Балтійскаго моря были почти исчерпаны снаряженіемъ 2-й эскадры и лишь небольшое количество боевыхъ запасовъ могло быть еще отправлено по желѣзной дорогѣ во Владивостокъ послѣ ухода эскадры.

Что касается стратегическаго плана для предстоявшихъ дѣйствій 2-й эскадры по приходѣ ея на Дальній Востокъ, то Командующій ею видѣлъ свою задачу лишь въ томъ, чтобы довести на театръ войны слѣшно сформированную и снаряженную эскадру для соединенія и совмѣстныхъ дѣйствій съ 1-ю Тихоокеанскою эскадрою, находившеюся въ Портъ-Артурѣ. Разработка же плана таковыхъ дѣйствій лежала на обязанности Командующаго флотомъ въ Тихомъ океанѣ, вице-адмирала Скрыдлова.

Тѣмъ не менѣе, 10 Августа, когда 2-я эскадра стояла уже на Кронштадтскомъ рейдѣ въ ожиданіи окончанія заводскихъ работъ передъ уходомъ въ походъ, — въ Петергофѣ, для выясненія нѣкоторыхъ стратегическихъ соображеній Командующаго эскадрою, состоялось Особое Совѣщаніе подъ личнымъ предсѣдательствомъ Государя Императора.

Въ Совѣщаніи приняли участіе: Е. И. В. Великій Князь Генераль-Адмираль Алексѣй Александровичъ, Е. И. В. Великій Князь Александръ Михайловичъ, Управляющій Морскимъ Министерствомъ генераль-адъютантъ Авеланъ, Командующій 2-ою Тихоокеанскою эскадрою свиты Его Величества контръ-адмираль Рожественскій, Военный Министръ генераль-адъютантъ Сахаровъ и Министръ Иностранныхъ Дѣлъ графъ Ламсдорфъ.

Въ этомъ Совѣщаніи контръ-адмираль Рожественскій изложилъ маршрутъ эскадры. По его расчетамъ путь эскадры до Чусанскаго архипелага въ китайскихъ водахъ (около 18.000 миль), при скорости хода въ 200 миль въ сутки, требоваль 90 дней, и стоянка въ бухтахъ для погрузки угля — 60 дней, а всего, примѣрно, 150 дней или 5 мѣсяцевъ. Слѣдовательно, если эскадра вышла бы 1 Сентября, то у Шанхая она могла бы быть не ранѣе конца Января или въ Февралѣ. При томъ въ пути предстояло погрузить до 240.000 тоннъ угля.

Командующій эскадрою указаль и на тѣ затрудненія въ дѣлѣ охраны ея въ пути и тѣ опасности, которыхъ на основаніи агентурныхъ извѣстій слѣдовало ожидать отъ японцевъ въ Бельтѣ, Сѣверномъ морѣ и, наконецъ, въ Южно-Китайскихъ водахъ.

Совѣщаніе коснулось трехъ вопросовъ: о базѣ 2-й Тихоокеанской эскадрѣ на случай паденія Портъ-Артура до прихода ея на Дальній Востокъ, о совмѣстныхъ дѣйствіяхъ 2-й эскадры съ Манджурскою арміею и о своевременности отправленія эскадры тотчасъ же въ Тихій океанъ.

Относительно базы контръ-адмираль Рожественскій настаиваль на разрѣшеніи избрать таковою китайскій портъ Чифу или другой портъ въ Печилійскомъ заливѣ, для дѣйствій какъ на сообщенія Японіи съ ея арміею, такъ и противъ Артура, если онъ будетъ къ тому времени въ рукахъ японцевъ. Это предположеніе было отклонено по настоянію Министра Иностранныхъ Дѣлъ, категорически высказавшагося противъ нарушенія нейтралитета Китая, въ предвидѣніи большихъ затрудненій для нашихъ военныхъ операцій вслѣдствіе неизбѣжныхъ въ этомъ случаѣ осложненій съ Англійей и Соединенными Штатами. Мысль Командующаго эскадрою временно базироваться на Пескадорскіе острова въ Формозскомъ проливѣ также не встрѣ-

тила одобренія Совѣщанія, въ виду тѣхъ потерь, съ которыми могло быть сопряжено взятіе этой сильно укрѣпленной позиціи японцевъ и ослабленія вслѣдствіе этого 2-й эскадры при выполненіи ея главной задачи.

Такимъ образомъ, для промежуточной базы до Владивостока, если таковая понадобилась бы, могли служить только японскія или корейскія территоріальныя воды.

По второму вопросу—о совмѣстныхъ дѣйствіяхъ 2-й эскадры съ Манджурской арміею было выяснено, что безъ флота положеніе арміи оказалось бы безвыходнымъ, но что при отправленіи 2-й эскадры необходимо принять въ соображеніе общій планъ сухопутной кампаніи. По объясненію Военнаго Министра, наступленіе нашей арміи въ ближайшее время невысказано, такъ какъ необходимо сосредоточить значительныя силы, сформировать 2-ю армію, а для этого нужно много времени въ виду громадныхъ протяженій отъ театра войны. Артуръ, вѣроятно, не въ состояніи будетъ удержаться до того времени. Наступательныя же дѣйствія могутъ начаться только въ будущемъ 1905 г. весною. Первою задачею арміи будетъ вытѣснить японцевъ съ материка. При этомъ необходимо отрѣзать ихъ отъ портовъ Японіи, для чего содѣйствіе флота будетъ необходимо. Въ ближайшее же время, по мнѣнію Военнаго Министра, содѣйствіе флота Манджурской арміи не представлялось необходимымъ.

Въ связи съ этимъ вопросомъ подвергнута была обсужденію своевременность послыки 2-й эскадры немедленно. На безотлагательной послылкѣ настаивалъ Командующій эскадрою, заявившій, что невысказано отпустить теперь всѣ зафрахтованные транспорты и вновь организовывать позднѣе весь сложный механизмъ снабженія эскадры въ пути. Лучше выйти немедленно и выжидать на Мадагаскарѣ прибытія подкрѣпленій. Мнѣніе это было поддержано Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, указавшимъ на успѣшность переговоровъ о покупкѣ Чилийскихъ и Аргентинскихъ судовъ и на убыточность для казны роспуска всѣхъ зафрахтованныхъ угольщикова.

Съ другой стороны, такое мнѣніе Командующаго эскадрою и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ оспаривалось другими морскими членами Совѣщанія, на основаніи тѣхъ соображеній, что, со времени рѣшенія снарядить 2-ю эскадру для отправленія на Дальній Востокъ для совмѣстныхъ дѣйствій съ



1-ю эскадру съ цѣлью превосходными силами разбить японскій флотъ, военная обстановка существенно измѣнилась: послѣ боя 28 Юля на 1-ю эскадру уже нельзя болѣе рассчитывать, вслѣдствіе чего Портъ-Артуръ долженъ неминуемо пасть до прибытія 2-й эскадры, и 1-я эскадра погибнетъ; базы въ Желтомъ морѣ уже не будутъ, и 2-й эскадрѣ придется прорываться во Владивостокъ, тогда какъ крейсерскій отрядъ ея слишкомъ слабъ, чтобы отвлечь непріятеля, и при томъ Владивостокъ можетъ оказаться (въ Февралѣ) еще скованнымъ льдомъ. Между тѣмъ, японцы послѣ взятія Портъ-Артура вѣроятно будутъ имѣть въ своемъ распоряженіи полгода, чтобы готовиться къ бою, будутъ имѣть вполнѣ исправныя орудія и механизмы, личный составъ, наученный боевымъ опытомъ, полныя запасы и близкія базы, наша же 2-я эскадра, еще не сплоченная и еще не представляющая собою боевой тактической единицы, не въ состояніи будетъ обучиться въ пути, въ убійственномъ тропическомъ климатѣ, какъ, повидимому, рассчитывалъ Командующій эскадрою. При такихъ условіяхъ немедленная посылка 2-й эскадры въ дальневосточныя воды привела бы ее лишь къ уничтоженію, вслѣдствіе чего цѣлесообразнѣе было бы оставить эскадру на зиму въ Балтійскомъ морѣ, заняться ея боевою подготовкою, усилить ее достраивающимися судами и покупными Аргентинскими и Чилийскими и послать весной, какъ грозную силу, которая рѣшитъ участь войны.

Однако, по настоянію Командующаго эскадрою, на котораго была возложена эта необычно трудная задача—довести 2-ю эскадру въ наши дальневосточныя воды, уходъ ея осенью 1904 г. былъ рѣшенъ, въ томъ расчетѣ, что на Мадагаскарѣ эскадра будетъ усилена 7 покупаемыми крейсерами. При этомъ, для сообразованія времени ея вѣроятнаго прибытія въ дальневосточныя воды съ общимъ планомъ сухопутной кампаніи и съ состояніемъ льда у Владивостока и для нѣкоторой эскадренной подготовки, выходъ эскадры контръ-адмирала Рожественскаго въ дальній походъ былъ отложенъ на полтора мѣсяца, дабы она могла появиться у Владивостока въ Мартѣ 1905 г.

Черезъ два дня послѣ описаннаго Совѣщанія, Морское Министерство получило отъ Главнокомандующаго сухопутными и морскими силами на Дальнемъ Востокѣ телеграмму, въ которой онъ настаивалъ на усиленіи посылаемой эскадры.

«Командующій флотомъ» <sup>1)</sup>), — писалъ генераль-адъютантъ Алексѣевъ — «поддерживая мнѣніе, высказанное имъ передъ отправленіемъ на Дальній Востокъ, въ Особомъ Совѣщаніи, назначенномъ по Высочайшему повелѣнію по вопросамъ Тихоокеанскаго флота, представилъ соображенія о необходимости усиленія второй эскадры присоединеніемъ не вошедшихъ въ ея составъ судовъ изъ Балтійскаго флота и нѣкоторыхъ судовъ Черноморскаго флота, безъ чего присылка на Востокъ изъ Балтики 2-й эскадры въ ея настоящемъ составѣ едва ли измѣнитъ положеніе вещей на морскомъ театрѣ войны и можетъ послужить только источникомъ громаднхъ и непроизводительныхъ матеріальныхъ потерь и нравственнаго униженія.

«Соглашаясь съ соображеніями вице-адмирала Скрыдлова, что посылка 2-й эскадры будетъ имѣть значеніе въ томъ случаѣ, если въ составъ ея войдутъ всѣ наличныя и лучшія силы нашего флота, и имѣя въ виду, что окончательный успѣхъ нашего оружія въ настоящей войнѣ зависитъ отъ участія флота, нахожу, что нѣкоторое усиленіе 2-й эскадры можетъ быть достигнуто посылкою ей навстрѣчу крейсеровъ «Громобой», «Россія», «Богатырь» и, если обстоятельства позволяютъ, — крейсера «Баянъ». Эти суда окажутъ большую поддержку 2-й эскадрѣ, слабой именно крейсерами.

«Выходъ на Дальній Востокъ сильной эскадры, на которую уже истрачены большія суммы и трудъ, считаю совершенно необходимымъ. Принимая же во вниманіе, что боевая готовность японскаго флота не можетъ быть поддерживаема въ теченіе неопредѣленнаго времени, я полагаю, что прибытіе въ здѣшнія воды нашей эскадры, кромѣ грозной демонстраціи, можетъ въ значительной степени поколебать нынѣшнее господство японскаго флота надъ моремъ и содѣйствовать арміи въ достиженіи поставленныхъ ей задачъ.

«Въ случаѣ паденія Портъ-Артура, положеніе второй эскадры представится затруднительнымъ въ отношеніи выбора базы, такъ какъ Владивостокъ, вѣроятно, будетъ блокироваться при участіи большой минной флотиліи и подступы къ нему будутъ усиленно заминированы.

<sup>1)</sup> В.-адм. Скрыдловъ.

«При такой обстановкѣ, успѣхъ второй нашей эскадры можетъ быть обезпеченъ:

«Первое,—ея усиленіемъ всѣми судами, которыя можно считать годными для океанскаго плаванія, соотвѣтственно ихъ боевому значенію;

«Второе,—эскадра должна сопровождаться наибольшимъ числомъ крейсеровъ и миноносцевъ;

«Третье,—во Владивостокъ, какъ уже сообщалось въ моихъ телеграммахъ, должны быть присланы въ разобранномъ состояніи 50 миноносцевъ и подводныя лодки, чтобы создать сильную подвижную оборону и тѣмъ успѣшно противодѣйствовать блокирующему непріятельскому флоту.

«При этомъ нельзя упускать изъ вида, что свобода дѣйствій эскадры, имѣющей базою Владивостокъ, должна быть обезпечена сильными ледоколами и не можетъ находиться въ зависимости отъ исправности одного парохода «Надежный»; почему присылка «Ермака» представляется крайне необходимою»<sup>1)</sup>.

Приведенное авторитетное мнѣніе Главнокомандующаго о необходимости усилить 2-ю Тихоокеанскую эскадру вполне сходилась съ взглядами и предположеніями Морского Министерства, которое, не находя возможнымъ задерживать на продолжительное время уходъ 2-й эскадры несмотря на неготовность нѣкоторыхъ судовъ ея, уже было занято мыслью о снаряженіи въ Балтійскомъ морѣ 3-й эскадры для отправленія на Дальній Востокъ вслѣдъ за 2-ю эскадрою.

1 Августа свиты Е. В. контръ-адмиралъ Рожественскій поднималъ свой флагъ на броненосцѣ «Князь Суворовъ», вышедшемъ наканунѣ изъ гавани на Большой Кронштадтскій рейдъ.

Степень готовности эскадры къ началу кампаніи 1 Августа 1904 г.

Несмотря на это, флагманскій броненосецъ еще три недѣли послѣ подъема флага Командующаго находился въ стадіи приемныхъ испытаній и на немъ шли всѣ тѣ безчисленныя работы, которыя обыкновенно сопутствуютъ подобнымъ испытаніямъ.

<sup>1)</sup> Изъ телеграммы ген.-ад. Алексѣева Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу. 12 Августа 1904 г. № 2833.

Другой изъ новыхъ броненосцевъ—«Бородино» былъ еще менѣе готовъ. Онъ былъ отчисленъ отъ отряда судовъ, назначенныхъ для испытаній, только 31 Августа. Въ день же подъема флага Командующаго, «Бородино» еще стоялъ въ гавани и вышелъ на Большой Кронштадтскій рейдъ только 27 Августа.

Третій изъ нихъ—броненосецъ «Орель» отсталъ больше всѣхъ. Затопленіе его у Кронштадтской стѣнки въ Маѣ, черезъ выбитыя, злоумышленниками изъ рабочихъ, заклепки въ днищѣ, привело къ необходимости частью совсѣмъ замѣнить, а частью снять, осмотрѣть и перебрать большое количество приборовъ по артиллерійской и минной частямъ. Многіе изъ этихъ приборовъ пришлось посылать для починокъ изъ Кронштадта въ Петербургъ. Вслѣдствіе этого произошла значительная задержка въ готовности броненосца. Весь Августъ и Сентябрь «Орель» находился еще въ періодѣ испытаній и подошелъ къ эскадрѣ за два дня до ея ухода изъ Либавы.

Въ лучшемъ состояніи былъ броненосецъ «Императоръ Александръ III», окончившій почти всѣ свои испытанія еще осенью 1903 г.

На броненосцѣ «Ослябя» и на крейсерахъ «Аврора» не были еще закончены къ 1 Августа работы по улучшенію системы вентиляціи помѣщеній, начатыя послѣ возвращенія этихъ судовъ осенью изъ за границы.

Работы на старыхъ броненосцахъ—«Наваринъ» и «Сисой Великій» и на крейсерахъ «Адмиралъ Нахимовъ» до дня подъема флага Командующаго были закончены и эти суда стояли уже съ Іюня на Вольпомъ Кронштадтскомъ рейдѣ.

Закончены были также работы на крейсерахъ—«Алмазь», «Свѣтлана» и «Дмитрій Донской».

Задерживали готовность эскадры и транспорты. Оборудование «Камчатки» подъ транспортъ-мастерскую далеко не было закончено; онъ продолжалъ стоять у Балтійскаго завода въ Петербургѣ и работы на немъ шли днемъ и ночью.

Миноносцы были готовы къ 1 Августа.

Только 29 Августа работы на эскадрѣ были настолько закончены, что она могла выйти изъ Кронштадта.

Личнымъ составомъ—офицерами и командой эскадра была почти вполне укомплектована къ 1 Августа, но до самаго ухода изъ Либавы судовое начальство было занято подборомъ команды

и пыталось избавить ее отъ нежелательныхъ людей — слишкомъ старыхъ запасныхъ, больныхъ и штрафованныхъ и замѣнить ихъ другими.

Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ не могло быть еще и рѣчи о какой-либо боевой подготовкѣ личнаго состава эскадры. Правильнымъ ученіямъ мѣшали работы, онѣ же препятствовали эскадрѣ выходить въ море на эволюціи.

За цѣлый мѣсяцъ стоянки въ Кронштадтѣ эскадра выходила въ море всего только одинъ разъ. Это практическое плаваніе эскадры, во время котораго она зашла въ Транзундъ и Ревель, продолжалось 10 дней. По возвращеніи въ Кронштадтъ суда эскадры продолжали приѣмки по разнымъ частямъ. Подгрузка угля на суда шла непрерывно своею командою; она же разгружала приходившіе изъ за границы угольщики.

Ясно сознавая, что стоянка въ Кронштадтѣ можетъ затянуться изъ за мелкихъ работъ на неопредѣленное время, адмиралъ рѣшилъ перейти съ эскадрой въ Ревель, а все недопринятое эскадрю погрузить на транспорты. Только въ Ревелѣ адмиралъ могъ разсчитывать на то, что жизнь на эскадрѣ можетъ придти въ нормальный порядокъ и можно будетъ обратить должное вниманіе на ея боевую готовность.

Выходъ изъ Кронштадта и переходъ эскадры въ Ревель. 29 Августа въ 9 часовъ утра эскадра, въ составѣ эскадренныхъ броненосцевъ — «Князь Суворовъ», «Императоръ Александръ III», «Бородино», «Ослябя», «Сисой Великій» и «Наваринъ», крейсеровъ I ранга — «Адмиралъ Нахимовъ», «Аврора», «Дмитрій Донской» и «Свѣтлана», крейсера II ранга «Алмазь» и миноносцевъ — «Бѣдовый», «Блестящій», «Безупречный», «Бодрый», «Буйный», «Быстрый» и «Бравый», снялась съ якоря съ Кронштадтскихъ рейдовъ и, построившись къ полдню въ походный порядокъ, стала держаться на маломъ ходу у Толбухина маяка въ ожиданіи прибытія Государя Императора.

Государь Императоръ обошелъ суда эскадры на яхтѣ «Царевна» и, пожелавъ эскадрѣ счастливаго плаванія, изъясвилъ ей сигналомъ Свое особое удовольствіе.

Путь до Ревеля эскадра сдѣлала въ 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ, со средней скоростью въ 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> узловъ, и стала на якорь на Ревельскомъ рейдѣ въ 7 часовъ утра 30 Августа.

По пути настраивалась система беспроволочнаго телеграфирования Маркони, установленная на транспортахъ «Корея» и «Китай», которые переговаривались со станціями Слаби-Арко, установленными на прочихъ судахъ эскадры.

По уходѣ эскадры въ Ревель, Управляющій Морскимъ Министерствомъ извѣстиль Главнокомандующаго генераль-адъютанта Алексѣева о составѣ посылаемой въ скоромъ времени на Дальній Востокъ 2-й Тихоокеанской эскадры.

Въ отвѣтъ на это извѣщеніе Главнокомандующій поспѣшилъ сообщить Министерству свои соображенія о ея составѣ и предстоящихъ ей операціяхъ.

«Главные силы 2-й эскадры Тихаго океана, посылаемой изъ Кронштадта»,—телеграфироваль генераль-адъютантъ Алексѣевъ—«кромя нѣкоторой разнотипности, не обладаютъ достаточнымъ ходомъ, въ особенности крейсера, численность коихъ не соотвѣтствуетъ числу броненосцевъ. Число же миноносцевъ, въ тактическомъ отношеніи, еще болѣе ограничено и, на основаніи опыта, внушаетъ опасеніе, что они не выдержатъ совмѣстнаго плаванія, а неизбѣжныя исправленія замедлятъ движеніе эскадры.

«По своей боевой силѣ, эскадра не отвѣчаетъ требованіямъ возлагаемой на нее задачи и въ этомъ случаѣ обязанъ подтвердить мнѣніе, изложенное въ депешѣ отъ 12 Августа <sup>1)</sup>, что, безъ присоединенія къ ней предположенныхъ къ приобрѣтенію судовъ, успѣхъ эскадры нельзя считать обеспеченнымъ и, скорѣе, грозитъ неудачею. Это подтверждается сравненіемъ данныхъ по артиллеріи, дающихъ разницу въ 194 орудія средняго калибра въ пользу японскаго флота, а также и тѣмъ, что главные силы послѣдняго обладаютъ испытанною боевою скоростью, превышающею на полтора узла скорость судовъ, входящихъ въ составъ второй эскадры. Эти условія предоставляютъ противнику значительныя преимущества, какъ въ маневрированіи, такъ особенно въ выборѣ выгодныхъ дистанцій для боя.

«Отдаленіе срока выхода эскадры изъ Кронштадта и прибытіе ея въ китайскія воды въ Маѣ или Іюнѣ — умалютъ то значеніе эскадры, которое она несомнѣнно могла оказать на

<sup>1)</sup> Стр. 14.

ходъ военныхъ событій, если бы приходъ ея состоялся въ Декабрѣ сего года, какъ предполагалось согласно телеграммѣ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ отъ 30 Юня. Прибытіе же эскадры на театръ войны черезъ десять мѣсяцевъ предоставляетъ Японіи громадныя выгоды въ отношеніи усиленія состава и боевой готовности флота, а самая посылка эскадры теряетъ значеніе даже демонстративное. Долженъ также указать на весьма важное обстоятельство, что отдаленность прихода эскадры уменьшаетъ вѣроятность деблокады Портъ-Артура и присоединенія къ ней находящихся тамъ броненосцевъ и крейсеровъ, что доставило бы нашимъ морскимъ силамъ превосходство надъ противникомъ и успѣшность борьбы съ нимъ за преобладаніе на морѣ.

«Въ виду сего и принимая во вниманіе чрезвычайные расходы на спѣшное изготовленіе судовъ и предстоящее плаваніе, невольно возникаетъ вопросъ о полезности отправленія эскадры, если она можетъ достигнуть своего назначенія лишь въ Юнѣ мѣсяцѣ будущаго года. Къ этому времени нельзя быть увѣреннымъ, останется-ли Владивостокъ доступнымъ для эскадры и не будетъ-ли онъ находиться въ положеніи Артура, заблокированнаго и забросаннаго минами загражденія.

«Вопросъ о миноносцахъ, какъ показали опытъ, для предстоящихъ операций нашего флота имѣетъ первостепенное значеніе. Какъ уже мною выше упомянуто, десяти миноносцевъ, посылаемыхъ со второю эскадрою, крайне недостаточно, и необходимо создать цѣлую ихъ флотилію, столь нужную и для подвижной обороны Владивостока. Объ этой настоятельной нуждѣ я обращался неоднократно, указывая на важность скорѣйшей присылки во Владивостокъ миноносцевъ въ разобранномъ видѣ.

«Увѣренъ, что, при удачномъ выборѣ типа миноносцевъ, тщательной изготовкѣ корпусовъ, предметовъ вооруженія и механизмовъ,—сборка ихъ во Владивостокѣ могла быть исполнена вполне успѣшно, и къ веснѣ мы имѣли бы возможность располагать минною флотилією, вполне исправною и готовою къ дѣятельной боевой службѣ» <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Изъ телеграммы ген.-ад. Алексѣева Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу. 11 Сентября 1904 г. № 3120.

Приведенныя соображенія Главнокомандующаго не вызвали со стороны Министерства никакихъ перемѣнъ въ принятомъ рѣшеніи относительно состава эскадры и времени ея отправки въ воды Дальняго Востока.

Со дня прихода эскадры въ Ревель, для нея начался періодъ боевой подготовки, продолжавшійся до ухода ея въ Либаву, т. е. около мѣсяца <sup>1)</sup>.

Адмиралъ отдалъ по эскадрѣ приказъ, въ которомъ устанавливались нѣкоторыя общія положенія по артиллерійской части и нѣкоторыя указанія относительно производства учений по боевому распisanію и стрѣльбы. Первая стрѣльба предназначалась исключительно для повѣрки организациі управления огнемъ.

Стрѣльбы эскадры начались 3 Сентября; стрѣляли на якорѣ по неподвижнымъ щитамъ. Стрѣльба производилась изъ учебныхъ стволовъ и мелкихъ пушекъ. 8 Сентября происходили эскадренныя эволюціи со стрѣльбой изъ учебныхъ стволовъ по буксируемымъ щитамъ. 10 Сентября пришелъ въ Ревель транспортъ «Хабаровскъ» и привезъ снаряды и заряды для практической стрѣльбы. Броненосцы и крейсера получили по 100—6" практическихъ зарядовъ и снарядовъ и отъ 60 до 150 практическихъ патроновъ для 75 м/м. орудія. 47 м/м. практическихъ патроновъ «Хабаровскъ» привезъ всего только 5210 штукъ, вмѣсто ожидавшихся 12.000. Погрузивъ запасы для практической стрѣльбы, эскадра съ 12 по 19 Сентября нѣсколько разъ выходила на стрѣльбу къ о-ву Карлосу и стрѣляла по щитамъ, установленнымъ на немъ. Стрѣляли изъ всѣхъ орудій и изъ пулеметовъ <sup>2)</sup>.

Миноносцы стрѣляли 14 и 16 Сентября изъ 75 м/м. орудій. На первой стрѣльбѣ комендоры орудій сдѣлали по 5 выстрѣловъ, на второй стрѣльбѣ—по 15 выстрѣловъ сдѣлали ученики стрѣлки. Скорость хода миноносцевъ была 12 узловъ <sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Единственныя данныя, по которымъ можно составить себѣ нѣкоторое представленіе объ этой стоянкѣ, содержатся въ приказахъ Командующаго и въ циркулярахъ его Штаба. Другихъ источниковъ въ документахъ 2-й эскадры относительно этого нѣтъ.

<sup>2)</sup> Приказъ № 299.

<sup>3)</sup> Циркуляръ № 305.



Послѣ окончанія практическихъ стрѣльбъ была назначена комиссія изъ всѣхъ старшихъ артиллерійскихъ офицеровъ, подѣ председательствомъ флагманскаго артиллериста, которая обсуждала недостатки дѣйствовавшей организаціи артиллерійской службы на судахъ эскадры и желательныя измѣненія въ ней соотвѣтственно полученному опыту и указаніямъ войны <sup>1)</sup>).

Минами суда эскадры стрѣляли на ходу 6 и 7 Сентября. Во время минныхъ стрѣльбъ было много случаевъ потопленія минъ. 12 Сентября приказано было немедленно приступить къ переборкѣ всѣхъ минъ Уайтхеда, а поврежденные мины, которыя не могли быть исправлены судовыми средствами, отправить въ складъ минъ въ Кронштадтъ <sup>2)</sup>).

Миноносцы стрѣляли минами 20, 22 и 23 Сентября.

Учебная практика въ радіотелеграфированіи, начатая адмираломъ Рождественскимъ также въ Ревелѣ, первое время давала неудовлетворительные результаты.

Какъ въ Кронштадтѣ, такъ и въ Ревелѣ съ заходомъ солнца дежурный корабль становился у входа на рейдъ и свѣтилъ прожекторами. Мористѣе его ходили 2 дежурныхъ миноносца и минные катера. Съ заходомъ солнца на судахъ играли «отраженіе минной атаки» и ночью у орудій оставались дежурные комендоры. Заряжались только мелкія орудія.

Общее правильное расписаніе для погрузки  
 Погрузка угля. угля не было еще выработано на судахъ эскадры, и первыя попытки ввести его начались въ Ревелѣ, гдѣ суда 3 раза подгружались углемъ. Приводимъ три таблицы первыхъ авральныхъ погрузокъ угля въ Ревелѣ:

31 Августа	Тонны.	
	Принято всего.	Погрузка въ 1 часъ.
«Бородино» . . . . .	237	16,2
«Императоръ Александръ III». . . . .	170	15,5
«Ослябя». . . . .	170	13,7
«Суворовъ» . . . . .	120	13,1

<sup>1)</sup> Циркуляръ № 344.

<sup>2)</sup> Циркуляръ № 308.

31 Августа.	Тонны.	
	Принято	Погрузка всего. въ 1 часть.
«Сисой Великій» . . . . .	80	12,7
«Наваринъ». . . . .	65	11,4
«Адмиралъ Нахимовъ». . . . .	50	8,8

13 Сентября.	Тонны.	
	Принято	Погрузка всего. въ 1 часть.
«Суворовъ» . . . . .	254	24,2
«Императоръ Александръ III». . . . .	353	30,9
«Бородино» . . . . .	315	27,9
«Ослябя». . . . .	300	25,5
«Сисой Великій» . . . . .	185	17
«Наваринъ». . . . .	200	23,9
«Адмиралъ Нахимовъ» . . . . .	175	18,5

23 Сентября.	Тонны.	
	Принято	Погрузка всего. въ 1 часть.
«Суворовъ» . . . . .	120	20
«Императоръ Александръ III». . . . .	100	18
«Ослябя». . . . .	73	20
«Сисой Великій» . . . . .	27	13,5
«Наваринъ». . . . .	30	15

Адмиралъ счелъ необходимымъ послѣ этого издать приказъ, въ которомъ требовалъ большаго вниманія со стороны судового начальства къ организаціи погрузки угля.

26 и 27 Сентября происходилъ Высочайшій смотръ эскадрѣ, для чего Государь Императоръ съ Августѣйшимъ семействомъ прибылъ въ Ревель.

Утромъ 26 Сентября Государь Императоръ произвелъ смотръ броненосцамъ—«Орель», «Бородино», «Императоръ Александръ III» и «Князь Суворовъ», съ котораго Государь смотрѣлъ постановку контръ-минъ со шлюпокъ и опытъ разрушенія ими миннаго загражденія. Въ 12 часовъ дня вся эскадра

снялась съ якоря и произвела боевую стрѣльбу по насыпи на сѣверной оконечности острова Большой Карлосъ. На другой день, 27 Сентября, утромъ Государь Императоръ осматривалъ крейсера и миноносцы эскадры, а послѣ полдня Ихъ Величества посѣтили броненосцы «Князь Суворовъ» и «Императоръ Александръ III».

На посѣщенныхъ судахъ Государь Императоръ благодарилъ офицеровъ и команду за службу и напутствовалъ ихъ, выражая увѣренность, что они сумѣютъ поддержать честь Андреевскаго флага.

За десять дней до Высочайшаго смотра, 17 Сентября эскадру посѣтила и прощалась съ нею Вдовствующая Государыня Императрица Марія Ѳеодоровна.

28 Сентября, въ 6 часовъ утра, эскадра **Переходъ въ Либаву.** вышла съ Ревельскаго рейда и пошла въ Либаву въ нижеслѣдующемъ составѣ и строѣ.

Правая кильватерная колонна: эскадренные броненосцы— «Князь Суворовъ», «Императоръ Александръ III», «Бородино» и «Орель», транспортъ «Камчатка», крейсера — «Аврора», «Алмазь» и «Свѣтлана». Лѣвая кильватерная колонна: эскадренные броненосцы— «Ослябя», «Сисой Великій» и «Наваринъ», крейсеръ «Адмиралъ Нахимовъ», транспортъ «Анадырь», крейсеръ «Жемчугъ» и миноносцы — «Вѣдовый», «Блестящій», «Безупречный», «Быстрый», «Буйный», «Бравый», «Бодрый», «Прозорливый».

Около полдня 29 Сентября эскадра подошла къ пловучему Либавскому маяку и суда стали входить одно за другимъ въ аванпортъ. Миноносцы, отдѣлившіеся отъ эскадры еще въ 7 часовъ утра, уже стояли въ аванпортѣ.

За время стоянки эскадры въ аванпортѣ порта Императора Александра III, броненосцы «Ослябя» и «Орель» 30 Сентября приткнулись къ мели, съ которой вскорѣ сошли, а 1 Октября рано утромъ сорвало вмѣстѣ съ бочкою броненосецъ «Князь Суворовъ». Опасаясь повторенія подобныхъ аварий, контръ-адмиралъ Рожественскій днемъ 1 Октября вывелъ всѣ суда эскадры мористѣ пловучаго маяка, несмотря на то, что ими еще не были окончены приѣмки матеріаловъ и запасовъ изъ порта.

30 Сентября контръ-адмиралъ Рожественскій получилъ отъ Морского Техническаго Комитета бумагу, въ которой Комитетъ сообщалъ приблизительный подсчетъ остойчивости броненосца «Бородино». Этотъ подсчетъ далъ въ результатѣ метацентрическую высоту, при водоизмѣщеніи 15.275 тоннъ, около  $2\frac{1}{2}$  футь.

Слѣдующая таблица показываетъ отличіе показанныхъ данныхъ отъ нормальныхъ, проектированныхъ.

	Проектировано въ 1899 г.	При отправленіи осенью 1904 г.
Среднее углубленіе . . . . .	26 ф. 8 д.	29 ф. $1\frac{1}{2}$ д.
Водоизмѣщеніе съ полнымъ запасомъ топлива. . . . .	13.940 т.	15.275 т.
Мѣры остойчивости . . . . .	4,3 ф. (съ нор- мальнымъ запа- сомъ угля).	2,5 ф. (съ пол- нымъ запасомъ угля).

Такую незначительную метацентрическую высоту Технической Комитетъ находилъ безопасной для плаванія броненосца въ океанѣ и при боевыхъ условіяхъ, только при особыхъ мѣрахъ предосторожности. Для улучшенія остойчивости Комитетъ считалъ необходимымъ предложить начальнику эскадры слѣдующія мѣры на всѣхъ броненосцахъ типа «Бородино»:

1) Новыхъ грузовъ на броненосцы не принимать. Если не встрѣтятся серьезныхъ препятствій, то выгрузить съ броненосцевъ на транспорты возможно большую часть запасовъ и прочихъ грузовъ, имѣемыхъ сверхъ нормальной погрузки.

2) Избѣгать наличія въ трюмахъ броненосцевъ жидкихъ грузовъ, способныхъ переливаться при качкѣ, для чего, напри- мѣръ, расходовать запасъ прѣсной воды изъ междудонныхъ систернъ въ извѣстной послѣдовательности.

3) Держать всѣ тяжелые передвижные грузы на мѣстахъ закрѣпленными.

4) Расходовать уголь съ расчетомъ, чтобы по мѣрѣ опораживанія нижнихъ ямъ пересыпать въ нихъ уголь изъ верхнихъ.

5) При плаваніи на крупномъ волненіи держать всѣ порта и прочія отверстія батарейной палубы задраенными.

Вышеозначенныя требованія для безопасности новыхъ броненосцевъ, установленныя Морскимъ Техническимъ Комитетомъ наканунѣ ухода эскадры, были выполнены Командующимъ эскадрою, насколько это позволяла обстановка дальняго (19.000 миль) плаванія и океанскихъ переходовъ.

Однако, въ бою 14 Мая въ Корейскомъ проливѣ, т. е. въ боевой обстановкѣ, эти условія уже не могли имѣть мѣста, и первыя же пробоины у ватерлиніи, произведенныя японскими снарядами въ нашихъ новыхъ броненосцахъ, шедшихъ передовыми въ кильватерной колоннѣ, вполнѣ оправдали предостереженія Морского Техническаго Комитета относительно степени ихъ потопляемости: «Князь Суворовъ», «Императоръ Александръ III» и «Бородино» — перевернулись...

Въ виду неготовности крейсеровъ — «Олего», «Изумрудъ», «Ріонъ» и «Днѣпръ», изъ нихъ былъ сформированъ отдѣльный отрядъ, подъ командою капитана 1 ранга Добротворскаго, который долженъ былъ присоединиться къ эскадрѣ, догнавъ ее на пути на Дальній Востокъ.

Миноносцы — «Громкій», «Грозный», «Пронзительный» и «Рѣзвый» пришли въ портъ въ день ухода эскадры и были оставлены здѣсь. По приказанію Командующаго эскадрою, они должны были войти въ составъ отдѣльнаго отряда запоздавшихъ готовностью судовъ, подъ командою капитана 1 ранга Добротворскаго.

## ГЛАВА II.

### Походъ эскадры отъ Либавы до Танжера.

Выходъ изъ Либавы. Столкновение эскадры съ подозрительными судами въ Сѣверномъ морѣ. Приходъ и стоянка въ Виго. Расходъ угля броненосцевъ на переходѣ. Задержка 1-го отряда броненосцевъ въ Виго. Осложнение съ Великобританіей. Разсмотрѣніе Гувльскаго инцидента въ Международной Слѣдственной Комиссіи. Заключение Международной Слѣдственной Комиссіи. Заключительный докладъ комиссаровъ, составленный на основаніи ст. 6-й С.-Петербургской Декларации отъ  $\frac{12}{25}$  Ноября 1904 г. Стоянка эскадры въ Виго. Посылка съ 1-го отряда броненосцевъ, офицеровъ, свидѣтелей по инциденту въ Сѣверномъ морѣ. Наблюденіе англійскихъ крейсеровъ за 1-мъ отрядомъ броненосцевъ. Плаваніе 1-го отряда броненосцевъ отъ Виго до Танжера. Стоянка эскадры въ Танжерѣ. Раздѣленіе эскадры. Погрузка угля въ Танжерѣ.

**Выходъ изъ Либавы.** Пополнивъ запасы угля, эскадра, 2 Октября, утромъ вышла изъ Либавы по назначенію.

Оставляя портъ Императора Александра III, свиты Е. В. контръ-адмиралъ Рожественскій просилъ командира порта приказать погрузить на транспортъ «Иртышъ», по окончаніи его исправленія, оставшіеся грузы для эскадры.

Походный строй эскадры по выходѣ изъ Либавы былъ тотъ же, что при переходѣ въ Либаву. Эскадру сопровождали: зафрахтованные транспорты—«Китай», «Корея» и «Князь Горчаковъ», водоотливной пароходъ «Метеоръ» и спасательный буксирный пароходъ «Русь» (бывшій «Роландъ»).

На случай ночныхъ минныхъ атакъ, на эскадрѣ приняты были необходимыя мѣры предосторожности. Орудія были заряжены и прислуга спала возлѣ нихъ.

Около 2 часовъ дня 3 Октября эскадра подошла къ острову Борнгольмъ и, не останавливаясь для погрузки угля, какъ было ранѣе предположено, прошла дальше.

3 Октября миноносецъ «Быстрый», приблизившись для переговоровъ къ броненосцу «Ослябя», вслѣдствіе неудачнаго маневра навалилъ на броненосецъ, помялъ себѣ носовой минный

аппаратъ и форъ-штевень и получили пробоину въ подводной части борта, впрочемъ небольшую. Исправленіе миноносца было рѣшено произвести на ближайшей якорной стоянкѣ.

4 Октября утромъ эскадра подошла къ острову Лангеландъ и стала на якорь у маяка Факкебьергъ, гдѣ въ ночь съ 4 на 5 Октября выдержала штормъ. Такъ какъ вѣтеръ сталъ свѣжѣть еще днемъ, то пришлось отказаться отъ предполагавшейся погрузки угля.

Находившійся здѣсь датскій крейсеръ «Хеймдалъ» салютовалъ флагу Командующаго эскадрою. Присланному на флагманскій корабль датскому офицеру было заявлено, что эскадра останется на якорѣ день или два, въ ожиданіи лучшей погоды <sup>1)</sup>).

Миноносецъ «Быстрый», получившій наканунѣ поврежденіе, подошелъ для исправленія къ пловучей мастерской «Камчатка». Работать надо было снаружи и внутри; вслѣдствіе свѣжести погоды, миноносецъ сильно качало и волны вкатывались на палубу, чѣмъ затруднялась работа. Мастерские очень усердно работали. Исправленіе было закончено къ вечеру.

5 Октября вѣтеръ сталъ стихать и можно было приступить къ погрузкѣ угля.

По приказанію Командующаго эскадрою, здѣсь было предложено произвести опытъ траленія пути передъ эскадрою. Для траленія были назначены ледоколъ «Ермакъ» и буксирный пароходъ «Русь». Первый опытъ однако не удался, такъ какъ въ самомъ началѣ его, вслѣдствіе неудачныхъ маневрированій тралящихъ судовъ, траль лопнулъ.

Эскадра Большимъ Бельтомъ прошла къ мысу Скагенъ, гдѣ стала на якорь утромъ 7 Октября.

Командующій эскадрою получилъ здѣсь телеграмму, извѣщавшую о производствѣ его въ вице-адмирала съ пожалованіемъ званія генералъ-адъютанта.

Не прекращавшіеся слухи о томъ, что японцы всѣми мѣрами будутъ стремиться къ тому, чтобы тѣмъ или инымъ способомъ задержать 2-ю Тихоокеанскую эскадру въ пути, а также извѣстія о готовящихся ими покушеніяхъ на суда эскадры (при чемъ извѣстія весьма опредѣленно передавали, что покушенія будутъ исполнены посредствомъ минъ) побудили Морское Министерство

<sup>1)</sup> Арх в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 23.

еще въ Іюнѣ организовать въ районѣ датскихъ проливовъ охрану. Въ удобныхъ мѣстахъ были устроены наблюдательные пункты, на которые было возложено наблюденіе за подозрительными судами, а также было зафрахтовано нѣсколько небольшихъ пароходовъ, которые крейсеровали въ проливахъ, съ тою же цѣлью.

Когда эскадра стала на якорь у Скагена, 7 Октября, и уже намѣревалась начать погрузку угля, одинъ изъ этихъ пароходовъ привезъ извѣстіе вице-адмиралу Рождественскому отъ нашего вице-консула изъ Фредериксгафена, что въ морѣ держатся 4 подозрительныхъ миноносца безъ флаговъ. Извѣстіе было передано адмиралу въ такой формѣ и съ такими подробностями, что, сопоставляя его съ прежде полученными извѣстіями, подобнаго же рода, адмираль не могъ оставить его безъ вниманія и рѣшилъ не оставаться ночью на якорѣ, а, отмѣнивъ погрузку угля, слѣдовать дальше.

Въ виду поступившихъ сообщеній о готовящихся на эскадру покушеніяхъ, Командующимъ эскадрою были приняты чрезвычайно строгія мѣры охраны ввѣренныхъ ему кораблей.

Отъ Скагена эскадра пошла шестью отрядами, снимаясь съ якоря и уходя въ такой послѣдовательности:

1-й отрядъ: миноносцы «Блестящій», «Безупречный», «Бодрый» и транспортъ «Корея», подъ начальствомъ капитана 2 ранга Шамова <sup>1)</sup>,—былъ посланъ въ Суду, съ заходомъ въ Шербургъ и Алжиръ;

2-й отрядъ: миноносцы «Бѣдовый», «Буйный», «Быстрый» и «Бравый», съ транспортомъ «Китай», подъ начальствомъ капитана 2 ранга Баранова <sup>2)</sup>,—былъ посланъ по тому же маршруту;

3-й отрядъ: крейсера «Свѣтлана», «Жемчугъ» и «Алмазъ», подъ начальствомъ капитана 1 ранга Шеина <sup>3)</sup>,—былъ посланъ въ Танжеръ, съ заходомъ въ Шербургъ или Брестъ;

4-й отрядъ: крейсера «Дмитрій Донской» и «Аврора» и транспортъ «Камчатка», подъ начальствомъ контръ-адмирала Энквиста,—пошелъ въ Танжеръ;

5-й отрядъ: эскадренные броненосцы «Ослябя», «Сисой Великій», «Наваринъ» и крейсеръ «Адмираль Нахимовъ», съ

<sup>1)</sup> Командиръ миноносца «Блестящій».

<sup>2)</sup> Командиръ миноносца «Бѣдовый».

<sup>3)</sup> Командиръ крейсера «Свѣтлана».



транспорты «Метеоръ» и «Малайя», подъ начальствомъ контръ-адмирала Фелькерзама,—пошелъ туда же;

6-й отрядъ: эскадренные броненосцы «Князь Суворовъ», «Императоръ Александръ III», «Бородино» и «Орелъ», съ транспортомъ «Анадырь», подъ начальствомъ вице-адмирала Рожественскаго,—пошелъ также въ Танжеръ, но по пути долженъ былъ зайти въ Брестъ.

Транспортъ «Князь Горчаковъ» пошелъ отдѣльно въ Брестъ, вслѣдствіе неспособности слѣдовать 10-ти узловымъ ходомъ.

Буксирно-спасательный пароходъ «Русь» былъ посланъ съ порученіемъ въ Киль, чтобы затѣмъ догнать отрядъ новыхъ броненосцевъ въ Брестѣ.

Эскадренный миноносецъ «Прозорливый», съ течью въ таранномъ отдѣленіи и съ не вполне исправными холодильниками, былъ возвращенъ въ Либаву.

Вмѣстѣ съ «Прозорливымъ» въ Либаву адмиралъ возвратилъ и ледоколъ «Ермакъ», которому поручилъ конвоировать миноносецъ.

Эскадра ушла отъ мыса Скагена въ 8 часовъ вечера.

Отрядъ крейсеровъ капитана 1 ранга Шеина былъ передовымъ и поддерживалъ связь съ крейсерами контръ-адмирала Энквиста и съ миноносцами капитана 2 ранга Баранова. Пространство впереди курса броненосныхъ отрядовъ должно было освѣщаться миноносцами капитана 2 ранга Шамова.

«Если-бы» — писалъ вице-адмиралъ Рожественскій въ своемъ строевомъ рапортѣ—«начальникамъ отрядовъ удалось справиться съ возложенною на нихъ задачею—идти безостановочно и соединенно умѣреннымъ ходомъ, то главныя силы эскадры шли бы по достаточно освѣщенному пути до выхода въ океанъ и могли бы оставаться въ связи на всемъ пути до Гибралтара. Но, составляя маршрутъ эшелоновъ, нельзя было не принимать во вниманіе неосвоенность всего личнаго состава съ кораблями, происходящія вслѣдствіе этого поврежденія механизмовъ, неумѣніе держаться соединенно при всякихъ обстоятельствахъ и недостаточную опытность нѣкоторыхъ начальниковъ. Поэтому детали маршрута и не разрабатывались».

Днемъ, 8 Октября, вице-адмиралъ Рожественскій переговорами по беспроволочному телеграфу опредѣляетъ нижеслѣдующее расположеніе въ морѣ частей эскадры.

Отряды миноносцевъ и малыхъ крейсеровъ идутъ благополучно далеко впереди по курсу. Транспортъ «Камчатка», отряда контръ-адмирала Энквиста, идетъ подъ одной машиной въ 17 миляхъ позади своего отряда и позади новыхъ броненосцевъ, вмѣсто того, чтобы быть на 50 миль впереди, а оба броненосные отряда, вышедшіе отъ Скагена черезъ 3 часа одинъ послѣ другого, находятся всего въ 6 миляхъ одинъ отъ другого; вечеромъ, 8 Октября, съ наступленіемъ темноты были видны огни второго отряда броненосцевъ.

Ночью, съ 8 на 9 Октября, начиная съ 8 час. 50 мин., стали поступать съ транспорта «Камчатка» слѣдующія телеграммы:

«Преслѣдуютъ миноносцы».

«Закрыль огни».

«Атака со всѣхъ сторонъ».

«Миноносець былъ ближе кабельтова».

«Разными курсами ухожу отъ миноносца».

«Иду на Ость 12 узловъ».

Тогда транспорту было приказано идти на Вестъ.

Въ 11 час. 20 мин. ночи, на вопросъ: «видите ли миноносцы», полученъ былъ отвѣтъ: «не вижу»<sup>1)</sup>.

Эти переговоры между броненосцемъ «Князь Суворовъ» и транспортомъ «Камчатка» командиръ крейсера «Аврора» капитанъ 1 ранга Егорьевъ передаетъ слѣдующимъ образомъ, согласно телеграфному журналу<sup>2)</sup>:

8 час. 55 мин.

«Камчатка»: «Преслѣдуютъ миноносцы».

«Суворовъ»: «За вами погоня, сколько миноносцевъ и отъ какого румба».

«Камчатка»: «Атака со всѣхъ сторонъ».

«Суворовъ»: «Сколько миноносцевъ, телеграфируйте подробнѣе».

«Камчатка»: «Миноносцевъ около 8».

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11. Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 73, стр. 2.

«Суворовъ»: «Близко ли къ вамъ».

«Камчатка»: «Были ближе кабельтова и болѣе».

«Суворовъ»: «Пускали ли мины».

«Камчатка»: «По крайней мѣрѣ не было видно».

«Суворовъ»: «Какимъ курсомъ вы идете теперь».

«Камчатка»: «Зюйдъ-Остъ 70».

«Камчатка»: «Покажите мѣсто эскадры».

«Суворовъ»: «Гонятся ли за вами миноносцы. Вамъ слѣдуетъ сначала отойти отъ опасности, измѣнивши курсъ, а потомъ показать свою широту и долготу, и тогда вамъ будетъ указанъ курсъ. Какой теперь курсъ».

«Камчатка»: «Боимся показать».

«Суворовъ»: «Уйдите отъ опасности, лягте на Вестъ».

11 час.:

«Суворовъ»: «Адмиралъ спрашиваетъ, видите ли вы теперь миноносцы».

11 час. 20 мин.:

«Камчатка»: «Не видимъ».

11 час. 30 мин.:

«Суворовъ»: «Обозначьте мѣсто».

«За всѣми этими депешами»—говорить далѣе въ своихъ путевыхъ замѣткахъ капитанъ 1 ранга Егорьевъ—«я и офицеры слѣдили съ напряженнымъ вниманіемъ, ожидая дальнѣйшихъ результатовъ и распоряженій. Неожиданность сейчасъ же послѣдовавшаго боя, напряженное нервное вниманіе при полученіи упомянутыхъ депешъ, трудность уяснить себѣ истинное положеніе вещей, принимая во вниманіе отдаленность непріятельской Японіи, плаваніе въ нейтральныхъ водахъ Европы въ очень людномъ морѣ, усѣянномъ судами дружественныхъ намъ державъ, и другія обстоятельства не дали мнѣ возможности замѣтить точно время начала послѣдующаго боя».

Того же 9 Октября въ 12 час. 55 мин. пополуночи, когда отрядъ новыхъ броненосцевъ проходилъ Доггеръ-Банку, по обоемъ крамболамъ броненосца «Князь Суворовъ» были усмотрѣны быстро двигающіеся расходящимся курсомъ силуэты судовъ безъ всякихъ огней. Уклонившись отъ курса, на которомъ могли быть брошены пловучія мины, «Князь Суворовъ», а за нимъ весь отрядъ началъ свѣтить боевыми фонарями. Подъ лучами прожекторовъ мелькнули два судна, имѣвшія боль-

шое сходство съ миноносцами, и по нимъ былъ открытъ огонь съ «Князя Суворова» и съ нѣкоторыхъ другихъ броненосцевъ, при чемъ послѣ первыхъ выстрѣловъ встрѣчныя суда исчезли. Одновременно прожекторы отряда освѣтили нѣсколько паровыхъ барказовъ. Было отдано приказаніе не стрѣлять по барказамъ, тѣмъ не менѣе нѣкоторые комендоры, принимая барказы за миноносцы, обстрѣляли ихъ. Вся стрѣльба продолжалась менѣе 10 минутъ.

Какъ оказалось впослѣдствіи, артиллерійскимъ огнемъ было повреждено нѣсколько паровыхъ рыболовныхъ судовъ.

Также въ крейсеръ «Аврора» попало вѣроятно рикошети-ровавшихъ или перелетѣвшихъ пять снарядовъ: три—75 м/м. и два—47 м/м., при чемъ былъ смертельно раненъ судовой священникъ крейсера, іеромонахъ Анастасій, и легко раненъ одинъ комендоръ <sup>1)</sup>.

На броненосцѣ «Орель» оторвало дульную часть 75 м/м. пушки, вѣроятно, вслѣдствіе разорвавагося или заклинивагося снаряда <sup>2)</sup>.

Этотъ случай въ Сѣверномъ морѣ, который впослѣдствіи сталъ извѣстенъ подъ названіемъ «Гульскій инцидентъ», по мѣсту приписки рыболовной флотиліи, суда которой были обстрѣляны 1-мъ отрядомъ броненосцевъ на Доггерской банкѣ, описанъ очевидцами офицерами съ эскадры слѣдующимъ образомъ: «8 Октября <sup>3)</sup> вечеромъ стало получаться много телеграммъ, но мы ихъ не принимали, вслѣдствіе неисправности аппаратовъ. Въ 9 часовъ вечера сигналъ адмирала: «ожидать атаки миноносцевъ сзади». Слѣдомъ за сигналомъ мы начали свѣтить кормовыми прожекторами <sup>4)</sup>, а за нами стали свѣтить и остальные суда; тогда былъ сигналъ адмирала: «безъ цѣли не свѣтить».

«9 Октября въ 12 часовъ 55 минутъ ночи, по второму выстрѣлу съ адмиральскаго корабля, открыли огонь боевыми

<sup>1)</sup> Іеромонахъ о. Анастасій скончался, по приходѣ крейсера въ Танжеръ, въ госпиталь.

<sup>2)</sup> Поврежденное на броненосцѣ «Орель» 75 м/м. орудіе было замѣнено запаснымъ, взятымъ съ транспорта «Корея».

<sup>3)</sup> Выдержки изъ письма лейтенанта Ларионова съ бр. «Орель», отъ 13 Октября 1904 г. (Арх. в. шк. 4. Дѣло № 147, стр. 6).

<sup>4)</sup> Броненосецъ «Орель» былъ концевымъ въ колоннѣ.

зарядами по освѣщеннымъ прожекторами двумъ пароходамъ справа и двумъ пароходамъ слѣва, шедшимъ съ нами контръ-курсами въ разстояніи  $4\frac{1}{2}$  кабельтововъ. Пароходы были не-большіе, напоминали собою рыбацьи и имѣли на борту номера; у всѣхъ была поставлена бизань. Скорость хода ихъ была невелика. Съ момента открытія огня, засвѣтились справа далеко и немного впереди насъ прожектора второго эшелона броненосцевъ, слѣва же стали освѣщать крейсеръ «Аврора», оказавшійся у насъ на траверзѣ. Днемъ ни его, ни второго эшелона броненосцевъ мы не видѣли, и появленіе ихъ прожекторовъ было для насъ [неожиданностью. Разстояніе до крейсера «Аврора» отъ насъ было невелико. Стрѣляли по пароходамъ мы до 1 час. 5 мин. и прекратили огонь съ прекращеніемъ огня адмиральскаго корабля, а затѣмъ уже былъ сигналъ «прекратить стрѣлять» и лучи прожекторовъ подняли вертикально вверхъ, а затѣмъ и закрыли боевое освѣщеніе. Стрѣляли съ броненосца «Орель» преимущественно изъ 47 м/м. и 75 м/м. орудій, изъ которыхъ вмѣстѣ сдѣлали 500 выстрѣловъ, а изъ 6" сдѣлали 17 выстрѣловъ, и 1800 изъ пулеметовъ. Такъ какъ стрѣляли первый разъ, то комендоры волновались и много стрѣляли зря, прямо въ воду, чуть ли не у самаго нашего борта, и удержать ихъ отъ этого было трудно; въ башняхъ это сдѣлать было легче, почему и было произведено такое малое количество выстрѣловъ изъ 6" орудій.

«Освѣщенный крейсеръ «Аврора» комендоры приняли за миноносецъ и начали наводить на него, отъ чего были удержаны, но безусловно всѣхъ удержать было нельзя и нѣсколько выстрѣловъ съ броненосцевъ было сдѣлано по крейсеру «Аврора», что обнаружилось позднѣе. Въ пароходы снарядовъ попало много, но при хорошей стрѣльбѣ разстрѣлять ихъ—была бы минута... Какъ снаряды попадали и разрывались—было ясно видно, такъ какъ пароходы держали въ лучахъ прожекторовъ. Были видны тѣни людей, перебѣгавшихъ на пароходахъ съ мѣста на мѣсто...

«Адмираль, по обыкновенію, съ начала прохожденія Бельта находился на ходовомъ мостикѣ <sup>1)</sup>. Ночью 9 Октября мы шли раздѣльно со вторымъ броненоснымъ отрядомъ. Транспортъ

<sup>1)</sup> Выдержки изъ письма мичмана Головина съ бр. «Князь Суворовъ», отъ 23 Ноября 1904 г. (Арх. в. шк. 4. Дѣло № 174, стр. 8).

«Камчатка» отсталъ отъ крейсеровъ «Аврора» и «Донской», и вдругъ, телеграфируетъ намъ, около 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. ночи, что на него напали 8 миноносцевъ безъ огней. Затѣмъ слѣдуетъ масса другихъ безпорядочныхъ телеграммъ. У насъ бьютъ атаку безъ дробей, открываютъ боевое освѣщеніе и т. д... Одинъ изъ сигнальщиковъ докладываетъ вахтенному начальнику, что видитъ миноносцы; и, дѣйствительно, ясно видны ракеты съ трехцвѣтными огнями, которыя пускали маленькія суда, впоследствии оказавшіяся рыболовными парходиками, ловившими рыбу драгами <sup>1)</sup>. На переднемъ мостикѣ командиръ нашъ командуетъ: «открывай те огонь». Флагманскій штурманъ—тоже и показываетъ: «вотъ еще». Флагъ-капитанъ торопитъ съ открытіемъ огня и въ это время флагъ-офицеръ тоже что-то кричитъ. Въ общемъ, на мостикѣ полнѣйшій хаосъ, среди котораго адмиралъ молча стоитъ, прильнувшись къ биноклю, и, наконецъ, и онъ процѣдилъ сквозь зубы, что можно стрѣлять. По второму выстрѣлу открыли огонь и остальные суда нашего отряда.»

Вотъ какъ излагаетъ дѣло вице-адмиралъ Рожественскій: «Около полуночи, съ 8 на 9 Октября, при облачномъ небѣ горизонтъ закрылся мглою и огни 2-го броненоснаго отряда скрылись.

«Въ 12 час. 55 мин. ночи по обимъ крамоламъ броненосца «Суворовъ» усмотрѣны быстро подвигающіеся расходящимися курсами силуэты малыхъ судовъ безъ всякихъ огней. Тотчасъ, уклонившись отъ курса, на которомъ могли быть брошены пловучія мины, броненосецъ «Суворовъ», а за нимъ весь отрядъ началъ свѣтить боевыми фонарями. Какъ только въ лучъ прожектора попалъ правый силуэтъ, оказавшійся миноносцемъ, открытъ былъ огонь.

«Черезъ минуту, на курсѣ броненосца «Суворовъ» въ лучъ носового прожектора попалъ паровой рыбацкій барказъ, поднимавшій топовые огни, въ то время, какъ былъ освѣщенъ.

«Несмотря на подозрительность дѣйствій этого барказа, лучъ праваго прожектора былъ поднять на 45°, что означало—«не стрѣлять по этой цѣли». Огонь праваго борта на броненосцѣ

---

<sup>1)</sup> Ракетные сигналы были сдѣланы старшиною рыбацкей флотиліи, для обозначенія наступившаго момента для вытаскиванія сѣтей съ праваго борта. (Описаніе дѣйствій на морѣ въ войну 1904—1905 г.г. изданное японскимъ генеральнымъ штабомъ. Томъ 4-й, стр. 54.)

«Суворовъ» былъ остановленъ и отдано было приказаніе сдѣлать общій сигналъ: «не стрѣлять по паровымъ барказамъ». Въ это время на лѣвомъ траверзѣ засвѣтили на отрядъ два прожектора—крейсеровъ «Дмитрій Донской» и «Аврора», и «Дмитрій Донской» показалъ свои позывные.

«Тогда, изъ опасенія, что перелетающіе и рикошетирующие снаряды заднихъ кораблей отряда могутъ попадать въ своихъ, на броненосцѣ «Князь Суворовъ» поднять былъ вверхъ лучъ боевого фонаря также и съ лѣвой стороны, и сдѣланъ былъ общій сигналъ: «прекратить стрѣльбу», что и было исполнено немедленно. Послѣдній звукъ выстрѣла былъ въ 1 часъ 5 мин. Такимъ образомъ, вся стрѣльба продолжалась менѣе 10 минутъ.

«Результатъ стрѣльбы неизвѣстенъ. По нѣкоторымъ собраннымъ показаніямъ, миноносецъ, бѣжавшій по правому борту, долженъ былъ сильно пострадать, а лѣвый скрылся удачно. Могли пострадать и попадавшіеся на мѣстѣ происшествія паровые бота рыбаковъ, но нельзя было не отгонять всѣми средствами атакующихъ миноносцевъ изъ опасенія причинить вредъ неосторожно вовлеченнымъ въ покушеніе судамъ мирныхъ гражданъ, изъ которыхъ нѣкоторые, бросаясь поперекъ курса отряда, забывали во время зажигать свои отличительные огни рыболовныхъ судовъ.

«Въ виду подозрительныхъ движеній рыбацкихъ паровыхъ барказовъ и не имѣя увѣренности въ томъ, что всѣ участвовавшіе въ покушеніи миноносцы устранены, я предоставилъ участъ пострадавшихъ заботамъ ихъ товарищей»<sup>1)</sup>.

Командиръ крейсера «Аврора» рассказываетъ о столкновеніи съ англійскими рыболовными судами такъ: «Въ 12 час. 50 мин. на эскадрѣ открыли боевое освѣщеніе. Въ тотъ же моментъ мы пробили «дробь-атаку» и было приказано открыть боевое освѣщеніе всѣхъ 6 прожекторовъ. Стрѣльбу мы начали значительно позже, чѣмъ броненосцы, такъ какъ трудно было рѣшить, куда направить огонь. Начали стрѣльбу, когда насъ кругомъ осыпали снарядами... Обиліе снарядовъ, направленныхъ въ насъ, привело къ заключенію, что по намъ стрѣляютъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 47. Строевой рапортъ в.-адм. Рождественскаго.

наши же броненосцы, принимая крейсеръ «Аврора» за не-  
пріятеля» <sup>1)</sup>).

Въ флагманскомъ журналѣ 2-го броненоснаго отряда о про-  
исшествіи въ Сѣверномъ морѣ записано слѣдующее: «Въ 12 час.  
50 мин. суда 1-го броненоснаго отряда открыли боевое освѣщеніе  
и, по первому выстрѣлу съ головного корабля, открыли бѣглый  
огонь, повидимому, на оба борта, въ продолженіе 17 минутъ.  
Справа по носу рыбацкіе огни. Мѣсто въ 12 час. 54 мин.:  
широта—55° 3' N-я, долгота—5° 23' O-я. Въ 12 час. 50 мин.  
пробили атаку и открыли боевое освѣщеніе. Въ виду того, что  
вокругъ кромѣ рыбацкихъ судовъ не было открыто другихъ,  
пробили отбой. Въ 1 часъ 5 мин. «Камчатка» телеграфируетъ  
«Суворову»: «Сзади насъ два миноносца, не знаемъ чьи, наши  
или чужіе, опознательный сигналъ не разобрать». Сейчасъ же  
по прекращеніи огня, крейсеръ «Аврора» сигналомъ донесъ  
адмиралу, что попавшими въ него снарядами ранены: тяжело—  
судовой священникъ отецъ Афанасій (оторвало руку) и легко—  
комендоръ Шатило. Всего въ надводный бортъ и трубы крей-  
сера было 5 попаденій 47 и 75 м/м. снарядовъ. На броненосцѣ  
«Орель» во время стрѣльбы оторвало стволъ 75 м/м. пушки.  
Эта пушка была замѣнена новой въ Виго» <sup>2)</sup>).

Части эскадры продолжали затѣмъ плаваніе по назна-  
ченію <sup>3)</sup>).

Англійская пресса, сообщая о случившемся на Доггеръ-  
Банкѣ, между прочимъ возмущалась тѣмъ, что оставшіяся на  
мѣстѣ происшествія до утра миноносцы не подавали помощи  
потерпѣвшимъ.

Между тѣмъ при нашемъ отрядѣ не было ни одного мино-  
носца и никто на мѣстѣ происшествія не оставался.

Самъ же отрядъ не подавалъ помощи паровымъ барка-  
замъ, подозрѣвая ихъ въ соучастіи въ виду ихъ упорнаго  
стремленія прорѣзать строй <sup>4)</sup>).

<sup>1)</sup> Выписка изъ путевыхъ замѣтокъ капитана 1 ранга Егорьева.

<sup>2)</sup> Выписка изъ флагманскаго журнала начальника 2 броненоснаго  
отряда.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4, Дѣло № 48, стр. 150.

<sup>4)</sup> Арх. в. шк. 4, Дѣло № 9, стр. 126. Телеграммы в.-адм. Рожествен-  
скаго изъ Виго, отъ 14 Октября 1904 г. за №№ 810 и 813.



Въ 3 часа ночи броненосный отрядъ прошелъ пловучій маякъ «Галлоперъ» и вступилъ въ Англійскій каналъ.

Утромъ справа были видны берега Англии и городъ Дувръ. Около 9 час. вечера, когда отрядъ проходилъ мимо Шербурга, гдѣ должны были находиться 3 миноносца эскадры и транспортъ «Корея», броненосецъ «Князь Суворовъ» вызывалъ ихъ по безпроводочному телеграфу. Миноносцы отвѣтили, что пришли благополучно, что французскія власти не ограничиваютъ срока стоянки и разрѣшаютъ принимать разные припасы, кромѣ боевыхъ.

11 Октября утромъ 1-й броненосный отрядъ вышелъ изъ Англійскаго канала. Вслѣдствіе мглы, береговъ не было видно. Въ полдень отрядъ прошелъ, въ 5 миляхъ, островъ Уэссанъ. Послѣ полдня отрядъ взялъ курсъ на Брестъ.

Въ первомъ часу дня нашелъ очень густой туманъ. Въ виду того, что идти Брестскимъ фарватеромъ въ туманѣ невозможно и туманъ могъ легко продержаться еще нѣсколько дней, адмиралъ рѣшилъ, чтобы не терять времени, идти съ отрядомъ въ Виго.

Поэтому, въ 3 часа дня отрядъ взялъ курсъ на мысъ Финистерре.

13 Октября въ 10 час. 30 мин. утра  
Приходъ и стоянка  
въ Виго. 1-й броненосный отрядъ, съ транспортомъ  
«Анадырь», пришелъ въ Виго.

Здѣсь первыя проявленія враждебнаго нейтралитета не заставили себя ждать.

Въ Виго прихода эскадры ожидали 5 нѣмецкихъ пароходовъ съ углемъ, которые, по постановкѣ отряда на якорь, стали подходить къ броненосцамъ и швартовиться къ нимъ. Портовые власти, однако, не дали разрѣшенія отпускать уголь. На пароходахъ съ углемъ находились испанскіе жандармы, которые не допускали нашу команду къ угольнымъ трюмамъ. Это запрещеніе распространялось также и на «Анадырь», который имѣлъ въ трюмахъ 7.000 тоннъ кардифа, запасъ вполне достаточный для снабженія отряда. Въ теченіе 30 часовъ отрядъ находился въ неизвѣстности, получить ли разрѣшеніе грузить уголь или нѣтъ. Наконецъ, 14 Октября въ 1 часъ дня вице-адмиралъ Рожественскій получилъ разрѣшеніе испанскаго пра-

вительства грузиться углемъ, при чемъ его увѣдомили, что разрѣшено принять только по 400 тоннъ угля на корабль. Отрядъ немедленно приступилъ къ погрузкѣ угля, которая была закончена къ 10 час. утра слѣдующаго дня.

Въ виду данныхъ о расходѣ угля, выведенныхъ изъ опыта перваго перехода, вице-адмиралъ Рожественскій рѣшилъ послѣ этого идти изъ Виго не прямо въ Дакаръ, какъ было предложено по первоначальному маршруту, а зайти по пути въ Танжеръ, для погрузки угля.

**Расходъ угля броненосцевъ на переходѣ.** На переходѣ отъ Скагена до Виго выяснилось, что новые броненосцы, типа «Бородино», изъ полного своего запаса въ 1050—1150 тоннъ, израсходовали отъ 870 до 970 тоннъ и что передъ погрузкой угля въ Виго на нихъ оставалось всего лишь отъ 180 до 280 тоннъ. Разстояніе отъ Скагена до Виго—около 1312 миль, скорость движенія эскадры на всемъ пути была въ среднемъ менѣе 9—8 узловъ и обстоятельства плаванія были вполнѣ благопріятны. Такой большой расходъ угля обезпокоилъ адмирала, такъ какъ при такихъ условіяхъ нельзя было довести дальность плаванія даже до 1800 миль, тогда какъ не только при пересѣченіи Индійскаго океана, но и при плаваніи вокругъ Африки не имѣлось убѣжищъ для погрузки угля даже на разстояніяхъ въ 2000 и въ 2300 миль <sup>1)</sup>.

**Задержка 1-го отряда броненосцевъ въ Виго.** Вице-адмиралъ Рожественскій намѣренъ былъ въ полдень 15 Октября сняться съ броненоснымъ отрядомъ съ якоря и идти въ Танжеръ, но неожиданно былъ задержанъ телеграфнымъ распоряженіемъ изъ Петербурга, которымъ ему сообщалось, что 1-й отрядъ долженъ остаться въ Виго впредь до улаженія дѣла о потопленіи англійскихъ рыбаковъ въ Сѣверномъ морѣ и что испанское правительство дало свое согласіе на продленіе стоянки отряда въ Виго.

**Осложненіе съ Великобританіей.** 11 Октября Министръ Иностранныхъ Дѣлъ сообщилъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ, что Великобританскій посоль

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11. Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго.

въ Петербургѣ, сэръ Гардингъ, посѣтилъ Министра, чтобы освѣдомиться, имѣются-ли въ Министерствѣ какія-либо подробности о потопленіи 2-й эскадрой англійскихъ рыболовныхъ судовъ въ Сѣверномъ морѣ.

Управляющій Морскимъ Министерствомъ отвѣчалъ, что до прибытія вице-адмирала Рожественскаго въ какой либо портъ никакихъ точныхъ свѣдѣній объ обстоятельствахъ дѣла получить невозможно, но что какъ только Министерство войдетъ въ телеграфную связь съ адмираломъ, онъ не преминетъ увѣдомить о всѣхъ подробностяхъ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ.

На другой день, 12 Октября, изъ Лондона получено было извѣстіе, что «инцидентъ» въ Сѣверномъ морѣ между нашей эскадрой и англійскими рыбаками произвелъ ужасающее впечатлѣніе на общественное мнѣніе въ Англии, что депутація Гульскихъ рыбацкихъ траулеровъ заявила правительству, что русская эскадра, разстрѣлявши нѣсколько барказовъ, не оказала даже помощи пострадавшимъ. Одновременно было сообщено, что англійская эскадра Home fleet вышла на 3 дня ранѣе расписанія на соединеніе съ эскадрою Канала въ Гибралтаръ и что туда же вышла экстренно и эскадра Средиземнаго моря. Англійскія газеты добавляли, что адмиралтейство приказало мобилизовать резервъ флота и что адмиралу Бересфорду приказано быть готовымъ, въ случаѣ выхода нашихъ судовъ изъ Виго до полученія правительственнаго разъясненія, встрѣтить ихъ въ морѣ и потребовать такового непосредственно отъ вице-адмирала Рожественскаго.

Въ теченіе 11 и 12 Октября англійское правительство нѣсколько разъ справлялось, получено ли отъ вице-адмирала Рожественскаго разъясненіе относительно происшествія въ Сѣверномъ морѣ. Но никакихъ извѣстій не было.

14 Октября утромъ была получена телеграмма отъ вице-адмирала Рожественскаго изъ Виго, слѣдующаго содержанія:

«Случай въ Сѣверномъ морѣ вызванъ былъ двумя миноносцами, шедшими въ атаку безъ огней подъ прикрытіемъ темноты на головной корабль отряда. Когда отрядъ сталъ свѣтить боевыми фонарями и открылъ огонь, тогда обнаружено было присутствіе также нѣсколькихъ малыхъ паровыхъ судовъ, похожихъ на рыболовные бота. Отрядъ старался щадить эти

бота и тотчасъ прекратилъ огонь, когда миноносцы были потеряны изъ вида. Англійская пресса возмущена тѣмъ, что эскадренный миноносецъ, оставленный отрядомъ до утра на мѣстѣ происшествія, не подавалъ помощи потерпѣвшимъ. При отрядѣ не было ни одного миноносца и никто на мѣстѣ происшествія не былъ оставленъ, слѣдовательно оставался до утра при мелкихъ паровыхъ судахъ тотъ изъ двухъ враждебныхъ миноносцевъ, который не былъ утопленъ. Отрядъ не подавалъ помощи мелкимъ паровымъ судамъ, подозрѣвая ихъ въ соучастіи, въ виду упорнаго стремленія прорѣзать строй судовъ. Нѣкоторыя совѣтъ не открывали огней, другія очень поздно»<sup>1)</sup>).

Между тѣмъ, 13 Октября англійскій министръ иностранныхъ дѣлъ Ленсдоунъ возбудилъ вопросъ о томъ, чтобы русскимъ правительствомъ были приняты возможно скорѣе слѣдующіе пункты: 1) согласіе на немедленное разслѣдованіе дѣла, наказаніе виновниковъ происшествія, въ случаѣ если таковые окажутся, допущеніе къ слѣдствію англійскихъ свидѣтелей, поддержанныхъ англійскимъ адвокатомъ, и задержаніе эскадры въ Виго для сообщенія ей необходимыхъ по сему дѣлу приказаній, такъ какъ, если эскадра уйдетъ изъ Виго, то произойдетъ слишкомъ большая потеря времени; 2) сообщеніе англійскому правительству, что русское правительство приметъ необходимыя мѣры къ тому, чтобы подобные случаи не повторялись<sup>2)</sup>).

Русское правительство дало свое принципиальное согласіе на эти предложенія, и, телеграммой отъ 15 Октября, 1-й отрядъ былъ задержанъ въ Виго, а также приказано было выслать съ броненосцевъ по одному офицеру, въ качествѣ свидѣтелей происшествія. Вмѣстѣ съ тѣмъ адмиралу сообщено, что уходъ его зависитъ отъ переговоровъ съ Англійей<sup>3)</sup>).

Дальнѣйшіе переговоры повели къ тому, что англійское правительство согласилось передать вопросъ о столкновеніи въ Сѣверномъ морѣ на разсмотрѣніе международной слѣдственной комиссіи.

Такимъ образомъ, острый кризисъ, вызванный инцидентомъ въ Сѣверномъ морѣ, продолжался очень недолго, не болѣе

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 48.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 48.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 48. Телеграммы №№ 4610 и 4622.

одной недѣли, и уже 15 Октября для дальнѣйшихъ переговоровъ между Россіей и Англійей былъ найденъ выходъ, такъ какъ обѣ державы принципиально согласились подвергнуть все дѣло разбирательству международной комиссіи.

**Разсмотрѣніе Гувльскаго инцидента въ Международной Слѣдственной Комиссіи.**

Въ дальнѣйшемъ, переговоры касались компетенціи и состава комиссіи. Со стороны Англии выдвигалась точка зрѣнія, чтобы тѣ офицеры съ эскадры адмирала Рожественскаго, которые должны [были «предстать» передъ комиссіей, занимали бы такое служебное положеніе, что могли бы нести и «отвѣтственность»<sup>1)</sup>. Выдвигалось требованіе, чтобы, въ случаѣ признанія за ними вины, они понесли бы наказаніе согласно русскимъ законамъ.

Съ этимъ желаніемъ англійскаго правительства придать международной комиссіи характеръ суда надъ русскими «отвѣтственными офицерами» русскому правительству и пришлось главнымъ образомъ бороться. Отвѣтственнымъ лицомъ, въ случаѣ если бы дѣйствія нашихъ судовъ были признаны неправильными, могъ быть только адмиралъ. Такой постановки дѣла Россія не могла допустить.

19 Октября англійское правительство сообщило свой проектъ международной комиссіи: 1) комиссія состоитъ изъ 5 членовъ, изъ которыхъ два должны занимать высокое положеніе въ англійскомъ и русскомъ флотахъ, другіе два будутъ назначены правительствами Франціи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, 5-й членъ будетъ избранъ первыми четырьмя, а въ случаѣ разногласія будетъ назначенъ одинъ изъ иностранныхъ государей; 2) комиссія разберетъ обстоятельства происшествія, для опредѣленія отвѣтственного лица, а также степени порицанія, заслуженнаго виновными; 3) комиссія сама установитъ свое дѣлопроизводство; 4) обѣ стороны обязываются доставить свѣдѣнія, нужныя комиссіи для полнаго и всесторонняго выясненія дѣла; 5) комиссія соберется въ Парижѣ; 6) комиссія представитъ отчетъ каждой изъ договаривающихся сторонъ.

Какъ видно, въ этомъ англійскомъ проектѣ все еще введенъ пунктъ объ отвѣтственности и о степени порицанія

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 48.

виновныхъ лицъ. Противъ этого возражало Морское Министерство.

Окончательное соглашеніе относительно компетенціи предполагаемой комиссіи затянулось.

6 Ноября Министръ Иностранныхъ Дѣлъ увѣдомиль Управляющаго Морскимъ Министерствомъ письмомъ о томъ, что англійское правительство приняло новую редакцію текста проекта о международной слѣдственной комиссіи по дѣлу столкновенія въ Сѣверномъ морѣ.

Новая редакція статьи 2-й проекта существенно отличалась отъ редакціи этой статьи англійскаго проекта, а именно: тогда какъ по англійской редакціи комиссія должна была выяснитъ «степень виновности» и «мѣру порицанія, заслуженнаго виновнымъ», и она какъ бы предполагала, что виновность могла быть только на русской сторонѣ,—новая редакція статьи 2-й определенно указывала на то, что комиссія по разборѣ дѣла должна установить: на которой изъ двухъ сторонъ лежитъ виновность и не лежитъ-ли она и на третьей сторонѣ (Японія).

Такимъ образомъ, 6 Ноября весь инцидентъ могъ считаться вполне улаженнымъ, и дѣло, послѣ подписанія Россіей и Англійей соглашенія о готовности передать случай на Доггерской банкѣ на разсмотрѣніе международной комиссіи, пошло своимъ обычнымъ путемъ.

Описаніе всѣхъ подробностей этого сложнаго дѣла и той упорной борьбы, которую пришлось вести нашему комиссару, вице-адмиралу Дубасову, чтобы въ «заключеніе» комиссіи не было внесено порицаніе дѣйствій вице-адмирала Рожественскаго, — не входитъ въ область настоящаго изложенія. [Здѣсь, однако, важно упомянуть о результатѣ работъ комиссіи и о томъ «заключеніи», которое она составила, такъ какъ оно касается дѣйствій 2-й эскадры.

Въ своемъ докладѣ по дѣлу о происшествіи въ Сѣверномъ морѣ <sup>1)</sup> русской комиссаръ, вице-адмиралъ Дубасовъ, пишетъ: «Въ присутствіе миноносцевъ я самъ въ концѣ концовъ потерялъ всякую вѣру, а отстаивать эту версію при

**Заключеніе Междуна-  
родной Слѣдственной  
Комиссіи.**

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 49.

такихъ условіяхъ было, разумѣется, невозможно. Необходимо было ограничиться тезисомъ, что суда, принятыя русскими офицерами за миноносцы, занимали относительно эскадры такое положеніе, что въ виду совокупности обстоятельствъ, заставившихъ вице-адмирала Рожественскаго ожидать въ эту ночь нападенія, суда эти нельзя было не признать подозрительными и не принять рѣшительныхъ мѣръ противъ ихъ нападенія; словомъ, что эскадра, обнаруживъ эти суда, не могла не признать себя въ виду серьезной опасности и потому не прибѣгнуть къ совершенно законнымъ оборонительнымъ мѣрамъ самозащиты. Этотъ тезисъ я и рѣшилъ сдѣлать своею главною опорною точкою, тѣмъ болѣе, что единственный надежный союзникъ, на котораго я могъ рассчитывать, адмиралъ Фурнье (комиссаръ Франціи) держался того же взгляда на дѣло.»

25 Февраля 1905 года состоялось послѣднее засѣданіе международной слѣдственной комиссіи, на которомъ былъ прочитанъ «заключительный докладъ» комиссіи. Докладъ состоитъ изъ 17 параграфовъ, и здѣсь приводятся въ переводѣ съ французскаго языка содержаніе и важнѣйшія мѣста этого доклада.

**Заключительный докладъ комиссаровъ, составленный на основаніи ст. 6-й С.-Петербургской Декларации отъ 12/25 Ноября 1904 года.**

Докладъ касается хода работъ и кончается заявленіемъ, что комиссары полагаютъ, что они достаточно освѣтили причины инцидента и одновременно съ этимъ установили вытекающую изъ него отвѣтственность.

Комиссары детально разобрали обстоятельства стоянки эскадры у Скагена, полученные ею извѣстія отъ русскихъ агентовъ и принятыя ею мѣры предосторожности.

Они подробно изложили порядокъ слѣдованія эшелоновъ эскадры отъ Скагена и скорость ихъ хода и, наконецъ, разобрали случай отдѣленія транспорта «Камчатка» отъ своего отряда, при чемъ, по ихъ мнѣнію, «это случайное отдѣленіе было, можетъ быть, косвенной причиною всѣхъ послѣдовавшихъ событій».

Комиссары установили, что адмиралъ Рожественскій имѣлъ основаніе думать, что миноносцы, по которымъ стрѣляла «Камчатка», могли догнать эскадру и атаковать ее. Поэтому, адми-

раль, сигналомъ приказавъ своему отряду усилить бдительность и ожидать атаки съ кормы, поступилъ правильно.

Общія мѣры, принятыя адмираломъ на эскадрѣ, а именно, что на ходу, на мостикѣ, должны были постоянно находиться или командиръ, или старшій офицеръ и что вахтенному начальнику было разрѣшено открывать огонь, въ случаѣ, если атака миноносцевъ будетъ вестись съ носа,—большинство членовъ комиссіи нашло соответствующими «военному времени и, въ частности, тому положенію, въ которомъ находился адмираль, не имѣвшій возможности провѣрить тѣ тревожные слухи, которые ему передавались агентами его правительства».

Разбирая обстоятельства погоды, комиссары признали, что было очень темно и дулъ свѣжій вѣтеръ, когда эскадра подходила къ тому мѣсту, гдѣ находилась флотилія рыболовныхъ судовъ, занятая ловлей. На основаніи свидѣтельскихъ показаній рыбаковъ было установлено, «что всѣ эти суда несли положенные предписаніемъ огни и двигались сообразно своимъ обычнымъ правиламъ, подѣ начальствомъ старшины, дѣйствуя по условнымъ ракетнымъ сигналамъ, которые онъ дѣлалъ». При этомъ комиссары подчеркнули то обстоятельство, что и адмираль не получилъ никакихъ тревожныхъ извѣщеній отъ тѣхъ отрядовъ, которые шли впереди него, и что адмираль Фелькерзамъ, проходя мимо тѣхъ же рыбацкихъ судовъ, освѣщалъ ихъ и признавалъ ихъ за рыбацкія суда.

«Отрядъ, находившійся подѣ личной командой адмирала Рожественскаго, доходитъ до мѣста рыбной ловли; вниманіе офицеровъ привлечено зеленой ракетой, которая кажется подозрительной, и, наконецъ, въ бинокль, въ разстояніи 18—20 кабельтововъ, открывается судно, которое также кажется имъ подозрительнымъ потому, что, повидимому, не несетъ никакихъ огней и направляется на броненосецъ «Суворовъ». При свѣтѣ прожекторовъ, на мостикѣ броненосца «Суворовъ» думаютъ, что видятъ миноносецъ, идущій большимъ ходомъ, и на основаніи этихъ признаковъ адмираль приказываетъ открыть огонь по этому неизвѣстному судну».

Большинство комиссаровъ выражаетъ относительно этого обстоятельства мнѣніе, что отвѣтственность за этотъ актъ падаетъ на адмирала Рожественскаго.



«Броненосецъ «Суворовъ» видитъ небольшое судно у себя по носу, отклоняется влѣво, чтобы разойтись съ нимъ, и, освѣтивъ его прожекторомъ, видитъ рыбацкое судно. Адмиралъ дѣлаетъ сигналъ не стрѣлять по этому судну и одновременно отдаетъ распоряженіе не стрѣлять по рыбацкимъ судамъ. Далѣе броненосецъ «Суворовъ» усматриваетъ по лѣвому борту еще подозрительное судно и также открываетъ по нему огонь».

Согласно принятымъ на эскадрѣ общимъ правиламъ, цѣль при ночной стрѣльбѣ указывалась наведеніемъ на нее прожектора. Но такъ какъ всѣ корабли двигали лучами прожекторовъ во всѣхъ направленіяхъ, одновременно съ прожекторами флагманскаго судна, то было трудно избѣжать беспорядка.

Стрѣльба, продолжавшаяся въ теченіе 10—12 минутъ, причинила большія поврежденія рыбацкимъ судамъ. Одно изъ нихъ затонуло, а четыре получили значительныя поврежденія.

Получилъ поврежденіе также и русскій крейсеръ «Аврора».

Большинство членовъ комиссіи признаетъ, что у нихъ недостаетъ данныхъ для того, чтобы составить себѣ точное представленіе о томъ, противъ какой цѣли былъ направленъ огонь русскихъ судовъ, но всѣ единогласно признали, что суда рыболовной флотиліи не совершили никакого враждебнаго дѣйствія. Такъ какъ ни среди рыболовныхъ судовъ, ни по близости отъ мѣста дѣйствія не было какихъ-либо миноносцевъ, то приказаніе адмирала открыть огонь не можетъ быть оправдано.

Русскій комиссаръ, не раздѣляя этого взгляда, высказывалъ убѣжденіе, что именно подозрительныя суда, приближавшіяся къ эскадрѣ съ враждебными намѣреніями, вызвали открытіе огня.

Что касается до цѣли, по которой велась эта стрѣльба, то тотъ фактъ, что въ крейсеръ «Аврора» попало нѣсколько снарядовъ 47 м/м. и 75 м/м. калибровъ, даетъ основаніе предположить, что этотъ крейсеръ, а можетъ быть и другія русскія суда, оказавшіяся случайно по близости отъ броненосца «Суворовъ», могли вызвать своимъ внезапнымъ появленіемъ открытіе огня.

Относительно этого комиссары констатировали, что имъ недостаетъ важныхъ данныхъ для того, чтобы установить тѣ причины, которыя вызвали продолженіе огня съ лѣваго борта.

При этой стрѣльбѣ могло случиться, что нѣкоторыя изъ рыбацкихъ судовъ могли быть приняты въ послѣдствіи за первоначальную цѣль и могли подвергаться прицѣльному огню. Другія, напротивъ, могли быть повреждены огнемъ, направленнымъ противъ болѣе отдаленныхъ цѣлей.

Это соображеніе, впрочемъ, не противорѣчитъ и впечатлѣніямъ, вынесеннымъ нѣкоторыми изъ рыбаковъ, которые, видя попаданія въ свои суда и одновременно будучи освѣщаемы лучами прожекторовъ, могли считать, что огонь направленъ именно по нимъ.

Огонь съ праваго борта, даже если стать на точку зрѣнія русской версіи, по мнѣнію большинства комиссаровъ, продолжался долѣе, чѣмъ было нужно.

Во всякомъ случаѣ, комиссары единогласно признали, что адмираломъ Рожественскимъ лично было сдѣлано все, чтобы стрѣльба не велась по тѣмъ судамъ, которыя были признаны рыбацкими судами.

Послѣ сигнала съ крейсера «Дмитрій Донской» адмиралъ рѣшилъ сдѣлать общій сигналъ — прекратить огонь, и эскадра продолжала свой путь.

Большинство членовъ комиссіи сожалѣетъ, что адмиралъ не озаботился, проходя черезъ Па-де-Кале, увѣдомить власти двухъ сосѣднихъ государствъ о томъ, что онъ былъ принужденъ открыть огонь, будучи вблизи рыбацкихъ судовъ неизвѣстной національности, и о томъ, что эти суда нуждаются въ помощи.

Заканчивая свое заключеніе, комиссары объявили, что сужденія, формулированныя въ немъ, ни въ какомъ случаѣ не имѣютъ цѣлью набросить тѣнь ни на военную доблесть, ни на чувство человѣколюбія адмирала Рожественскаго и личнаго состава его эскадры.

«Въ заключеніе же настоящаго изложенія необходимо упомянуть, что разслѣдованіе съ нашей стороны установило: 1) что среди рыболовной флотиліи по Доггерской банкѣ не было ни японскихъ миноносцевъ, ни миноносцевъ другихъ націй; 2) что въ Англіи не строились миноносцы для Японіи для какихъ-либо дѣйствій въ Сѣверномъ морѣ; 3) что по свѣдѣніямъ, полученнымъ съ разныхъ сторонъ, датская полиція и русскіе тайные агенты снабжали адмирала такими свѣдѣніями, что онъ не могъ

сомнѣваться въ присутствіи японскихъ миноносцевъ въ Сѣверномъ морѣ».

Гульская коммиссія закончила работы въ половинѣ Февраля 1905 г.

17 Февраля 1905 г. вице-адмиралъ Рожественскій получилъ въ Носси-бе, на островѣ Мадагаскарѣ, телеграмму Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, въ которой онъ сообщалъ ему, что въ заключительномъ постановленіи члены коммиссіи признали дѣйствія его и чиновъ эскадры незаслуживающими ни малѣйшаго порицанія и вполне правильными, какъ въ смыслѣ исполненія военнаго долга, такъ и въ отношеніи принципа гуманности, и что вопросъ о наличіи миноносцевъ остался невыясненнымъ и въ заключеніи коммиссіи о нихъ не упоминается.

Возвратимся къ стоянкѣ эскадры въ Виго послѣ злополучнаго перехода ея Сѣвернымъ моремъ.

Задержка эскадры въ Виго, по настоянію великобританскаго правительства, спутывала всѣ расчеты адмирала. Письма его отсюда обнаруживаютъ крайнее напряженіе нервовъ, вызвавшее у него даже сомнѣніе въ цѣлесообразности предстоящей стратегической задачи похода 2-й эскадры. Мрачное настроеніе адмирала нѣсколько разсѣялось послѣ того, какъ онъ имѣлъ счастье получить слово ободренія отъ Государя Императора:

*«Мысленно душою съ вами и моей дорогой эскадрой. Увѣренъ, что недоразумѣніе скоро кончится. Вся Россія съ вѣрою и крѣпкой надеждою взираетъ на васъ».*

Вице-адмиралъ Рожественскій немедленно отвѣтилъ Государю Императору:

*«Эскадра единою душою у престола Вашего Императорскаго Величества»* <sup>1)</sup>).

16 Октября, на другой день послѣ полученія телеграммы о задержаніи эскадры, вице-адмиралъ Рожественскій отвѣчалъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ: «Я здѣсь совершенно буду отрѣзанъ отъ всякихъ сообщеній съ эскадрою, дальнѣйшее

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 380. Приказъ Командующаго 2-ю Тихоокеанскою эскадрою, отъ 15 Октября 1904 г.

промедленіе будетъ непоправимымъ. Покорно прошу телеграфировать, когда ожидается рѣшеніе» <sup>1)</sup>).

17 Октября пришла телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, подтверждавшая задержаніе 1-го отряда.

Въ отвѣтъ на нее вице-адмиралъ Рожественскій запросилъ о причинѣ задержки только новыхъ броненосцевъ; по его мнѣнію, офицеры, свидѣтели по Гульскому инциденту, могли бы выѣхать и изъ Танжера <sup>2)</sup>).

Въ какомъ душевномъ состояніи былъ адмиралъ въ эту минуту, видно изъ слѣдующей телеграммы, посланной имъ въ этотъ же день:

«Если мое распоряженіе о дальнѣйшемъ слѣдованіи отряда Фелькерзама должно быть отмѣнено, прошу телеграфировать. Если для дальнѣйшаго движенія новыхъ броненосцевъ требуется смѣнить меня, какъ пишутъ англійскія газеты, то искренно прошу ускорить, иначе преемнику моему потребуется создавать новую организацію. Не зная ни цѣли, ни причины пребыванія своего въ иностранномъ портѣ, безъ связи съ остальными частями, не могу командовать эскадрой» <sup>3)</sup>).

18 Октября адмираломъ было получено Посылка съ 1-го отряда броненосцевъ, офицеровъ, свидѣтелей по инциденту въ Сѣверномъ морѣ. приказаніе выслать 4-хъ офицеровъ, свидѣтелей происшествія въ Сѣверномъ морѣ. Командированы были съ броненосцевъ: «Князь Суворовъ» — капитанъ 2 ранга Кладо, «Императоръ Александръ III» — лейтенантъ Элиссъ, «Бородино» — мичманъ Шрамченко, и съ транспорта «Анадырь» — мичманъ Оттъ. Съ броненосца «Орель» никто не былъ посланъ <sup>4)</sup>).

Того же 18-го числа, ночью, получено было адмираломъ разрѣшеніе слѣдовать дальше.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго № 826.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго № 382.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго № 384.

<sup>4)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 13. Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 22 Сентября за № 3291.

Наблюденіе англійскихъ крейсеровъ за 1-мъ отрядомъ броненосцевъ.

Около 4-хъ часовъ пополудни, 16 Октября, въ Виго пришелъ англійскій крейсеръ и тотчасъ же вступилъ въ переговоры по беспроволочному телеграфу съ державшимся въ морѣ другимъ крейсеромъ, бывшимъ подъ флагомъ контръ-адмирала командующаго крейсерскимъ отрядомъ Средиземнаго моря.

По постановкѣ на якорь, командиръ англійскаго крейсера явился съ визитомъ къ вице-адмиралу Рожественскому и, узнавъ, что адмираль намѣренъ отдать ему визитъ на другой день, снялся съ якоря и ушелъ въ сосѣднюю бухту, куда стянулись и прочіе англійскіе крейсера и откуда они по-одиночкѣ выходили въ море на видъ Виго, чтобы наблюдать за отрядомъ.

17 Октября англійскій крейсеръ вернулся снова на рейдъ Виго и, принявъ отвѣтный визитъ адмирала, сейчасъ же ушелъ въ море.

Плаваніе 1-го отряда броненосцевъ отъ Виго до Танжера.

19 Октября, въ 7 час. утра, 1-й отрядъ броненосцевъ, съ транспортомъ «Анадырь», снялся съ якоря и пошелъ въ Танжеръ.

Въ предѣлахъ территоріальныхъ водъ отрядъ сопровождалъ испанскій крейсеръ.

Въ слѣдъ отряду, сейчасъ же по выходѣ его въ море, вступили одинъ за другимъ четыре англійскихъ крейсера, которые и слѣдовали за нимъ неотступно до самаго Танжера.

По ночамъ, для точнаго опредѣленія курса отряда, англійскіе крейсера проходили подъ носомъ русскаго флагманскаго корабля, шли въ створѣ огней эскадры и затѣмъ отходили на фланги.

Днемъ эти крейсера выстраивались то съ одной, то съ другой стороны нашей кильватерной колонны, то шли фронтomъ впереди нея, то заходили въ кильватерь.

Англичане старались держаться днемъ не ближе двухъ миль, а ночью приближались до двухъ-трехъ кабельтовоу къ нашимъ броненосцамъ.

На нашихъ судахъ орудія были заряжены, и адмираль, описывая дѣйствія англичанъ, доносилъ, что онъ даже опасался, чтобы наши пушки не застрѣляли безъ приказанія, если будутъ продолжаться столь вызывающія дѣйствія англичанъ.

Въ Танжеръ 2-я Тихоокеанская эскадра  
 Стоянка эскадры въ Танжеръ. прибыла по частямъ.

Первыми пришли 16 Октября, подъ начальствомъ контръ-адмирала Фелькерзама, эскадренные броненосцы—«Ослябя», «Сисой Великій», «Наваринъ» и транспорты «Метеоръ» и «Малайя».

Затѣмъ, въ тотъ же день, прибылъ контръ-адмиралъ Энквистъ, съ крейсерами «Дмитрій Донской» и «Аврора» и транспортомъ «Камчатка», а также отрядъ легкихъ крейсеровъ—«Свѣтлана», «Жемчугъ» и «Алмазь», подъ начальствомъ капитана 1 ранга Шеина.

Вслѣдъ затѣмъ пришли оба отряда миноносцевъ. Первый изъ нихъ въ 5 час. того же дня ушелъ въ Алжиръ, а второй отрядъ, вмѣстѣ съ причисленнымъ къ нему транспортомъ «Китай», ушелъ туда же 17 Октября утромъ.

1-й отрядъ броненосцевъ, подъ начальствомъ самого Командующаго эскадрою, пришелъ въ Танжеръ, вмѣстѣ съ транспортомъ «Анадырь», лишь 21 Октября, въ третьемъ часу дня.

Такимъ образомъ, въ бухтѣ собрались все наши суда, за исключеніемъ буксирнаго парохода «Русь», отправленнаго впередъ прямо въ Дакаръ, транспорта «Китай», направленнаго съ миноносцами въ Алжиръ, и транспорта «Князь Горчаковъ», направленнаго въ Суду. Кромѣ русскихъ судовъ, на Танжерскомъ рейдѣ стояли два французскихъ крейсера и одинъ англійскій крейсеръ.

Танжеръ оказался гостепріимнымъ портомъ, гдѣ эскадрѣ не только не чинили какихъ-либо препятствій, но приняли ее съ полнымъ радушіемъ.

Губернаторъ встрѣтилъ пріѣхавшаго къ нему съ визитомъ адмирала, какъ желаннаго гостя, привѣтствовалъ его отъ имени султана Марокко и предложилъ стоять на рейдѣ, сколько пожелаетъ, и дѣлать, что угодно.

Англійскій консулъ протестовалъ противъ стоянки русскихъ военныхъ судовъ, но безуспѣшно.

За время стоянки въ Танжерѣ къ эскадрѣ присоединились: пароходъ-госпиталь «Орель» и пароходъ-рефрижераторъ «Espérance» (подъ французскимъ флагомъ). На послѣднемъ было 100 тоннъ мяса въ замороженномъ видѣ.

**Раздѣленіе эскадры.** 21 Октября, въ 9 часовъ вечера, отъ эскадры отдѣлился отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама, въ составѣ: броненосцевъ — «Сисой Великій» и «Наваринъ» и крейсеровъ — «Свѣтлана», «Жемчугъ» и «Алмазь». Отрядъ этотъ былъ отправленъ, съ заходомъ въ Суду, черезъ Суэцкій каналъ. Въ Судѣ къ отряду должны были присоединиться всѣ миноносцы, транспорты — «Китай» и «Князь Горчаковъ» и 7 черноморскихъ транспортовъ.

Первоначально было предположено послать Суэцкимъ каналомъ только три легкихъ крейсера, но затѣмъ вице-адмиралъ Рожественскій рѣшилъ подкрѣпить этотъ отрядъ двумя броненосцами — «Сисой Великій» и «Наваринъ». Къ этому адмирала побудили тѣ соображенія, что, въ виду ненадежности холодильниковъ броненосца «Наваринъ» и котловъ броненосца «Сисой Великій», для этихъ броненосцевъ предпочтительнѣе было избрать болѣе короткій путь, а кромѣ того еще то, что противъ однихъ слабыхъ крейсеровъ и миноносцевъ японцы могли бы выслать въ Красное море 2—3 сильныхъ крейсера, тогда какъ противъ отряда, усиленнаго двумя броненосцами, имъ пришлось бы выслать слишкомъ значительныя силы, что адмиралъ считалъ невыполнимымъ даже при предприимчивости японцевъ<sup>1)</sup>.

**Погрузка угля въ Танжерѣ.** Стоянка у Танжера была неблагоприятна для погрузки угля. Въ бухту заходила зыбь, при восточномъ вѣтрѣ отъ 5 до 7 балловъ. Нѣмецкіе угольные пароходы, швартовившіеся у броненосцевъ, мяти себѣ борта, а броненосцы рисковали болѣе или менѣе крупными поломками.

Вслѣдствіе свѣжаго вѣтра, погрузка временно была прекращена.

Послѣ полдня 22 Октября значительно стихло, работы возобновились, и погрузка угля пошла сравнительно успѣшно: броненосцы принимали, въ среднемъ, по пятидесятитоннѣ въ часъ.

Надо замѣтить, что этой успѣшности въ погрузкѣ угля способствовало объявленіе Командующимъ эскадрой денежныхъ премій за быстроту погрузки.

<sup>1)</sup> Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 22 Октября 1904 г. за № 3291.

На предстоявшій переходъ въ Дакаръ, въ 1500 миль, новымъ броненосцамъ было приказано заполнить углемъ и кочегарныя отдѣленія неработавшихъ котловъ, такъ какъ адмиралъ опасался, чтобы, при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ погоды или въ случаѣ задержки эскадры въ пути для исправленія поломокъ, суда не остались безъ угля. Поэтому броненосцы доприняли въ Танжерѣ, въ среднемъ, по 1200 тоннъ угля.

Недопринято было съ пароходовъ около 10.000 тоннъ угля, изъ которыхъ 6000 тоннъ были направлены въ Судскую бухту, а 4000 тоннъ въ Дакаръ.

---



### Г Л А В А  ІІІ.

#### Походъ главныхъ силъ эскадры отъ Танжера къ о. Мадагаскару.

Переходъ изъ Танжера въ Дакаръ. Стоянка въ Дакарѣ. Переходъ изъ Дакара въ Габунъ. Стоянка въ устьѣ рѣки Габунъ у порта Либрвиль. Переходъ въ Great Fish Bay. Стоянка въ Great Fish Bay. Переходъ изъ Great Fish Bay въ Angra Pequena. Стоянка въ бухтѣ Angra Pequena. Переходъ изъ Angra Pequena на о. Мадагаскаръ.

23 Октября въ 7 час. утра эскадра вице-адмирала Рожественскаго начала сниматься съ якоря. Въ началѣ девятаго часа утра, построившись въ походный порядокъ двухъ кильватерныхъ колоннъ, эскадра двинулась въ путь. Правую колонну составляли броненосцы: «Князь Суворовъ», «Императоръ Александръ III», «Бородино», «Орель» и «Ослябя»; лѣвую—транспорты: «Камчатка», «Анадырь», «Метеоръ», «Корея» и «Малайя». Въ замкѣ эскадры, въ строѣ клина, шли крейсера: «Адмиралъ Нахимовъ», «Аврора» и «Дмитрій Донской», подъ командою контръ-адмирала Энквиста, который перенесъ свой флагъ на крейсеръ «Адмиралъ Нахимовъ». Въ разстояніи одной мили, сзади эскадры, шелъ пароходъ—госпиталь «Орель».

Разстояніе между колоннами—5 каб., между судами—2 каб. и до крейсеровъ—7 каб.

Плаваніе до Дакара замедлилось вслѣдствіе поврежденія на транспортѣ «Малайя», изъ-за чего эскадра простояла на мѣстѣ шесть часовъ, въ ночь на 26 Октября.

27 Октября въ 4 часа дня эскадра пересѣкла тропикъ Рака. Въ продолженіе всего перехода погода стояла вполне благоприятная.

Путь, которымъ шла эскадра, былъ вдали отъ обычныхъ пароходныхъ рейсовъ, поэтому ни встрѣчныхъ, ни попутныхъ судовъ почти не было видно.

Англійскіе крейсера продолжали слѣдовать за эскадрою, но днемъ держались очень далеко, ночью же подходили ближе.

Послѣ того какъ эскадра спустилась южнѣ Канарскихъ острововъ, англичане перестали слѣдить за нею.

Въ 9 часовъ утра, 30 Октября, эскадра пришла въ Дакаръ и стала на якорь. Переходъ отъ Танжера (1600 м.) былъ сдѣланъ въ 169 часовъ, со среднею скоростью 9,4 узла.

**Стоянка въ Дакарѣ.** Въ Дакарскомъ проливѣ ждали прихода эскадры 11 нѣмецкихъ и 1 англійскій—пароходы съ углемъ, пароходъ «Espérance» съ провизіей и буксиръ «Русь», прибывшій изъ Бреста.

Французскія власти, разрѣшившія вначалѣ производить погрузку угля въ предѣлахъ территоріальныхъ водъ, затѣмъ отказали въ этомъ, въ виду протеста японскаго правительства о снабженіи судовъ 2-й эскадры углемъ во французскихъ портахъ. Французское правительство просило вице-адмирала Рожественскаго, чтобы погрузка угля въ будущемъ производилась не въ самыхъ портахъ, а съ угольныхъ судовъ, въ бухтахъ, удаленныхъ отъ телеграфныхъ сообщеній. Такое предложеніе французскаго правительства вызвало протестъ Командующаго эскадрою. «Прошу»—телеграфировалъ онъ въ Петербургъ—«энергичнаго представленія правительства о безусловномъ разрѣшеніи пользоваться французскими портами для погрузки угля. Безъ этого экспедиція невычислима. Нельзя рисковать огромными броненосцами, разыскивая необитаемыя и неописанныя бухты»<sup>1)</sup>. Но эти протесты Командующаго эскадрою разбивались о кодексъ международнаго права и деклараціи о нейтралитетѣ, нарушеніе которыхъ вызывало весьма непріятныя послѣдствія для дружественной націи. Это были только первые результаты отсутствія дипломатической подготовки похода, отвергнутой самимъ вице-адмираломъ Рожественскимъ.

По просьбѣ Командующаго эскадрою, генераль-губернаторъ согласился вторично телеграфировать въ Парижъ, что онъ уже далъ разрѣшеніе грузить уголь и проситъ оставить его въ силѣ или ограничиться нѣкоторымъ сокращеніемъ разрѣшеннаго количества.

<sup>1)</sup> Телеграмма в.-адм. Рожественскаго изъ Дакара, отъ 1 Ноября 1904 г. за № 776.

Въ 6 час. вечера погрузка уже началась.

Зыбь, заходившая изъ океана въ совершенно открытую Дакарскую бухту, сдѣлала очень затруднительною разгрузку пароходовъ съ углемъ бортъ о бортъ съ судами эскадры.

Пароходы, стоявшіе у крейсеровъ «Дмитрій Донской» и «Аврора» и у транспорта «Корея», помяли себѣ борта. Благодаря маловѣтрію, оказалось возможнымъ завести верпа и держаться противъ зыби, имѣя только килевую качку, при которой ошвартовленные пароходы страдали значительно менѣе.

31 Октября былъ чрезвычайно трудный день, въ который личный составъ эскадры долженъ былъ впервые грузить уголь при страшной тропической жарѣ. Погрузка началась въ 4 часа утра. Въ ней принималъ горячее участіе весь личный составъ. Люди были раздѣлены на 2 смѣны, которыя работали день и ночь. Работа происходила при полномъ штилѣ, при температурѣ, не падавшей ниже  $26^{\circ}$  R, въ теченіе 29 часовъ подъ-рядъ. Всѣ суда эскадры были окутаны облакомъ угольной пыли. Всѣ безъ исключенія офицеры и команда работали, обливаясь потомъ, съ паклею, зажатою въ зубахъ, чтобы не задохнуться отъ угольной пыли. Въ трюмахъ температура достигала  $40^{\circ}$  R.

Было много случаевъ, что люди не выдерживали и валились съ ногъ. Такихъ людей немедленно выносили на рукахъ, клали подъ душъ и приводили въ чувство. Немного отдохнувъ, они опять возвращались къ прерванной работѣ. Все же, несмотря на такія усилія, работа кипѣла и погрузка быстро двигалась.

Въ этотъ день было нѣсколько случаевъ легкихъ солнечныхъ ударовъ, по счастью, прошедшихъ благополучно. Но на другой день, 1 Ноября, уже послѣ погрузки, скончался вахтенный начальникъ броненосца «Ослябя», лейтенантъ Нелидовъ.

Вечеромъ 31 Октября генераль-губернаторъ получилъ изъ Парижа отрицательный отвѣтъ на свою телеграмму, совершенно запрещающій грузить уголь въ Дакаръ въ предѣлахъ территориальныхъ водъ.

Погрузка была окончена и корабли стали приводиться въ порядокъ и чистоту.

Донося Управляющему Морскимъ Министерствомъ о затрудненіяхъ съ погрузками угля, вице-адмиралъ Рожественскій

высказывалъ жалобы на нашихъ контрагентовъ, которые запрещали своимъ пароходамъ слѣдовать за эскадрою и требовали, чтобы имъ былъ впередъ указанъ портъ, въ который надлежитъ придти къ опредѣленному сроку. Въ донесеніи вице-адмиралъ Рожественскій писалъ, что такихъ портовъ, которые могли бы быть указаны, какъ мѣста для погрузки угля, по пути эскадры нѣтъ и что всѣ колониальныя власти Африки предупреждены своими правительствами не допускать его эскадру въ порта и въ предѣлы територіальныхъ водъ. Поэтому онъ проситъ воздѣйствовать на компанію [Hamburg-American Line отменить свое запрещеніе пароходамъ компаніи слѣдовать за эскадрою, для того, чтобы, пользуясь хорошею погодою, грузить уголь внѣ портовъ съ пароходовъ на суда эскадры при посредствѣ барказовъ <sup>1)</sup>).

Вечеромъ 2 Ноября адмираломъ были отправлены изъ Дакара: пароходъ-рефрижераторъ «Espérance» и 2 нѣмецкихъ парохода съ углемъ—въ Габунъ, 5 такихъ же пароходовъ—по пути въ Ангра-Пеквена и три пустыхъ парохода—въ Германію. Въ Дакаръ были оставлены два парохода съ углемъ въ 8000 тоннъ груза для вспомогательныхъ крейсеровъ, которые должны были вскорѣ присоединиться къ эскадрѣ.

Въ виду предстоявшаго перехода въ 1500 миль, Командующій эскадрою приказалъ принять полуторный запасъ угля, для чего подъ уголь были отведены на броненосцахъ: 1) батареи 75 м/м. пушекъ, 2) отдѣленія носового миннаго аппарата, 3) бани, прачешная, сушильни, 4) проходы у котельныхъ кожуховъ, 5) запасные выходы изъ кочегарокъ и 6) кормовые сръзы.

Броненосцы приняли угля:

	Т о н н ы.	
	Принято всего.	Погрузка въ 1 часъ.
бр. «Князь Суворовъ» . . . . .	1725	58,9
» «Имп. Александръ III» . . . . .	1780	60,9
» «Бородино» . . . . .	1747	43,7
» «Орель» . . . . .	1620	41
» «Ослабя» . . . . .	1300	33

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 19. Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 31 Октября 1904 г. за № 3335.

Среди телеграммъ, полученныхъ въ Дакаръ вице-адмираломъ Рожественскимъ отъ Морского Министерства, наиболѣе важныя заключали сообщенія, что, вслѣдствіе протеста Японіи, французское правительство, во избѣжаніе политическихъ затрудненій изъ за приѣмки угля нашими судами ранѣе истеченія трехъ мѣсяцевъ послѣ приѣмки тѣмъ же судномъ угля во французскомъ портѣ, (вынуждено настаивать, чтобы наши суда, которыя уже брали уголь во французскихъ портахъ, производили бы погрузку не въ самомъ портѣ, а въ спокойныхъ бухтахъ, вблизи портовъ. Такъ какъ суда контръ-адмирала Фелькерзама заходили въ Алжиръ и Бизерту, то и ему сообщено вышеизложенное и предложено распорядиться по его усмотрѣнію переводомъ угольщиковъ изъ Джибути въ одну изъ глубокихъ бухтъ побережья, для перегрузки <sup>1)</sup>).

Въ телеграммахъ сообщалось также, что 2 Ноября выходятъ изъ Либавы вспомогательные крейсера «Смоленскъ» и «Петербургъ» и что они пойдутъ Суэцкимъ каналомъ вмѣстѣ съ крейсерами «Олегъ» и «Изумрудъ» и 5 миноносцами, а также что крейсеръ «Кубань» ушелъ изъ Либавы 30 Октября, транспортъ же «Иртышъ» еще исправляется и уходъ его еще не рѣшенъ.

Главный Морской Штабъ увѣдомлялъ, кромѣ того, что три японскихъ крейсера готовятся напасть на нашъ флотъ по западную сторону Малайскаго архипелага и держатся близъ Коломбо, снабженные минами загражденія. Получены также свѣдѣнія, что японцы знаютъ мѣсто рандеву нашихъ эскадръ въ Индійскомъ океанѣ <sup>2)</sup>).

Однако, ни въ одной изъ Министерскихъ телеграммъ на имя вице-адмирала Рожественскаго не было ни одного слова о нашей арміи, о 1-й Тихоокеанской эскадрѣ, о неудачахъ на р. Шахэ, о Портъ-Артурѣ и Владивостокѣ и, вообще, о всемъ томъ, что Командующему эскадрой знать было необходимо.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 159. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 28 Октября 1904 г.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 177. Телеграмма к.-адм. Виреніуса, отъ 3 Ноября 1904 г. за № 4881.

3 Ноября эскадра снялась съ якоря и **Переходъ изъ Дакара въ Габунъ.** направилась къ берегамъ Габуна.

По выходѣ изъ Дакара эскадра три дня шла благополучно. Затѣмъ начались мелкія аваріи, которыя задерживали эскадру. Такъ, на броненосцѣ «Князь Суворовъ» испортился электрическій приводъ рулевой машины, на «Бородино» лопнулъ бугель эксцентрика цилиндра низкаго давленія. Пока его замѣняли, «Бородино» шелъ подъ одною машиною около 36 часовъ. Но болѣе всего эскадра терпѣла отъ поломокъ различныхъ частей механизмовъ парохода «Малайя».

Въ донесеніи, отъ 15 Ноября 1904 года, Командующій эскадрою говоритъ, что на переходѣ отъ Дакара до Габуна, разстояніе между которыми равно 2100 миль, движеніе эскадры было задержано главнымъ образомъ исправленіемъ поломокъ парохода «Малайя», который пришлось 1000 миль вести на буксирѣ парохода «Русь».

«Плывемъ такъ, какъ я и предполагалъ»—писалъ вице-адмиралъ Рожественскій <sup>1)</sup>. «Ежедневно 3—4 остановки изъ-за поломокъ на разныхъ корабляхъ, такъ что, расходуя уголь на столько котловъ, чтобы имѣть 250 миль въ сутки, мы въ дѣйствительности продвигаемся, въ среднемъ, миль 200. До сихъ поръ еще идутъ поломки, которыя можно чинить своими средствами, а случится что-нибудь, требующее ввода въ докъ,—и наше дѣло пойдетъ на самоуничтоженіе: никто на свѣтѣ насъ въ докъ не пуститъ. Плаваніе осложняется тѣмъ, что нельзя оторваться отъ берега (чтобы всегда имѣть пристанище для погрузки угля), а берега здѣсь низменны. На третій день по выходѣ изъ Дакара, въ открытомъ океанѣ «Дмитрій Донской» всосалъ песокъ своимъ кингстономъ,—значить былъ на мелкомъ мѣстѣ. Пока это замѣтили, пока собрались бросить лотъ, крейсеръ успѣлъ, конечно, значительно отойти отъ мѣста, на которомъ это случилось, но все-таки лотъ показалъ 60 сажень и досталъ такой же самый грунтъ песокъ, какой былъ всосанъ кингстономъ. А между тѣмъ по картѣ на этомъ мѣстѣ показана глубина въ 2000 сажень. Вотъ какія неточности въ открытомъ мѣстѣ. Значить, подъ берегомъ, гдѣ приходится искать защиты отъ вѣтра и зыби для перегрузки угля, и подавно можно натолкнуться на сюрпризы,

<sup>1)</sup> Журналь «Море». 1911 г. № 6. Письма в.-адм. Рожественскаго. Стр. 35—36.

а пригнугься броненосцу здѣсь, вдали отъ всякихъ портовыхъ средствъ, — равносильно полной гибели. Такія глубокосидящія суда, какъ наши, никогда не подходили къ этимъ берегамъ, а броненосцы линейные и вообще этимъ путемъ никогда не плавали, такъ что я при каждомъ приближеніи къ берегу нахожусь въ смертельномъ страхѣ, хотя и принимаю всевозможныя предосторожности. Въ общемъ, намъ пока очень везетъ».

Стоянка въ устьѣ рѣки  
Габунъ у порта Либр-  
виль.

13 Ноября въ 6 час. вечера эскадра стала на якорь въ морѣ, южнѣе входа въ рѣку Габунъ, въ 20 миляхъ отъ порта Либрвиль и внѣ территоріальныхъ водъ Франціи.

Французское правительство однако предложило вице-адмиралу Рожественскому, изъ желанія избѣгнуть политическихъ затрудненій и вслѣдствіе опасности входа въ рѣку Габунъ, перейти въ бухту Лопесь, въ 70 миляхъ отъ Габуна, весьма удобную для стоянки и погрузки угля.

Губернаторъ Габуна, сообщая объ этомъ, предложилъ предоставить и лоцмана для отвода эскадры въ бухту Лопесь, если это будетъ признано нужнымъ <sup>1)</sup>.

Вице-адмиралъ Рожественскій не призналъ возможнымъ идти съ броненосцами по этому указанію, такъ какъ считалъ, что подходить къ этому мѣсту опасно, въ виду его малой обслѣдовательности; производить же промѣръ и самому обслѣдовать это мѣсто — требовало много времени, а лоцмановъ, знающихъ побережье настолько, чтобы водить суда съ тридцати-футовою осадкою, здѣсь найти было нельзя, такъ какъ такіе корабли въ этихъ водахъ не плаваютъ.

Погода вполнѣ благопріятствовала стоянкѣ эскадры въ открытомъ океанѣ — былъ полный штиль.

14 Ноября изъ рѣки Габунъ вышли на соединеніе съ эскадрою нѣмецкіе угольные пароходы и «Espérance». Пользуясь прекрасной погодой и штилемъ, эскадра тотчасъ же начала грузиться углемъ, и вновь началась угольная страда. Первыми грузились броненосцы, послѣдними транспорты. Въ ночь на 15 Ноября разразилась тропическая гроза съ ливнемъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ за № 4980.

17 Ноября эскадра покончила погрузку, и вице-адмиралъ Рожественскій отправилъ 4 пустыхъ угольныхъ парохода въ Европу, а прочіе пароходы, вмѣстѣ съ пароходомъ «Espérance», были посланы впередъ въ Great Fish Bay. Въ этотъ же день былъ отправленъ въ Либрвиль, для слѣдованія на другой день на пассажирскомъ пароходѣ въ Бордо и оттуда въ Петербургъ, лейтенантъ Вальрондъ съ транспорта «Камчатка», командированный дополнительно въ качествѣ свидѣтеля происшествія въ Сѣверномъ морѣ.

У Габуна эскадра погрузила слѣдующее количество угля:

	Т о н н ы.	
	Принято всего.	Погрузка въ 1 часъ.
бр. «Кн. Суворовъ» . . . . .	1236	38,8
» «Им. Александръ III» . . . . .	1250	58,7
» «Бородино» . . . . .	1315	44,7
» «Орель» . . . . .	1392	42,4
» «Ослябя» . . . . .	1650	45,7
кр. «Адм. Нахимовъ» . . . . .	870	58,4
» «Аврора» . . . . .	1300	71
» «Дм. Донской» . . . . .	1100	51
тр. «Камчатка» . . . . .	738	21,6
» «Анадырь» . . . . .	802	75,7
» «Корея» . . . . .	1769	34,8
госп. суд. «Орель» . . . . .	700	17,2

17 Ноября вице-адмиралъ Рожественскій получилъ отъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ предупрежденіе англійскаго правительства о существованіи въ настоящее время флотиліи англійскихъ паровыхъ рыболовныхъ судовъ въ южно-африканскихъ водахъ, преимущественно противъ порта Дурбанъ <sup>1)</sup>. На это вице-адмиралъ Рожественскій отвѣтилъ просьбою извѣстить англійское правительство, чтобы оно предупредило своихъ англійскихъ рыбаковъ не прорѣзать ночью безъ огней строя эскадры, иначе они будутъ разстрѣляны безъ всякаго милосердія <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 251. Телеграмма 16 Ноября 1904 г. № 5027.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 263. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго, отъ 17 Ноября 1904 г. № 898.



Въ этотъ же день вице-адмиралъ Рожественскій былъ извѣщенъ Главнымъ Морскимъ Штабомъ, что его встрѣтитъ португальскій пароходъ съ войсками. Полагая, что этому пароходу поручено сдѣлать эскадрѣ какое-либо важное сообщеніе, адмиралъ рѣшилъ идти въ Great Fish Bay, какъ единственную на этомъ берегу португальскую бухту, доступную для большого числа глубокосидящихъ судовъ, въ которой португальскій пароходъ могъ рассчитывать встрѣтить эскадру.

18 Ноября въ 4 часа пополудни эскадра снялась съ якоря и вышла изъ Габуна.

При съемкѣ съ якоря, у транспорта «Камчатка» оказалась неисправность въ правой машинѣ, такъ что онъ шелъ подъ одной лѣвой машиной, почему всей эскадрѣ пришлось имѣть малый ходъ до 10 часовъ ночи. Въ то же время у броненосца «Орель» произошло поврежденіе электрическаго рулевого привода.

Въ ночь на 19 Ноября суда эскадры пересѣкли экваторъ.

19 Ноября эскадра вновь была задержана поврежденіями электрическихъ рулевыхъ приводовъ броненосцевъ «Орель» и «Бородино», а въ 4 часа дня пришлось вновь остановить машины изъ за отставшаго транспорта «Малайя». Въ виду того, что на этомъ транспортѣ, кромѣ плохихъ котловъ и запущенной машины, составъ вольнонаемной команды былъ очень плохой, адмиралъ рѣшилъ командировать на него, для исполненія должности командира, прапорщика по морской части Трегубова, плававшего вахтеннымъ офицеромъ на броненосцѣ «Князь Суворовъ» и извѣстнаго, какъ прекрасный капитанъ коммерческихъ пароходовъ. <sup>1)</sup>

Въ донесеніи отъ 29 Ноября 1904 года вице-адмиралъ Рожественскій писалъ: «Мѣра эта не замедлила оказаться пѣлесообразной. При ходѣ эскадры въ 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> узловъ, транспортъ «Малайя» тотчасъ же ушелъ впередъ, и съ 19 до 23 Ноября эскадра уже не могла обогнать его».

<sup>1)</sup> Въ приказѣ адмирала по эскадрѣ отъ 24 Ноября 1904 г. говорится: «Прапорщикъ Трегубовъ командированъ на транспортъ «Малайя» для надзора за служащими съ цѣлью предотвратить разлученія транспорта, который во всѣ предыдущіе переходы задерживалъ движеніе эскадры».

22 Ноября броненосцы практиковались въ производствѣ простѣйшихъ эволюцій, а транспорты продолжали свой путь.

22 и 23 Ноября было облачно и была крупная зыбь. Стало значительно прохладнѣе. Въ каютахъ, гдѣ недавно еще была нестерпимая жара,—было всего 24° R, на воздухѣ, въ 10 часовъ,—только 14° R.

Найти Great Fish Bay было не легко. Подойдя по лоту до глубинъ въ 25 сажень, крайне опасныхъ въ этихъ неизслѣдованныхъ мѣстахъ,—почти нельзя было открыть береговъ, хотя материковый берегъ возвышается до 300 футь,—настолько сливается цвѣтъ сыпучихъ песковъ этой холмистой пустыни съ далью горизонта. Коса же, образующая бухту, возвышается надъ водой только отъ 2 до 5 футь. Поставленный на косѣ знакъ и нѣсколько хижинъ—дѣлаются примѣтными съ разстоянія не болѣе 5 миль.

Стоянна въ Great  
Fish Bay.

Чтобы не возбуждать дипломатическихъ пререканій, Командующій эскадрою не вошелъ въ бухту, а поставилъ суда эскадры сѣвернѣе параллели сѣверной оконечности косы, въ разстояніи трехъ миль отъ косы и трехъ миль отъ материковаго берега.

Здѣсь, въ океанѣ, сильно качаясь на зыби, эскадру поджидали нѣмецкіе пароходы съ углемъ.

Стоянка оказалась очень плохой, а на материкѣ въ 100 миляхъ кругомъ нѣтъ ни жилья ни растительности. Но и отсюда послѣ 24 часовой погрузки угля эскадра должна была уйти, потому что португальцы прислали канонерку не допускать нарушенія ихъ нейтралитета.

Немедленно по постановкѣ эскадры на якорь, изъ глубины бухты вышло маленькое военное судно, оказавшееся португальскою канонерскою лодкою.

Командиръ лодки прибылъ на броненосецъ «Князь Суворовъ» къ Командующему эскадрою и заявилъ, что онъ присланъ сюда три дня назадъ изъ другой бухты. Затѣмъ онъ объявилъ, что ему приказано поставить вице-адмирала Роже-стенскаго въ извѣстность о томъ, что, въ силу деклараціи о нейтралитетѣ, эскадра не имѣетъ права оставаться въ этихъ водахъ болѣе 24 часовъ.

Вице-адмираль Рожественскій поручилъ командиру лодки передать своему начальству, что хотя онъ и не считаетъ мѣсто стоянки эскадры, въ 3 миляхъ отъ берега, территоріею Португаліи, тѣмъ не менѣе не останется здѣсь болѣе 24 часовъ, несмотря на то, что привлеченъ сюда сообщеніемъ португальскаго посланника въ С.-Петербургѣ о какомъ-то пароходѣ, который имѣетъ къ нему порученіе.

На это командиръ лодки возразилъ, что считаетъ португальскія воды простирающимися на 3 мили сѣвернѣе параллели знака на косѣ, а объ ожидаемомъ пароходѣ ничего не знаетъ.

Послѣ этого вице-адмираль Рожественскій подтвердилъ еще разъ, что не раздѣляетъ его понятія о территоріальныхъ водахъ, но завѣрилъ его, что во всякомъ случаѣ не будетъ здѣсь ждать парохода болѣе 24 часовъ. Командиръ канонерской лодки вернулся къ себѣ на лодку и сейчасъ же ушелъ въ бухту, на мѣсто своей якорной стоянки.

Пока португальская канонерская лодка стояла среди эскадры, къ броненосцамъ подошли пароходы съ углемъ—три нѣмецкихъ, два англійскихъ и пароходъ—рефрежираторъ «Espérance». Пароходы ошвартовились у броненосцевъ, а на «Espérance» были посланы барказы за провизіей. Въ то же время на берегъ были посланы штурманскіе офицеры эскадры для производства астрономическихъ наблюденій. Суда эскадры начали принимать уголь.

На слѣдующій день, 24 Ноября, въ 2 часа дня, съ моря пришла другая португальская канонерская лодка и прямо прошла въ глубь бухты. Къ этому времени всѣ приѣмки судовъ были окончены.

Вице-адмираль Рожественскій приказалъ пароходамъ съ углемъ и рефрежиратору «Espérance» идти впередъ, а одному пустому пароходу вернуться въ Гамбургъ.

Въ Great Fish Bay эскадрою принято слѣдующее количество угля:

	Т о н н ы .	
	Принято всего.	Погрузка въ 1 часъ.
бр. «Кн. Суворовъ» . . . . .	647	57,5
» «Им. Александръ III» . . . . .	550	67,3
» «Вородино» . . . . .	628	64

## Т о н н ы.

	Принято всего.	Погрузка въ 1 часъ.
бр. «Орель» . . . . .	580	40
» «Ослябя» . . . . .	660	51,5
кр. «Аврора» . . . . .	332	83
» «Ад. Нахимовъ». . . . .	225	67,5
» «Дм. Донской» . . . . .	200	41,5

24 Ноября, въ 4 часа пополудни, эскадра снялась съ якоря для слѣдованія въ германскую колонію Angra Pequena.

Переходъ изъ Great Fish Bay въ Angra Pequena.  
Температура наружнаго воздуха даже въ полдень не поднималась выше 16° R.

25 Ноября, въ 3 часа пополудни, Командующій эскадрою предоставилъ всѣмъ броненосцамъ, крейсеру «Аврора» и транспорту «Камчатка» выйти изъ строя, для опредѣленія девіаціи, а госпитальное судно «Орель» отправилъ за почтою въ Капштадтъ и оттуда въ условленное рандеву съ эскадрой.

26 Ноября эскадра пересѣкла тропикъ Козерога.

28 Ноября, съ разсвѣтомъ, эскадра пришла на видъ возвышенностей, окружающихъ бухту Angra Pequena, но такъ какъ по отдаленнымъ возвышенностямъ ориентироваться не удалось, береговая же полоса была подернута мглою, при весьма свѣжемъ южномъ вѣтрѣ, доходившемъ до 10 балловъ, то лишь къ 2 часамъ дня удалось броненосцамъ войти въ бухту Shearwater Bay и стать на якорь. Броненосецъ «Орель», отдавая якорь, потерялъ его и 45 сажень каната. Броненосцы стали на якорь въ западной части бухты, которая узкимъ, скалистымъ мысомъ отдѣлялась отъ восточной части. На берегахъ ея расположена германская колонія.

Стоянка въ бухтѣ Angra Pequena.  
Пароходы съ углемъ поджидали эскадру, стоя на якорѣ въ малой бухтѣ, у европейскаго поселка Angra Pequena. Кромѣ нихъ въ бухтѣ находились еще 3 иностранныхъ, постороннихъ парохода. Въ виду недостатка мѣста въ бухтѣ для стоянки судовъ эскадры и вслѣдствіе невозможности начать погрузку угля на большой зыби, при SSW вѣтрѣ силою въ 8 балловъ, адмиралъ

приказалъ транспортамъ эскадры и крейсерамъ, за исключеніемъ крейсера «Адмиралъ Нахимовъ», держаться въ морѣ. Крейсеръ «Адмиралъ Нахимовъ» нуждался въ исправленіи холодильника.

Къ большому сожалѣнію Командующаго эскадрою, въ европейскомъ поселкѣ Angra Pequena нельзя было получить сколько нибудь достовѣрныхъ свѣдѣній о ходѣ военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ. Въ городѣ насчитывалось всего только около двухъ десятковъ постоянныхъ жителей европейцевъ—мелкихъ торговцевъ и чиновниковъ, состоявшихъ на германской правительственной службѣ.

Около 3 часовъ ночи, на 29 Ноября, нѣсколько стихло.

Адмиралъ призвалъ крейсера и транспорты, державшіеся въ морѣ, и приказалъ имъ стать на якорь въ заливѣ Angra Pequena. Два транспорта были поставлены въ Shearwater Bay, другіе же транспорты и крейсера—«Аврора» и «Дмитрій Донской» отдали якорь мористѣе броненосцевъ. Ихъ здѣсь сильно качало, такъ какъ съ моря заходила большая волна. Въ это утро рискнули начать погрузку и подвели къ бортамъ броненосцевъ зафрахтованные пароходы съ углемъ, но попытка не удалась. Къ 6 часамъ утра опять засвѣжѣло и качка была очень сильная. На пароходахъ съ углемъ и на броненосцахъ произошло нѣсколько поломокъ. Между прочимъ, пароходъ, стоявшій у борта броненосца «Князь Суворовъ», несмотря на принятыя мѣры, получилъ значительныя поврежденія. Одно 75 м/м. орудіе нижней батареи броненосца долбило бортъ парохода, сдѣлало ему нѣсколько дыръ и наконецъ само изогнулось, разворотивъ полупортикъ и всю установку <sup>1)</sup>).

Отъ погрузки угля пришлось отказаться. Вѣтеръ все болѣе и болѣе крѣпчалъ и къ 9 часамъ утра вновь достигъ 10 балловъ, застилая всю окрестность песчаною мглою.

Въ этотъ день прибылъ германскій транспортъ съ войсками для умирненія возставшихъ туземцевъ.

30 Ноября погода стояла та же. Пробовали грузиться углемъ, перевоза уголь на барказахъ, но ничего не вышло.

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 41. Строевой рапортъ в.-ад. Рождественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 18 Декабря 1904 г. № 3583.

Около 10 часовъ утра пришлось поднять всѣ шлюпки, такъ какъ иначе онѣ могли бы затонуть у борта.

1 Декабря продолжалась все та же погода: съ разсвѣта до 10 часовъ ночи дулъ крѣпкій вѣтеръ, достигавшій силы шторма и препятствовавшій до заката солнца всякому сообщенію между судами.

Ночнымъ затишьемъ воспользовались для пріемки матеріаловъ и морской провизіи со всѣхъ транспортовъ, мороженнаго мяса съ парохода «Espérance», и угля при посредствѣ барказовъ, такъ какъ изъ за зыби подводить пароходы къ бортамъ броненосцевъ было очень рискованно.

За эти дни на пароходѣ «Метеоръ» лопнула главная паровая труба, а на пароходѣ «Малайя» была обнаружена трещина въ одномъ изъ эксцентриковъ. Колѣно паровой трубы вновь было сдѣлано на транспортѣ «Камчатка» и новый эксцентрикъ заказанъ тамъ же.

Около 11 часовъ утра, 1 Декабря, когда едва было возможно сообщеніе на гребныхъ судахъ, къ Командующему эскадрю прибылъ съ визитомъ маіоръ, командовавшій отрядомъ войскъ, присланныхъ для усмиренія возставшихъ туземцевъ, и гражданскій начальникъ порта Angra Pequena.

Вечеромъ и большую часть ночи эскадра успѣшно грузилась углемъ.

Въ 3 часа ночи, на 2 Декабря, внезапно засвѣжѣло. Погрузку прекратили. Къ 7 часамъ утра такъ же внезапно стихло.

2 Декабря весь день былъ штиль и очень густой туманъ. Пользуясь затишьемъ, эскадра продолжала погрузку угля при посредствѣ барказовъ. При помощи кошекъ отыскали якорь, потерянный броненосцемъ «Орель» при отдачѣ, и подняли его.

Къ вечеру 2 Декабря погрузка угля была закончена. Пароходъ-рефрижераторъ «Espérance» и часть пароходовъ съ углемъ были посланы впередъ, четыре же пустыхъ парохода возвращены въ Европу.

Эскадра была готова сняться съ якоря и идти дальше, но въ это время на транспортѣ «Камчатка» была обнаружена погибъ штока въ цилиндрѣ лѣвой машины<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Этотъ штокъ былъ поставленъ въ Кронштадтѣ взаменъ изогнувшагося при пробномъ испытаніи.

На исправленіе поврежденія потребовалось 36 часовъ.

3 Декабря изъ Капштадта пришелъ пароходъ и привезъ газеты. Въ нихъ сообщалось, что послѣ долгихъ усилій и многократныхъ штурмовъ японцы овладѣли у Портъ-Артура Высокою горою, съ которой прекрасно видны всѣ рейды, портъ и русскія укрѣпленія и которая давала возможность корректировать стрѣльбу непріятели по нимъ.

Извѣстіе это ясно указывало на скорый конецъ доблестной защиты нашей морской базы.

Переходъ изъ Ангра  
Рекепа на о. Мада-  
гаскаръ.

Работа на транспортѣ «Камчатка» была окончена въ 8 часовъ утра 4 Декабря. Къ 9 часамъ разсѣяло туманъ, державшійся всю ночь, и эскадра снялась съ якоря для слѣдованія въ проливъ S. Магу, у сѣверо-восточнаго берега острова Мадагаскара.

Ранѣе вице-адмиралъ Рожественскій предполагалъ зайти для погрузки угля въ португальскую бухту Делагоа, на юго-восточномъ берегу Африки, но, убѣжденный по опыту, что по настоянію англичанъ португальцы воспрепятствуютъ погрузкѣ, рѣшили не заходить въ этотъ портъ.

Между тѣмъ, ближайшій отъ Делагоа пунктъ Мадагаскара, гдѣ съ наименьшимъ рискомъ можно было эскадрѣ стать на якорь для погрузки угля, проливъ S. Магу, былъ удаленъ отъ Ангра Рекепа на 2700 миль, а на пути здѣсь нельзя было ожидать спокойнаго состоянія моря, допускающаго погрузку угля съ транспортовъ при посредствѣ барказовъ.

Въ виду этого, передъ уходомъ изъ бухты Ангра Рекепа броненосцы — «Князь Суворовъ», «Бородино», «Императоръ Александръ III» и «Орель» приняли по приказанію Командующаго эскадрою до 2200 тоннъ угля, вмѣсто 1100 тоннъ полнаго запаса въ угольныхъ ямахъ.

Отдавая распоряженіе принять двойное количество угля противъ положеннаго запаса, адмиралъ руководствовался слѣдующимъ расчетомъ: броненосцы, при полномъ запасѣ 1100 тоннъ, идя со скоростью  $9\frac{1}{4}$ — $9\frac{1}{2}$  узловъ въ теченіе  $8\frac{1}{2}$  сутокъ, при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ погоды могли бы пройти 1900 миль; принимая же во вниманіе сильныя теченія—Игольное и Мозамбикское, возможные штормы и господствующую

здѣсь большую волну, упомянутый запасъ угля едва былъ бы достаточенъ для перехода всего 1500 миль.

Несмотря же на то, что при нормальномъ полномъ запасѣ угля эти броненосцы имѣли перегрузку противъ чертежа до  $2\frac{1}{4}$  фута, а малая метацентрическая высота дѣлала ихъ плаваніе на океанской волнѣ небезопаснымъ<sup>1)</sup>, вице-адмиралъ Рожественскій, будучи поставленъ въ необходимость рѣшиться на переходъ въ 2700 миль, былъ вынужденъ отдать приказаніе принять необходимое для такого перехода количество угля въ 2200 тоннъ. При этомъ углемъ была опять засыпана нижняя батарея 75 м/м. пушекъ и минные аппараты.

Послѣ такой погрузки угля броненосцы сидѣли:

	Носомъ.	Кормою.	Среднее углубленіе.
«Им. Александръ III» . . . . .	29' 0"	29' 10"	29' 5"
«Князь Суворовъ» . . . . .	29' 0"	30' 2"	29' 7"
«Бородино» . . . . .	30' 11"	29' 3"	30' 1"
«Орель» . . . . .	31' 2"	29' 6"	30' 4"

Донося о вышеизложенномъ въ строевомъ рапортѣ, вице-адмиралъ Рожественскій добавлялъ:

«Наибольшая разность между осадками четырехъ однотипныхъ броненосцевъ достигла 11 дюймовъ, что соответствуетъ 700 тоннамъ избыточнаго водоизмѣщенія, а разность дифферен-тами составила 34 дюйма, т. е. почти 3 фута. Разность углубленій есть, очевидно, [плодъ свободомыслія строителей, а разность дифферен-товъ есть результатъ участія разныхъ командировъ, имѣвшихъ [каждый [свои прихоти въ размѣщеніи грузовъ при постройкѣ кораблей. Мы никогда не получимъ эскадры, способной правильно маневрировать, если закономъ не будетъ воспрещено уклоненіе отъ типовъ въ каждой серіи строящихся кораблей. Четыре броненосца, входящіе въ составъ 2-й Тихоокеанской эскадры, благодаря прихотямъ участниковъ въ постройкѣ ихъ, искалѣчены, какъ линейныя суда; при томъ же

<sup>1)</sup> Какъ было уже упомянуто, Морской Технической Комитетъ 29 Сентября 1904 г. сообщалъ в.-адм. Рожественскому о необходимости цѣлаго ряда мѣръ, которыя должны быть приняты для того, чтобы броненосцы эти не могли перевернуться.



числѣ оборотовъ, при одинаковыхъ углахъ руля, послѣ поворота вдругъ на 16 R броненосцы оказываются разбросанными отъ линіи кильватера до 2 кабельтововъ въ разныя стороны».)

Въ ожиданіи свѣжихъ погодъ при огибаніи мыса Доброй Надежды, полупортики 75 м/м орудій были законопачены, такъ какъ обыкновенное задраиваніе ихъ нисколько не препятствовало водѣ вливаться по всѣмъ пазамъ <sup>1)</sup>).

На другой день по выходѣ изъ Angra Pequena, т. е. 5 Декабря, эскадра встрѣтила большую зыбь отъ SW, приходящую на 6 румбовъ отъ курса. На этой зыби новые броненосцы имѣли по килю до 7 розмаховъ въ минуту, съ амплитудой качаній до 7°, боковыя же качанія ихъ были очень незначительны и весьма разнообразны.

6 Декабря продолжалась та же погода, но вечеромъ вѣтеръ сталъ отходить къ W и свѣжѣть. Когда сила вѣтра дошла до 7 балловъ и развела короткую, крутую волну, новые броненосцы получили на попутной волнѣ болѣе опредѣленную боковую качку: число боковыхъ розмаховъ разнообразилось отъ 6 до 8 въ минуту и величина достигала 5° въ сторону.

Около 11 часовъ утра, 6 Декабря, эскадра увидѣла Столовую гору, и весь день шла въ виду гористаго берега.

Въ 4 часа дня, находясь отъ мыса Доброй Надежды на S, въ 7 миляхъ, эскадра взяла курсъ къ Игольному мысу, а въ 1 часъ пополудни, на 7-е Декабря, на меридіанѣ его эскадра легла на NO и вступила въ Индійскій океанъ.

Ночью стало еще болѣе свѣжѣть и къ утру сила вѣтра дошла до 9 балловъ со штормовыми порывами. Крупная волна достигала высоты 25 футъ, при длинѣ около 200 футъ. Боковые розмахи новыхъ броненосцевъ при попутномъ вѣтрѣ и волненіи доходили до 8° на сторону, при чемъ корпуса броненосцевъ сильно дрожали и мѣстами стальные крѣпленія потрескивали <sup>2)</sup>).

Къ утру 8 Декабря вѣтеръ усилился до степени шторма. Волна стала длиннѣе (до 350 футъ) и выше (до 40 футъ). Когда въ полдень эскадра измѣнила курсъ влево на одинъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 43—44.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 46. Строевой рапортъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 18 Декабря 1904 г. за № 3583.

румбъ, то одна верхушка волны вкатила сзади съ правой стороны на кормовой сигнальный мостикъ флагманскаго корабля и залила водою штурманскую рубку.

«Колонна изъ 5 броненосцевъ»—писалъ вице-адмиралъ Рожественскій—«представляла въ это время рѣдкое зрѣлище. Колоссы, въ миллионъ пудовъ каждый, шесть разъ въ минуту поднимались на высоту 40 фута, такъ что ближайшій задній мателотъ казался то уходящимъ въ воду по марса-рею, то взбиравшимся на вершину холма. Всѣ пять броненосцевъ давали впечатлѣнiе какой-то бѣшеннoй пляски. Число боковыхъ размаховъ при этомъ держалось около 8 въ минуту, а боковыя колебанiя не превосходили 12°, тогда какъ крейсера «Адмиралъ Нахимовъ» и «Дмитрiй Донской» и транспортъ «Камчатка» ложились до 40°, броненосецъ «Ослябя»—до 20° и крейсеръ «Аврора»—до 30°».

Въ 7 часовъ пополудни на броненосцѣ «Князь Суворовъ» ударами волнъ сорвало правый катеръ.

Въ 8 часовъ вечера буксирный пароходъ «Русь» телеграфировалъ, что не въ силахъ больше держаться на эскадренномъ курсѣ, такъ какъ его накрывало попутной волной, и просилъ разрѣшенiя идти подъ берегъ. Адмиралъ разрѣшилъ, приказавъ, если стихнетъ, къ утру присоединиться къ эскадрѣ.

На новыхъ броненосцахъ, несмотря на то, что на нихъ все, что только можно, было задраено, вода по палубамъ переливалась цѣлыми каскадами. Въ каютахъ же и въ жилыхъ помѣщенiяхъ дышать было тяжело: воздухъ былъ, какъ въ банѣ. Вода попадала также въ башни, въ кочегарки и въ машину.

Если бы на какомъ-либо изъ судовъ эскадры сдала машина или рулевой приводъ, то оно было бы въ самомъ безнадежномъ состоянiи. Подать помощь ему въ это время съ другихъ кораблей положительно было бы нельзя.

Къ ночи на 9 Декабря волна стала значительно отложе и вѣтеръ постепенно стихалъ, заходя черезъ SW къ S.

Въ 6 час. пополудни буксирный пароходъ «Русь» догналъ эскадру и занялъ свое мѣсто въ строѣ.

10 Декабря ночью стихло и утромъ была хорошая погода, но послѣ полудня задулъ S въ 5 балловъ и пошла опять большая зыбь.

Съ 11 Декабря, когда эскадра находилась въ широтѣ 30°—южной и долготѣ 39°—восточной, установилась вполнѣ благопріятная погода.

Попутный штормъ 7, 8 и 9 Декабря былъ благопріятенъ для плаванія эскадры, въ томъ отношеніи, что, вмѣсто сильнаго противнаго теченія, эскадра имѣла на большей части пути попутное теченіе и, въ сложности, выиграла 24 часа, между тѣмъ какъ при обычномъ, въ это время года, юго-восточномъ вѣтрѣ могла бы потерять до 150 миль въ области теченій Игольнаго и Мозамбикскаго.

Штормъ этотъ былъ и первымъ серьезнымъ испытаніемъ морскихъ качествъ новыхъ броненосцевъ. Къ сожалѣнію, они были сильно перегружены, имѣя еще 8 Декабря 1700 тоннъ угля, вмѣсто нормальнаго полного запаса въ 1100 тоннъ, при чемъ эти лишнія 600 тоннъ были размѣщены выше угольныхъ ямъ. Поэтому обстоятельства плаванія за эти три дня не дали возможности судить о томъ, какъ держались бы броненосцы на крупной попутной волнѣ, будучи въ нормальной нагрузкѣ. За три штормовыхъ дня не представлялось также возможнымъ повернуть на 16 R и испытать качества новыхъ броненосцевъ на противной крутой волнѣ. Командующій эскадрою не рѣшился сдѣлать такое испытаніе, находя, что оно могло бы повлечь за собою, въ самомъ благопріятномъ случаѣ, поломки и задержать плаваніе <sup>1)</sup>). Адмиралъ полагалъ, что такая противная волна или волна въ бейдевиндѣ должна была вдавить порта 75 м/м. батареи и затопить броненосцы, и, кромѣ того, онъ находился подъ тягостнымъ впечатлѣніемъ предостереженія Морского Техническаго Комитета, рекомендовавшаго соблюдать особую осторожность въ морѣ съ новыми боевыми единицами русскаго флота <sup>2)</sup>).

Испытаніе на попутной волнѣ перегруженные броненосцы выдержали очень хорошо.

На броненосцѣ «Князь Суворовъ» сорвало катеръ, прочія же суда эскадры сберегли свои забортныя шлюпки, кромѣ крейсера «Аврора», который потерялъ вельботъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 47.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 48.

Ночью на броненосцѣ «Князь Суворовъ» загорѣлся уголь. Пожаръ былъ быстро потушенъ паромъ, пущеннымъ въ яму, гдѣ загорѣлся уголь.

Съ 12 Декабря по мѣрѣ движенія на сѣверъ вѣтеръ заходилъ черезъ О къ NO и N, а у южной оконечности Мадагаскара перешель къ NW.

Пройдя въ 15 миляхъ южную оконечность Мадагаскара, эскадра вступила въ прилегающую къ этому острову область лѣтнихъ штилей и урагановъ. Все небо было покрыто густыми облаками; температура — всего 23° R., но влажность — 95%. Дышать становилось трудно — настолько воздухъ былъ насыщенъ парами.

Въ донесеніи, отъ 18 Декабря 1904 г., вице-адмиралъ Рожественскій писалъ: «Механизмы держались вполне удовлетворительно, кромѣ электромоторовъ, которые безъ исключенія всѣ плохи <sup>1)</sup>. Кромѣ машинистовъ, кочегаровъ, рулевыхъ и сигнальщиковъ, команды выносятъ изъ плаванія мало; безъ всякаго сомнѣнія, эскадра стрѣляла бы въ настоящее время хуже, чѣмъ три мѣсяца тому назадъ въ Ревелѣ. Преслѣдуя главную цѣль — движеніе впередъ, — не представляется никакой возможности удѣлять время на практическія занятія артиллерійскою стрѣльбою, миннымъ дѣломъ, шлюпочными ученіями, траленіемъ фарватеровъ, постановкою минъ и проч. Хорошую школу имѣютъ только сигнальщики, но и тѣ за послѣднее время начинаютъ бѣдствовать по недостатку флаговъ».

13 Декабря, въ виду того, что у южной оконечности Мадагаскара госпитальному судну «Орелъ» было назначено рандеву, адмираломъ были высланы дозорной цѣпью крейсера вправо и влево отъ курса, но «Орла» они не нашли.

Около полуночи, на 14 Декабря, налетѣлъ сильный шквалъ отъ NO, сопровождавшійся грозой и тропическимъ ливнемъ. Гроза прекратилась къ разсвѣту. Атмосфера значительно стала чище.

14 Декабря, въ исходѣ 11-го часа утра, въ кочегаркѣ броненосца «Князь Суворовъ» лопнула паровая труба. Паръ со свистомъ началъ выходить въ кочегарню, едва не сваривъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 48. Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго № 3583.

людей; часть ихъ бросилась въ угольную яму и закрыла за собою горловину, при помощи одного кочегара, который самъ остался въ кочегарнѣ и благодаря находчивости нашель способъ спастись другимъ путемъ.

15 Декабря въ 200 миляхъ отъ острова S. Магу въ теченіе четырехъ часовъ аппараты беспроволочнаго телеграфа эскадры стали принимать смѣшанные знаки радіотелеграфирования съ двухъ значительно удаленныхъ одинъ отъ другого пунктовъ. Повидимому телеграфировали станціи Маркони на двухъ корабляхъ.

16 Декабря въ 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ утра эскадра стала на якорь въ проливѣ у порта S. Магу.

Проливъ S. Магу—между островами S. Магу и Мадагаскаромъ—имѣетъ ширину болѣе десяти миль. Эскадра расположилась посрединѣ его. Съ формальной стороны никто не могъ бы предъявить протеста въ нарушеніи эскадрою нейтралитета.

Съ приходомъ на Мадагаскаръ, «угольные страданія» вице-адмирала Рождественскаго временно утихли. Теперь всплывала главная забота его—собрать эскадру. «Иду съ завязанными глазами»,—пишетъ онъ въ одномъ изъ своихъ писемъ,—«приближаясь къ Мадагаскару. Въ послѣдней нѣмецкой колоніи (Angra Pequena) пронесся откуда то зловѣщій слухъ о несчастіи съ однимъ судномъ отряда Фелькерзама въ Красномъ морѣ. Но за Фелькерзама я спокоенъ: съ нимъ могло случиться только то, чего нельзя было избѣжать. Гораздо болѣе внушаетъ опасеніе Добротворскій съ «Олегомъ», «Изумрудомъ» и миноносцами и отдѣльно гонящіеся за мною—«Смоленскъ», «Петербургъ», «Ураль»... Думаю, что они будутъ лишнею обузою и источникомъ слабости. Мы вотъ и въ строю плетемся 2 мѣсяца, а учиться ничему не можемъ; перезабыли все, что въ Ревелѣ повыучили, а теперь только и заботы, какъ бы ползти впередъ и не растерять хромыхъ и слѣпыхъ. Идемъ сплошь третій мѣсяць и не сдѣлали еще половины пути. А вѣдь нигдѣ не простояли болѣе расчитаннаго».

## Г Л А В А IV.

### Плаваніе Отдѣльнаго отряда контръ-адмирала Фелькерзама отъ Танжера до о. Мадагаскара.

Составъ отряда к.-адм. Фелькерзама. Переходъ въ Суду. Сформированіе отряда транспортовъ и приготовленіе его къ походу. Инструкція Командующаго эскадрою—Завѣдующему транспортными судами. Соединеніе всѣхъ транспортовъ въ Судѣ. Стоянка Отдѣльнаго отряда въ Судѣ. Переходъ въ Портъ-Саидъ. Стоянка отряда въ Портъ-Саидѣ. Прохожденіе отряда Суэцкимъ каналомъ. Организація мѣръ предосторожности. Стоянка въ Суэцкомъ заливѣ. Инцидентъ съ миноносцами. Затрудненія въ приѣмѣ припасовъ. Плаваніе Краснымъ моремъ отъ Суэца до Джибути. Организація охраны отряда. Стоянка въ Джибути. Измѣненіе дальнѣйшаго маршрута отряда. Переходъ отъ Джибути до Расъ-Гафуна. Стоянка у мыса Расъ-Гафунъ. Переходъ въ Носси-бе. Стоянка Отдѣльнаго отряда въ Носси-бе до соединенія съ эскадрою в.-адм. Рождественскаго.

Прежде чѣмъ перейти къ описанію  
Составъ отряда к.-адм. Фелькерзама. Переходъ въ Суду. стоянки 2-й Тихоокеанской эскадры у о. Мадагаскара, вернемся къ моменту отдѣленія отъ эскадры изъ Танжера отряда контръ-адмирала Фелькерзама.

Прибывъ съ первымъ броненоснымъ отрядомъ въ Виго, вице-адмиралъ Рождественскій послалъ оттуда въ Танжеръ, во измѣненіе первоначальнаго своего плана, предписаніе контръ-адмиралу Фелькерзаму вступить въ командованіе отрядомъ судовъ эскадры, направляемыхъ черезъ Суэцкій каналъ, при чемъ въ составъ этого отряда были включены эскадренные броненосцы «Сисой Великій» и «Наваринъ»<sup>1)</sup>.

Присоединеніе этихъ броненосцевъ къ отряду было вызвано соображеніемъ, что противъ однихъ слабыхъ крейсеровъ и

<sup>1)</sup> Арх. в. шв. 4. Дѣло № 199. Рапортъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 22 Октября 1904 г.

миноносцевъ японцамъ было бы достаточно выслать въ Красное море два сильныхъ крейсера, тогда какъ присутствіе въ отрядѣ броненосцевъ вызвало бы необходимость противопоставить отряду значительную силу, отдѣлить и своевременно прислать которую въ Красное море, по мнѣнію вице-адмирала Роже-ственскаго, было бы невозможно для японцевъ.

Увеличеніе численности судовъ отряда, отдѣляемаго для выполненія самостоятельной и весьма отвѣтственной задачи, вынудило Командующаго эскадрою поручить командованіе этимъ отрядомъ контръ-адмиралу Фелькерзаму.

Предписаніе вмѣстѣ съ инструкціей для дальнѣйшаго плаванія контръ-адмираломъ Фелькерзамомъ было получено 17 Октября, когда большая часть эскадры уже собралась на Танжерскомъ рейдѣ и самъ вице-адмиралъ Роже-ственскій шель туда съ своимъ отрядомъ броненосцевъ.

18 Октября контръ-адмиралъ Фелькерзамъ перенесъ свой флагъ съ броненосца «Ослябя» на броненосецъ «Сисой Великій» и вступилъ въ командованіе Отдѣльнымъ отрядомъ судовъ 2-й Тихоокеанской эскадры<sup>1)</sup>.

Въ составъ этого отряда вошли:

*2 эскадренныхъ броненосца:*

«Сисой Великій»,  
«Наваринъ».

*3 крейсера:*

1-го ранга «Свѣтлана»,  
2-го » «Жемчугъ»,  
2-го » «Алмазъ».

*7 миноносцевъ:*

1-й отрядъ:  
«Блестящій»,

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 212. Приказъ в.-адм. Фелькерзама, отъ 18 Октября 1904 г.

«Безупречный».

«Бодрый».

2-й отрядъ:

«Бѣдовый»,

«Буйный»,

«Быстрый»,

«Бравый».

### 9 транспортовъ:

«Кіевъ»—Добровольнаго флота.

«Воронежь»       »       »

«Ярославль»       »       »

«Владиміръ»       »       »

«Тамбовъ»       »       »

«Юпитеръ»—Русск. Общ. Пар. и Торг.

«Меркурій»       »       »       »       »

«Китай»—Русск. Вост. Азіат. Общ.

«Кн. Горчаковъ»—Сѣв. Пар. Общ.

Первый отрядъ миноносцевъ 16 Октября въ 5 час. вечера уже вышелъ въ Алжиръ, а второй отрядъ миноносцевъ, вмѣстѣ съ причисленнымъ къ нему транспортомъ «Китай», ушелъ туда же на слѣдующій день утромъ<sup>1)</sup>.

Транспортъ «Князь Горчаковъ», какъ было сказано, былъ посланъ отдѣльно въ Суду прямо отъ Скагена, остальные же 7 транспортовъ, вошедшіе въ составъ Отдѣльнаго отряда, должны были, согласно инструкціи вице-адмирала Рожественскаго, прибыть къ 31 Октября въ Суду изъ Чернаго моря, проходя поодиначкѣ турецкіе проливы.

Они находились пока въ Одессѣ и Севастополѣ и составляли одинъ отрядъ подъ начальствомъ Завѣдующаго транспортными судами 2-й Тихоокеанской эскадры, капитана 1 ранга Радлова.

Собравшись къ 1 Ноября въ Суду, Отдѣльный отрядъ долженъ былъ слѣдовать дальше уже соединенно, съ такимъ рас-

<sup>1)</sup> Вахтенные журналы крейсеровъ—«Алмазь», «Жемчугъ» и «Аврора», №№ 30741, 30740 и 30681.



четомъ, чтобы придти къ 20 Декабря въ Діего-Суарець на Мадагаскарѣ, гдѣ и соединиться съ главными силами эскадры <sup>1)</sup>).

По вступленіи въ командованіе Отдѣльнымъ отрядомъ, первою заботою контръ-адмирала Фелькерзама было погрузиться скорѣе углемъ и уходить по назначенію.

21 Октября, какъ только прибылъ въ Танжеръ и сталъ на якорь отрядъ броненосцевъ вице-адмирала Рожеественскаго, на броненосцѣ «Князь Суворовъ» былъ поднятъ сигналъ: «Отдѣльному отряду приготовиться къ походу».

Сборы были недолгіе: уголь былъ погруженъ, а расчеты съ берегомъ велись такъ, что каждую минуту можно было ихъ закончить, и въ 8 часовъ вечера отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама, вытянувшись въ одну кильватерную колонну, ушелъ въ море.

Выйдя изъ Гибралтарскаго пролива, отрядъ пошелъ по обычному пути, придерживаясь Африканскаго берега.

По выходѣ Отдѣльнаго отряда изъ Танжера, въ продолженіе цѣлыхъ сутокъ, въ разстояніи 3—4 миль, за отрядомъ слѣдовалъ англійскій трехтрубный крейсеръ, который на вторую ночь, наконецъ, скрылся, повернувъ къ Гибралтару. Въ Танжеръ же нѣсколько разъ заходили англійскіе миноносцы и, обойдя эскадру, тотчасъ уходили. Беспроволочный телеграфъ ихъ непрерывно работалъ съ Гибралтаромъ <sup>2)</sup>).

Подходя къ Алжиру, вечеромъ 23 Октября, контръ-адмиралъ Фелькерзамъ послалъ въ этотъ портъ крейсеръ «Свѣтлана» поторопить выходомъ наши миноносцы, въ случаѣ, если бы они тамъ находились. Отдѣлившись отъ отряда въ 10 час. вечера, крейсеръ «Свѣтлана» въ двѣнадцатомъ часу ночи пришелъ въ Алжиръ, но миноносцевъ тамъ уже не засталъ, такъ какъ они ушли наканунѣ въ Бизерту.

На разсвѣтѣ крейсеръ догналъ отрядъ и вступилъ въ свое мѣсто <sup>3)</sup>).

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199. Строевой рапортъ Командующаго эскадрою, отъ 8 Января 1905 г.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90. Путевыя замѣтки капитана 1 ранга Егорьева.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма капитана 1 ранга Шеина, отъ 28 Октября, Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

Пройдя утромъ 25 Октября Бизерту и обогнувъ мысъ Бонъ, отрядъ повернулъ къ Сициліи.

Въ 8 час. 30 мин. утра крейсеръ «Свѣтлана» отдѣлился и пошелъ впередъ 15 узловымъ ходомъ по назначенію въ Суду.

28 Октября Отдѣльный отрядъ подошелъ къ острову Критъ, и въ 1 часъ дня, сначала крейсера, а черезъ полчаса и броненосцы, стали на якорь въ бухтѣ Суда.

Переходъ въ 1500 миль<sup>1)</sup> былъ совершенъ менѣе чѣмъ въ семь сутокъ. Отрядный ходъ былъ 10 узловъ. Шли одной кильватерной колонной: «Сисой Великій», «Наваринъ», «Свѣтлана», «Жемчугъ» и «Алмазь». Когда «Свѣтлана» отдѣлилась въ Алжиръ, перестроились въ двѣ колонны: правая—«Сисой Великій» и «Наваринъ», лѣвая—«Жемчугъ» и «Алмазь».

Въ походѣ каждый день производили ученія по специальностямъ и тревоги. Крейсера практиковались въ дозорной службѣ.

Въ Судѣ отрядъ засталъ уже пришедшій туда крейсеръ «Свѣтлана» и всѣ миноносцы.

Оба отряда миноносцевъ стояли въ Алжирѣ съ 18 по 22 Октября. Первый отрядъ заходилъ послѣ того въ Бизерту на одинъ день. Со вторымъ же отрядомъ прибылъ въ Суду и транспортъ «Китай».

На рейдѣ также стоялъ транспортъ «Князь Горчаковъ», а изъ транспортовъ капитана 1 ранга Радлова въ Суду уже прибыли: «Ярославль», «Воронежъ» и «Владиміръ»; остальные находились еще на пути изъ Чернаго моря въ Суду.

Сформированіе отряда транспортовъ и пригтовленіе его къ походу. Приказомъ по Морскому вѣдомству, отъ 5 Юня, капитанъ 1 ранга Радловъ былъ назначенъ Завѣдующимъ транспортными судами 2-й Тихоокеанской эскадры съ правами командующаго подъ брѣйдъ-вымпеломъ.

Въ отрядъ транспортовъ входили слѣдующія суда: а) транспорты коммерческаго флота—«Воронежъ», «Ярославль», «Тамбовъ», «Владиміръ», «Кіевъ», «Меркурій», «Юпитеръ», «Китай», «Князь Горчаковъ», «Корея» и «Метеоръ»; б) бук-

<sup>1)</sup> По лагу крейсера «Жемчугъ»—1479 миль. Вахтенный журналъ № 30741.

сирный пароходъ—«Русь» («Роландъ»); в) военные транспорты—«Анадырь», «Иртышъ» и «Камчатка»<sup>1)</sup>.

Изъ этихъ 15 судовъ отряда Завѣдующаго транспортами, семь коммерческихъ транспортовъ—«Ярославль», «Тамбовъ», «Воронежъ», «Владиміръ», «Кіевъ», «Меркурій» и «Юпитеръ» находились, до присоединенія къ отряду контръ-адмирала Фелькерзама, въ отдѣльномъ плаваніи подъ непосредственнымъ начальствомъ капитана 1 ранга Радлова.

Они должны были везти различные грузы для эскадры и по мѣрѣ израсходованія этихъ грузовъ и приближенія къ театру военныхъ дѣйствій возвращаться въ Россію<sup>2)</sup>. Предполагалось также воспользоваться ими въ случаѣ нужды для буксировки миноносцевъ или другихъ судовъ эскадры.

Выходъ транспортовъ изъ Чернаго моря и приходъ ихъ въ Суду былъ поставленъ въ связь съ выходомъ всей эскадры изъ Кронштадта и приходомъ въ Суду Отдѣльнаго отряда. Если бы эскадра вышла, какъ было предполагено<sup>3)</sup>, 1 Сентября, то капитану 1 ранга Радлову слѣдовало прибыть со всѣми Черноморскими транспортами въ Судскую бухту 5 Октября. На сколько же позже состоялось бы отплытіе эскадры изъ Кронштадта, на столько же дней позже 5 Октября необходимо было собраться въ Судѣ и транспортамъ.

При встрѣчѣ съ Командующимъ Отдѣльнымъ отрядомъ Завѣдующій транспортами вступалъ ему въ подчиненіе, до присоединенія Отдѣльнаго отряда къ эскадрѣ.

Прочіе транспорты, кромѣ—«Китай» и «Князь Горчаковъ», должны были идти къ Мадагаскару съ главными силами эскадры.

Грузъ, который везли транспорты, предназначенный для нуждъ эскадры, заключался преимущественно въ углѣ и запасахъ по машинной и баталерской частямъ. Угля—кардифа было взято около 18.000 тоннъ въ трюмы и 3.500 тоннъ въ ямы, и брикетовъ около 14.500 тоннъ. Брикеты были предназначены для снабженія миноносцевъ, а потому по 500 тоннъ ихъ на каждомъ транспортѣ были помѣщены такъ, чтобы ихъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 370. Письмо Командующаго эскадрой, отъ 15 Августа 1904 г.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 290.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 370.

легко и быстро можно было подавать на миноносцы. Кроме того на каждомъ транспортѣ должны были всегда находиться въ готовности по 3.000 мѣшковъ для подачи угля на суда.

Въ предвидѣніи тѣхъ затрудненій, которыя предстояли эскадрѣ при погрузкѣ угля, были приложены всѣ старанія по возможности облегчить ей эту задачу. На всѣхъ транспортахъ были установлены приспособленія системы Спенсеръ-Миллера для передачи угля въ морѣ, не становясь на якорь. Въ виду же того, что при погрузкахъ такого большого количества угля, которое было необходимо эскадрѣ (22.000 тоннъ въ одну пріемку), въ нѣкоторыхъ портахъ не представлялось никакой возможности получить достаточное количество пловучихъ средствъ, были заказаны 34 желѣзныхъ шаландъ, которыя были размѣщены на Черноморскихъ транспортахъ. Эти шаланды были снабжены воздушными ящиками, и при буксировкѣ ихъ снайтавливали подвое бортами. По расчету, этими шаландами можно было подавать до 100 тоннъ въ часъ, такъ какъ для практики пріемка такого именно количества угля производилась приблизительно при тѣхъ условіяхъ, при которыхъ транспортамъ пришлось потомъ грузить уголь въ походѣ.

Предполагалось, что транспортамъ придется буксировать не только миноносцы, но и большія суда эскадры, а потому на транспорты были взяты соотвѣтствующіе стальные перлиня и сдѣланы особыя приспособленія.

Для нуждъ эскадры былъ построенъ кесонъ-докъ и также былъ погруженъ въ разобранномъ видѣ на транспортъ «Воронезъ».

До возникновенія осложненій съ Англіей изъ за остановокъ и захватовъ англійскихъ коммерческихъ пароходовъ въ качествѣ призовъ нашими пароходами Добровольнаго флота, предполагалось также погрузить на транспорты артиллерійскіе и минные грузы (два 6" орудія, пять 75 м/м орудій, 20 контръ-минъ и нѣсколько минъ Уайтхеда) и, кроме того, вице-адмиралъ Рожественскій желалъ помѣстить на транспортахъ запасную команду миноносцевъ эскадры, по 35 человѣкъ на каждый транспортъ.

Когда же Англію былъ возбужденъ вопросъ о недопущеніи прохода пароходовъ Добровольнаго флота черезъ проливы, то нашему послу въ Константинополь было поручено выяснить,

не встрѣчается ли со стороны турецкаго правительства препятствій къ пропуску нашихъ транспортовъ черезъ принадлежащія Турціи проливы, съ тѣмъ, что имъ ни въ какомъ случаѣ, какъ заявляло наше Морское Министерство <sup>1)</sup>, не будетъ придано значенія крейсеровъ, а равно, на нихъ не будетъ установлено никакого артиллерійскаго вооруженія.

Турецкое правительство отвѣтило, что съ его стороны не будетъ сдѣлано затрудненій къ пропуску русскихъ судовъ черезъ проливы, если на нихъ не будетъ воинскихъ чиновъ и военныхъ грузовъ и если они не перемѣнятъ своихъ коммерческихъ флаговъ, при чемъ оно выразило пожеланіе, чтобы суда прошли проливы по очереди и съ такимъ расчетомъ, чтобы слѣдующій транспортъ входилъ въ Босфоръ тогда, когда предыдущій уже выйдетъ изъ Дарданелль.

Тогда Морское Министерство отказалось отъ своего намѣренія посылать на Черноморскихъ транспортахъ мины и орудія, вернуло изъ Одессы въ Либаву нижнихъ чиновъ запасной команды миноносцевъ и помѣстило ихъ всѣхъ 230 человекъ на «Китай», до прихода его въ Средиземное море, гдѣ они должны были потомъ быть переведены на транспорты.

Кромѣ запасовъ, предназначенныхъ для эскадры, и добавочныхъ предметовъ для перегрузки (шаланды, мѣшки, лопаты и т. п.) и для буксировки (перлиня), транспорты были снабжены вещами, инструментами, припасами и матеріалами для ихъ собственнаго употребленія на 8 мѣсяцевъ плаванія, рассчитывая въ теченіе этого времени имѣть 160 сутокъ плаванія 10 узловымъ ходомъ. Эти запасы были погружены отдѣльно отъ запасовъ для боевыхъ судовъ <sup>2)</sup>.

Команда на транспортахъ состояла изъ прежде служившихъ на нихъ, призванныхъ по мобилизаціи на дѣйствительную службу. Этотъ кадръ былъ дополненъ частью вольнонаемными людьми, тоже изъ старослужащихъ, но не обязанныхъ отбывать воинской повинности, а частью военными командами.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Письмо Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 13 Іюня 1904 г., Министру Иностранныхъ Дѣлъ.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 370. Секретный планъ Командующаго эскадрой, отъ 4 Іюля 1904 г.

Офицерскій составъ былъ сохраненъ почти весь прежній, а свободныя вакансіи замѣщались преимущественно служившими раньше на судахъ Добровольнаго флота и Русскаго Общества Пароходства и Торговли призванными изъ запаса прапорщиками и подпоручиками по морской и механической частямъ.

Такъ какъ транспортамъ предстояло идти въ походномъ строю съ военными кораблями, то капитаномъ 1 ранга Радловымъ было обращено особое вниманіе на образованіе кадра опытныхъ сигнальщиковъ. Ихъ обучали семафору и азбукѣ Морзе. Для сигнализациі установлены были на мачтахъ клотиковые огни, а сигналы производились по шлюпочной книгѣ.

Инструкція Командующаго эскадрой—Завѣдующему транспортными судами. Соединеніе всѣхъ транспортовъ въ Судѣ.

Передъ выходомъ транспортовъ изъ Чернаго моря, капитану 1 ранга Радлову были сообщены <sup>1)</sup> слухи объ организациі Японіей цѣлой системы для покушенія на суда нашей эскадры во время слѣдованія ихъ на театръ военныхъ дѣйствій.

Эти слухи заставили Командующаго эскадрой, вице-адмирала Рожественскаго, предположить, что со стороны Японіи будутъ использованы самыя разнообразныя средства для нанесенія вреда судамъ нашей эскадры, и особенно транспортамъ при слѣдованіи ихъ въ Средиземное море черезъ турецкіе проливы. Поэтому, для предотвращенія возможныхъ покушеній, онъ указалъ Завѣдующему транспортами, капитану 1 ранга Радлову, рядъ необходимыхъ мѣръ предосторожности.

Кромѣ того, капитану 1 ранга Радлову, сверхъ правъ командующаго подъ брейдъ-вымпеломъ, были предоставлены въ этомъ отдѣльномъ плаваніи еще и права начальника конвоя (ст. 262—273 Мор. Устава).

Принимая во вниманіе, что уходъ 2-й эскадры былъ отложенъ почти на цѣлый мѣсяцъ, изъ за опасенія, что Владивостокъ можетъ оказаться еще замерзшимъ,—транспортамъ было приказано собраться въ Судѣ къ 3 Ноября.

Чтобы избѣгнуть одновременнаго нахожденія въ проливахъ болѣе одного транспорта, имъ было приказано выходить изъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 400. Секретное письмо Командующаго эскадрой, отъ 6. Юля 1904 г.

Одессы по очереди, через сутки, начиная съ 22 Октября, при чемъ послѣдній транспортъ долженъ былъ выйти не позже 29 Октября. Въ этомъ расчетѣ предполагалось, что на переходъ до Суды транспортамъ понадобится 5 сутокъ, считая однѣ сутки на выполненіе формальностей въ Босфорѣ и Дарданеллахъ <sup>1)</sup>). Первыми должны были идти транспорты Добровольнаго флота.

По просьбѣ нашей агентуры въ Константинополь, проходъ транспортовъ долженъ былъ быть обставленъ военной тайной и время прохода каждаго транспорта сообщаться нашему посольству въ Константинополь секретнымъ шифромъ.

13 Октября вице-адмиралъ Рожественскій послалъ капитану 1 ранга Радлову изъ Вико телеграмму, съ предписаніемъ измѣнить порядокъ выхода транспортовъ такъ, чтобы всѣ они собрались въ Суду 31 Октября.

Всѣми транспортами былъ поднятъ русскій коммерческій флагъ.

Семь транспортовъ («Ярославль», «Воронежъ», «Владимиръ», «Кіевъ», «Тамбовъ», «Юпитеръ» и «Меркурій») вышли по очереди изъ Одессы, между 22 и 28 Октября <sup>2)</sup>). Транспорты прошли проливы благополучно, при чемъ не было обнаружено никакихъ признаковъ замышлявшихся покушеній.

Что касается охранныхъ мѣръ, то надо замѣтить, что онѣ не были достаточно соблюдены въ отношеніи сохраненія въ секретѣ времени прохода транспортовъ черезъ проливы. Агентъ Добровольнаго флота былъ заблаговременно и не секретнымъ образомъ извѣщаемъ телеграммами о времени прихода транспортовъ въ Кавакъ, а потому свѣдѣнія эти до прихода транспортовъ дѣлались достояніемъ гласности. Всѣ же остальные мѣры предосторожности были выполнены въ точности.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 400. Предписаніе Командующаго эскадрой, отъ 22 Сентября 1904 г

<sup>2)</sup> «Ярославль» прошелъ Босфоръ въ 12 ч. дня 24 Октября.  
 «Воронежъ» » » » 12 » » 25 »  
 «Владимиръ» » » » 2 » » 26 »  
 «Тамбовъ» » » » 12 » » 27 »  
 «Юпитеръ» » » » 11 » утра 28 »  
 «Кіевъ» » » » 3 » дня 28 »  
 «Меркурій» » » » 10 » утра 29 »

Въ Судѣ транспорты соединились въ полномъ составѣ къ 1 Ноября.

Стоянна Отдѣльнаго  
отряда въ Судѣ. Тотчасъ же по приходѣ въ Суду отрядъ  
контръ-адмирала Фелькерзама началъ гру-  
зиться углемъ.

Къ приходу отряда было заготовлено 6.000 тоннъ, привезенныхъ зафрахтованными нѣмецкими угольщиками, и изъ Танжера вице-адмиралъ Рожественскій прислалъ 6.000 тоннъ недопринятыхъ эскадрю. Отрядомъ же здѣсь было принято около 5000 тоннъ, изъ которыхъ около 1000 тоннъ взяли транспорты. Осталось на угольщикахъ около 7.300 тоннъ.

При пополненіи отрядомъ запасовъ прѣсной воды встрѣчалось не мало затрудненій, такъ какъ транспорты привезли съ собой очень незначительное количество воды, а Судскій горный водопроводъ не могъ давать и 100 тоннъ воды въ сутки. Къ счастью, послѣдніе дни стоянки непрерывно шли дожди и на судахъ стали собирать дождевую воду. Собирали всѣми возможными способами: закрывали пробки у шлюпокъ, проводили шланги съ мостиковъ и съ тентовъ, получивъ такимъ образомъ подъ конецъ болѣе 1000 тоннъ воды.

Въ Судѣ почти ежедневно команда отпускалаь на берегъ смѣнами по 600 человекъ. До этого времени команда въ теченіе двухъ мѣсяцевъ не отлучалась съ судовъ. Погода въ началѣ стоянки была теплая и ясная; команда спала на верхней палубѣ и на мостикахъ подъ тентами.

Ученій производилось мало. Первые дни команда была занята усиленными погрузками, а послѣдніе дни ученіямъ мѣшали непрерывные дожди.

5 Ноября крейсеръ «Жемчугъ» выходилъ для уничтоженія девіаціи и на стрѣльбу по плавучему щиту. Сдѣлали 300 выстрѣловъ вспомогательными стволами изъ 120 м/м. пушекъ и 180 выстрѣловъ практическими патронами изъ 47 м/м. пушекъ.

Миноносцы по очереди выходили изъ бухты и также уничтожали девіацію. Команда ихъ на берегу производила стрѣльбу изъ ружей.

6 Ноября завѣдующій транспортами капитанъ 1 ранга Радловъ перенесъ свой брейдъ-вымпелъ съ транспорта «Кіевъ» на крейсеръ «Алмазъ» и перешелъ на него вмѣстѣ со своимъ штабомъ.



Всѣ миноносцы отряда были расписаны по транспортамъ. Для экономіи угля и для большей сохранности машинъ предполагалось, что миноносцы будутъ идти по возможности на буксирахъ своихъ транспортовъ, которые должны были вообще оказывать имъ въ походѣ всякаго рода помощь.

Запасная команда миноносцевъ, пришедшая на «Китаѣ», была расписана соотвѣтственно своимъ миноносцамъ по транспортамъ, при чемъ на каждый транспортъ пришлось около 32—33 человекъ<sup>1)</sup>. Они должны были участвовать въ судовыхъ работахъ, грузить уголь въ трюмахъ въ корзины и мѣшки, перегружать ихъ на суда, подавать буксиры и т. д. Въ случаѣ нужды, миноносцы имѣли право также пользоваться этими людьми. Раздѣленіе миноносцевъ по отрядамъ было сохранено прежнее.

Программа дальнѣйшаго плаванія, указанная Командующимъ эскадрой контръ-адмиралу Фелькерзаму еще въ Танжерѣ, заключалась въ общихъ чертахъ въ нижеслѣдующемъ.

Отрядъ слѣдуетъ Суэцкимъ каналомъ. Въ Портъ-Саидѣ или Суэцѣ онъ грузится углемъ и принимаетъ необходимые припасы, послѣ чего проходитъ Красное море и въ Джибути грузится вторично. Затѣмъ слѣдуетъ въ бухту Діего-Суарець, на о. Мадагаскарѣ, гдѣ ожидаетъ прихода вице-адмирала Роже-стенскаго.

Но послѣ выхода Отдѣльнаго отряда изъ Танжера, французское правительство, подъ давленіемъ Японіи, обратилось, черезъ нашего посла въ Парижѣ, съ просьбою не выбирать мѣстомъ погрузки угля для нашихъ судовъ—ни Джибути, ни, въ особенности, Діего-Суарець. Суда отряда контръ-адмирала Фелькерзама были менѣе трехъ мѣсяцевъ тому назадъ въ французскомъ порту, и вторичный приѣмъ угля тѣми же судами до истеченія этого срока явился бы нарушеніемъ правилъ нейтралитета.

Во избѣжаніе же политическихъ затрудненій и въ то же время чтобы не ставить насъ въ безвыходное положеніе, французское правительство просило грузиться не въ самомъ порту Джибути или Діего-Суарець, а въ одной изъ близлежащихъ бухтъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 211.

Во исполненіе этой просьбы французскаго правительства, Управляющій Морским Министерствомъ телеграммою предложилъ контръ-адмиралу Фелькерзаму не грузиться въ Джибути, гдѣ у насъ было заготовлено около 5000 тоннъ угля, а послать туда одинъ крейсеръ, чтобы перевести нашихъ угольщиковъ въ одну изъ бухтъ, названіе которой адмиралу предполагалось сообщить дополнительно.

6 Ноября пришелъ изъ Пирея миноносецъ «Бравый», куда онъ былъ отправленъ 28 Октября для исправленій нѣкоторыхъ мелкихъ попортившихся приборовъ, какъ своихъ, такъ и съ другихъ миноносцевъ, которыхъ не представлялось возможнымъ исправить въ Судѣ.

Адмиралъ приказалъ приготовиться къ походу на другой день, 7 Ноября, въ 9 час. утра, но въ ночь засвѣжѣлъ вѣтеръ, и адмиралъ не рѣшился выйти въ море съ семью миноносцами, тѣмъ болѣе, что въ Портъ-Саидъ, гдѣ каждый часъ былъ на счету, надлежало придти безъ аварій.

Лишь 8 Ноября въ 1 часъ 45 минутъ крейсеръ «Алмазь» съ транспортами, а затѣмъ крейсера и броненосцы снялись съ якоря и пошли къ выходу изъ бухты.

Сознавая насколько транспорты необходимы 2-й Тихоокеанской эскадрѣ и что отъ сохраненія ихъ зависитъ вся дальнѣйшая участь экспедиціи, адмиралъ считалъ одною изъ главныхъ задачъ своего отряда защиту ввѣреннаго ему каравана транспортовъ <sup>1)</sup>.

Поэтому походный строй всего отряда былъ рассчитанъ такъ, чтобы, при появленіи непріятели, транспорты не подвергались бы неминуемой опасности и вмѣстѣ съ тѣмъ дали бы возможность военнымъ судамъ дѣйствовать вполнѣ свободно для нападенія на врага или для прикрытія отступленія каравана въ указанное мѣсто.

Миноносцы въ походномъ строю должны были держаться около своихъ транспортовъ или на буксирахъ, смотря по приказанію.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 386. Приказы Командующаго отрядомъ—отъ 7 Ноября № 114 и отъ 10 Ноября № 121.

Крейсеру «Алмазь», вмѣстѣ съ транспортами, адмиралъ приказалъ идти впереди отряда, а самъ съ броненосцами и крейсерами въ походномъ строю держался сзади.

10 Ноября въ 8 час. утра «Алмазу» было приказано уменьшить ходъ до 5 узловъ, а транспортамъ взять миноносцы на буксиръ, и не слѣдовать движеніямъ адмирала.

«Сисой Великій», «Наваринъ», «Свѣтлана» и «Жемчугъ», выстроившись въ кильватерную колонну, повернули за адмираломъ на 8 румбовъ вправо и, сбросивъ одновременно по сигналу плавучіе пирамидальные щиты, произвели практическую стрѣльбу.

Стрѣльба была первая со времени выхода изъ Россіи. Разстояніе до щитовъ не превышало 30 кабельтовыхъ. Результаты стрѣльбы были далеко не блестящіе — щиты остались цѣлыми, имѣя только небольшое число пробоинъ. Въ полдень стрѣльба была окончена и суда подняли свои щиты на палубу.

Къ приходу отряда въ Портъ-Саидъ мѣстными властями и администраціей Суэцкаго канала приняты были особыя мѣры охраны<sup>1)</sup>.

Каналь очищенъ былъ отъ мелкихъ судовъ и рыбацкихъ лодокъ. Большая же часть гавани была оставлена совершенно свободной для стоянки нашихъ судовъ.

Навстрѣчу Отдѣльному отряду одновременно съ лопцманами выѣхали: начальникъ транзита Суэцкаго канала и его помощникъ.

Корабли были поставлены въ гавани, согласно указаніямъ администраціи канала, вдоль азіатскаго берега порта, у входа въ каналъ. Только транспортъ «Китай» за недостаткомъ мѣста былъ поставленъ къ противоположной сторонѣ. Миноносцы опшвартовились у бортовъ своихъ транспортовъ.

Изъ иностранныхъ военныхъ судовъ въ порту находился лишь одинъ англійскій станціонеръ.

Какъ только «Сисой Великій» подошелъ къ своему мѣсту, на броненосецъ прибылъ нашъ дипломатическій агентъ въ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Рапортъ капитана 2 ранга Шванкъ, отъ 18 Ноября.

Египтѣ д. с. с. Максимовъ въ сопровожденіи нашего консула въ Портъ-Саидѣ, г-на Бринкѣ.

Тотчасъ же по приходѣ отрядъ приступилъ къ приему воды и провизіи. Главная и самая трудная здѣсь операція—снабжение отряда водою, которой требовалось большое количество,—была выполнена успѣшно. По портовымъ даннымъ, Портъ-Саидъ могъ снабжать суда въ сутки только 1500 тоннами воды, а при мобилизаціи всѣхъ средствъ—не болѣе 2500 тоннъ. Благодаря же содѣйствию нашего дипломатическаго агента и консула, отрядъ въ теченіе 24 часовъ своей стоянки принялъ 5244 тонны. Для наливки водою были собраны всѣ имѣвшіяся въ наличіи средства также частныхъ лицъ и нанять у компаніи канала водоналивный пароходъ, который бралъ 500 тоннъ воды и могъ выкачать ихъ въ полчаса времени.

Вторая операція, озаботившая начальника отряда,—снабжение золотой монетою, была выполнена столь же успѣшно <sup>1)</sup>.

За 24 часа стоянки отряда въ Портъ-Саидѣ, разрѣшаемыхъ правилами о нейтралитетѣ, все заказанное отрядомъ было погружено <sup>2)</sup>, и на слѣдующій день на разсвѣтѣ отрядъ былъ готовъ къ уходу.

Во время стоянки въ Портъ-Саидѣ сторожевую службу несли чины мѣстной администраціи. Ихъ паровые катера съ вооруженными людьми крейсеровали кругомъ нашего отряда. Наши же шлюпки не принимали участія въ охранѣ.

По прибытіи лоцмановъ пошли въ каналъ первыми миноносцы въ порядкѣ ихъ расположенія на швартовахъ.

Остальные суда пошли въ каналъ за миноносцами въ слѣдующемъ порядкѣ: крейсеръ «Алмазъ», броненосцы, крейсера «Жемчугъ» и «Свѣтлана» и послѣдними тронулись транспорты, какъ и миноносцы, въ порядкѣ ихъ расположенія въ гавани.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма в.-адм. Фелькерзама, отъ 14 Ноября 1904 г. № 65.

<sup>2)</sup> Кромѣ воды, отрядъ принялъ: 1500 кило мяса, 6600 кило хлѣба и 1300 кило зелени.

Броненосцы «Наваринъ» и «Сисой Великій» пошли на буксирахъ.

По распоряженію администраціи канала, миноносцы, снявшіе первыми со швартововъ, пошли каналомъ, не останавливаясь, со скоростью 10 узловъ. Согласно циркуляру Командующаго отрядомъ <sup>1)</sup>, миноносцамъ предписано было относиться къ требованіямъ лопмановъ особенно внимательно, и въ каналѣ они должны были сохранять точно разстояніе между собою въ 500 метровъ.

По выходѣ изъ канала, миноносцы перестроились въ отрядный строй и, слѣдуя за своими отрядными начальниками, стали по диспозиціи на якорь на внѣшнемъ Суэцкомъ рейдѣ.

Большія суда отряда вошли въ каналъ сейчасъ велѣдъ за послѣдними миноносцами и около 7 час. вечера, придя въ Большое Соляное озеро, они становились тамъ на якорь до разсвѣта, чтобы не идти каналомъ ночью. При этомъ концевымъ кораблямъ отряда пришлось небольшую часть пути дѣлать уже по наступленіи темноты, пользуясь электрическими фонарями, предложенными администраціею канала <sup>2)</sup>.

Въ 6 часу утра отрядъ въ томъ же порядкѣ продолжалъ путь по каналу.

«Алмазъ» шелъ нѣсколько ускореннымъ ходомъ — около 8 узловъ, а остальные корабли шли, согласно правиламъ компаніи канала, со скоростью 5—6 узловъ <sup>3)</sup>. На флагманскомъ броненосцѣ во время слѣдованія его каналомъ находился нашъ дипломатическій агентъ. Впереди большихъ судовъ шелъ паровой катеръ съ помощникомъ начальника транзита. Плаваніе каналомъ прошло вполнѣ благополучно и согласно составленной раньше программѣ.

На пути отрядъ встрѣтилъ, между Портъ-Саидомъ и Измаиліей, три ошвартованныхъ парохода, около которыхъ находился паровой катеръ компаніи, съ полицейскими. Еще одинъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шв. 4. Дѣло № 386. Циркуляръ Шт. Команд. Отд. отр., отъ 11 Ноября 1904 г. № 109.

<sup>2)</sup> Этими фонарями, установленными на бакѣ корабля, обыкновенно пользуются суда ночью, освѣщая каналъ по курсу.

<sup>3)</sup> Эта скорость для большихъ судовъ установлена въ видахъ предотвращенія оползанія песчаныхъ береговъ канала.

пароходъ былъ задержанъ у Измаиліи, а два парохода, шедшіе изъ Портъ-Саида и догнавшіе отрядъ въ Большомъ озерѣ, были остановлены тамъ въ два часа ночи. Въ Суэцѣ также былъ задержанъ одинъ пароходъ.

Входъ въ каналъ коммерческихъ судовъ былъ прекращенъ въ два часа ночи 12 Ноября, т. е. за четыре часа до входа въ каналъ нашего отряда. Наибольшая, происшедшая изъ-за этой задержки, потеря времени для коммерческихъ судовъ была—9 часовъ, но для большинства изъ нихъ 5—7 часовъ. Мелкія каботажныя суда были раньше удалены изъ канала и озеръ.

Остальныя всѣ предположенныя мѣры охраны были также исполнены въ точности. По каналу, при его протяженіи болѣе чѣмъ въ 160 верстъ, невозможно было организовать непрерывной цѣпи постовъ, но во всѣхъ наиболѣе людныхъ мѣстахъ были установлены постоянные посты и сверхъ того дѣлались объѣзды обоихъ береговъ.

При проходѣ отряда мимо станцій, собравшаяся публика привѣтствовала его криками.

По мѣрѣ выхода изъ канала суда отряда становились на якорь на Суэцкомъ рейдѣ <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Порядокъ слѣдованія судовъ, а также время прохода канала показаны въ слѣдующей таблицѣ:

	Входъ въ каналъ. 12 Ноября.	Выходъ изъ канала. 13 Ноября.
Миноносецъ «Бодрый» . . .	5 ч. 50 м. утра.	3 ч. 35 м. ночи.
» «Вѣдовый» . . .	5 » 55 » »	3 » 39 » »
» «Буйный» . . .	6 » 4 » »	3 » 42 » »
» «Бравый» . . .	6 » 8 » »	3 » 45 » »
» «Безупречный» . . .	6 » 10 » »	3 » 47 » »
» «Блестящій» . . .	6 » 12 » »	3 » 50 » »
» «Быстрый» . . .	6 » 15 » »	3 » 52 » »
Крейсеръ «Алмазъ» . . .	6 » 30 » »	9 » 55 » утра.
Бронен. «Сисой Великій» . . .	7 » — » »	11 » 20 » »
» «Наваринъ» . . .	7 » 10 » »	11 » 25 » »
Крейсеръ «Жемчугъ» . . .	7 » 20 » »	11 » 40 » »
» «Свѣтлана» . . .	7 » 35 » »	11 » 50 » »
Транспортъ «Юпитеръ» . . .	7 » 55 » »	въ полдень.
» «Кіевъ» . . .	8 » 5 » »	12 ч. 27 м. пополудни.
» «Владиміръ» . . .	8 » 10 » »	1 » — » .

Стоянка въ Суэцкомъ заливѣ. Инцидентъ съ миноносцами. Затрудненія въ приѣмѣ припасовъ.

По приходѣ въ Суэцкій заливъ, адмиралъ обмѣнялся салютомъ съ англійскимъ станціонеромъ крейсеромъ «Hermione». Въ Суэцѣ кромѣ того находился еще одинъ англійскій крейсеръ «Fох», прибывшій туда со смѣнной командой.

На Суэцкомъ рейдѣ отрядъ допринялъ уголь съ транспортовъ, подошедшихъ къ бортамъ кораблей, и немного провизіи. Погода благопріятствовала.

Тотчасъ по приходѣ отряда въ Суэцъ, къ адмиралу явился капитанъ 2 ранга Шванкъ, все время шедшій въ каналѣ впереди отряда на паровомъ катерѣ, и доложилъ, что, по заявленію начальника полиціи, миноносцы, пришедшіе въ Суэцъ наканунѣ, должны будутъ сняться въ 5 часовъ вечера, когда истечетъ 24 часа ихъ стоянки въ Суэцѣ. Для переговоровъ объ этомъ предполагалъ прибыть на «Сисой Великій» начальникъ пограничной стражи.

Но до вечера ни онъ, ни кто либо другой отъ его имени на флагманскій корабль не явился, а около 7 часовъ вечера губернаторъ Суэца прислалъ со своимъ секретаремъ адмиралу требованіе приказать миноносцамъ идти въ море <sup>1)</sup>).

Требованіе это было спорное, такъ какъ миноносцы отделились отъ отряда и пришли раньше въ Суэцъ по настоянію компаніи канала. Согласно конвенціи 1888 года и объявленнымъ египетскимъ правительствомъ правиламъ нейтралитета, 24 часа являются обязательнымъ срокомъ только въ томъ случаѣ, если корабль успѣетъ принять запасы въ этотъ промежутокъ времени; въ противномъ случаѣ, онъ долженъ только выполнить это въ кратчайшій срокъ. Сверхъ того, время пребыванія въ порту можетъ быть увеличено по требованію компаніи,

Транспортъ «Китай» . . . . .	8 ч. 30 м. утра	1 ч. 15 м. пополудни.
» «Тамбовъ» . . . . .	8 » 35 » »	1 » 25 » »
» «Меркурій» . . . . .	8 » 55 » »	1 » 35 » »
» «Ярославль» . . . . .	9 » — » »	1 » 40 » »
» «Воронежъ» . . . . .	9 » 5 » »	1 » 46 » »
» «Кн. Горчаковъ» . . . . .	9 « 15 » »	1 » 55 » »

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 23. Письмо Суэцкаго губернатора к-адмиралу Фельверзаму, отъ 13 Ноября 1904 г.

которая руководствуется интересами беспрепятственного и безопаснаго плаванія каналомъ. Между тѣмъ, транспорты, съ которыхъ миноносцы должны были брать запасы, только что пришли. Миноносцы могли идти вмѣстѣ съ ними и также ночевать въ Большомъ озерѣ. Компанія же канала просила сдѣлать миноносцамъ весь переходъ въ одинъ день, чтобы освободить хотя бы 7 лоцмановъ, иначе, имѣя всю ночь на всѣхъ корабляхъ отряда 21 лоцмана, могло случиться, что ихъ не хватило бы для другихъ судовъ, что вызвало бы стѣсненіе движенія по каналу. Придя же въ Суэцъ по требованію компаніи канала на полсутокъ раньше своихъ транспортовъ, миноносцы могли не успѣть принять запасы и имѣли право на болѣе продолжительное, чѣмъ 24 часа, пребываніе въ Суэцѣ.

Въ силу этихъ соображеній, нашъ дипломатическій агентъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Максимовъ, въ очень категорической формѣ заявилъ, что миноносцы въ правѣ остаться на рейдѣ, не нарушая правилъ нейтралитета, болѣе 24 часовъ, такъ какъ эти суда, по независящимъ отъ нихъ причинамъ, не успѣли еще принять уголь и, во всякомъ случаѣ, придя на Портъ-Саидскій рейдъ одновременно съ отрядомъ, они имѣли право уйти съ нимъ же и изъ Суэца, такъ какъ отрядъ не можетъ быть раздробленъ и его нельзя заставить для удобства и выгодъ эксплуатаціи канала выходить мелкими частями въ открытое море, гдѣ его можетъ ожидать непріятель.

Губернаторъ снесся по телеграфу съ Каиромъ. Миноносцы продолжали грузить уголь.

Уже по уходѣ отряда съ Суэцкаго рейда, дѣйствительный статскій совѣтникъ Максимовъ получилъ отъ египетскаго министра иностранныхъ дѣлъ<sup>1)</sup>, какъ бы предупрежденіе на будущее время, — заявленіе о нарушеніи нашими миноносцами правилъ нейтралитета.

Кромѣ инцидента съ нашими миноносцами, вызваннаго неправильнымъ обвиненіемъ ихъ въ нарушеніи правилъ нейтралитета, Отдѣльный отрядъ судовъ контръ-адмирала Фелькерзама встрѣтилъ здѣсь затрудненія при пополненіи запасовъ.

Въ виду неразработанности вопроса о пополненіи запасовъ судовъ воюющихъ сторонъ, онъ находится въ зависимости отъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 23. Нота египетскаго министра иностранныхъ дѣлъ, отъ 14 Ноября 1904 г.



усмотрѣнія портовыхъ властей и отъ того—какого именно нейтралитета: благожелательнаго или нѣтъ,—придерживается правительство. Настоящее положеніе международнаго права давало большой просторъ въ рѣшеніи вопроса о количествѣ потребныхъ намъ запасовъ для перехода въ ближайшій портъ.

При затребованіи же нашими судами припасовъ въ Портъ-Саидѣ, портовый чиновникъ произвольно уменьшалъ количество почти каждаго предмета. Такъ, 400 тоннъ воды для каждаго транспорта онъ нашель чрезмѣрнымъ и рѣшилъ, что достаточно 200 тоннъ. Разрѣшивъ намъ взять уголь, за вычетомъ имѣющагося запаса, до Адена, англичане высказали намѣреніе посылать офиціально своего чиновника на всѣ наши суда, требующія уголь, для провѣрки показаній командировъ относительно количества его въ угольныхъ ямахъ <sup>1)</sup>.

Портовые власти въ Портъ-Саидѣ хотѣли также запретить нашему отряду принять нужную ему золотую монету <sup>2)</sup>, подъ предлогомъ, что золото объявлено Японіей военной контрбандой. Послѣ энергичныхъ представленій д. с. с. Максимова, изъ Лондона пришло разрѣшеніе. Но на это ушло много времени.

Слѣдуетъ отмѣтить, что, при рѣшеніи подобныхъ вопросовъ, даже между мѣстными властями не существовало полного согласія. Поэтому рѣшеніе важнаго вопроса о пополненіи различныхъ запасовъ находилось въ зависимости отъ личныхъ взглядовъ отдѣльныхъ лицъ. Всѣ подобныя недоразумѣнія улаживались главнымъ образомъ переговорами нашего дипломатическаго агента съ генералъ-губернаторомъ лордомъ Кромеромъ, смотрѣвшимъ въ данное время на этотъ вопросъ широко и безпристрастно.

Плаваніе Краснымъ моремъ отъ Суэца до Джибути. Организація охраны отряда.

14 Ноября въ 5<sup>1/2</sup> час. утра отрядъ началъ сниматься съ якоря послѣдовательно, начиная съ миноносцевъ и съ ними крейсеровъ «Свѣтлана» и «Жемчугъ». Концевымъ ушелъ съ рейда броненосецъ «Наваринъ» въ 7 часовъ утра. Крейсеру

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 23. Донесеніе д. с. с. Максимова, отъ 4 Ноября 1904 г., и письмо лорда Кромера, отъ 3 Ноября 1904 г.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 23. Письмо лорда Кромера д. с. с. Максиму, отъ 3 Ноября 1904 г.

«Алмазь» вмѣстѣ со всѣми транспортами приказано было вступить въ кильватеръ броненосцу «Сисой Великій» <sup>1)</sup>).

Передъ выходомъ съ Суэцкаго рейда, контръ-адмиралъ Фелькерзамъ далъ отряду рядъ инструкцій по охранной службѣ при переходѣ Краснымъ моремъ <sup>2)</sup>. Адмиралъ полагалъ, что въ Красномъ морѣ отрядъ вступилъ въ мѣсто, гдѣ покушенія со стороны японцевъ болѣе вѣроятны, чѣмъ то было въ Европейскихъ водахъ, и этимъ обстоятельствомъ вызывалась необходимость большей бдительности, въ особенности въ ночное время, и постоянной готовности отразить непріятеля, который, вѣроятно, до самаго послѣдняго момента постарается замаскировать себя такъ, что очень трудно будетъ его отличить отъ нейтральнаго судна, и особенно, если онъ будетъ идти безъ флага или прикрываться нейтральнымъ флагомъ. Но въ виду сложныхъ политическихъ послѣдствій, такъ называемаго, Гульскаго инцидента, контръ-адмиралъ Фелькерзамъ все же считалъ лучшимъ пропустить непріятеля, не давъ ему однако причинить вреда отряду, чѣмъ ошибочно разстрѣлять нейтральное судно и вызвать повтореніе случая въ Сѣверномъ морѣ.

Ночью на отрядѣ все было готово для отраженія минной атаки. На всѣхъ судахъ пробиты дробь-атаку и зарядили орудія. При нихъ осталось дежурить вахтенное отдѣленіе, а остальная прислуга легла спать поблизости отъ своихъ орудій, не раздѣваясь, готовая каждую минуту по тревогѣ открыть огонь.

За часъ до ухода отряда снялись съ якоря и пошли въ море два египетскихъ крейсера береговой охраны <sup>3)</sup>. На эти суда была возложена египетскимъ правительствомъ обязанность конвоировать Отдѣльный отрядъ во время прохожденія его египетскими территоріальными водами. Въ случаѣ замѣченнаго покушенія или какого-либо враждебнаго по отношенію къ нему дѣйствія, крейсера должны были предупреждать отрядъ сигналомъ по международному своду. Раіонъ ихъ дѣйствій

<sup>1)</sup> Транспортъ «Князь Горчаковъ» былъ отправленъ впередъ наканунѣ вечеромъ.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣла №№ 386 и 212 и вахтенные журналы за №№ 30981, 30683, 30741, 30742, 30743.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣла № 23 и № 386.

ограничивался полосой моря въ 3 мили отъ берега и вокругъ всѣхъ острововъ въ Суэцкомъ заливѣ по радіусу въ 3 мили. Весь день пока было свѣтло они шли подъ своимъ національнымъ флагомъ. Ночью имъ рекомендовалось не приближаться безъ особой надобности къ отряду, чтобы не быть принятыми за непріятельское судно. Для опознанія они должны были показывать условные сигналы.

Крейсера пошли впереди отряда, держась по траверзамъ въ разстояніи 12 миль. Отрядъ шелъ со скоростью 10 узловъ.

Утромъ 15 Ноября отрядъ вышелъ въ Красное море, и Суэцкій заливъ, прохожденіе котораго вызывало опасенія за безопасность плаванія, остался позади. Тогда же египетскіе крейсера, сопровождавшіе эскадру, согласно полученнымъ ими инструкціямъ, повернули и пошли обратно въ Суэць<sup>1)</sup>.

16 Ноября въ 2 час. 30 мин. отрядъ застопорилъ машины, миноносцы подошли къ транспортамъ и начали погрузку угля.

Маневръ былъ произведенъ транспортными съ такой быстротой и въ такомъ порядкѣ, что Начальникъ отряда сигналомъ изъявилъ свое удовольствіе. Въ половинѣ шестого часа погрузка была закончена и отрядъ далъ ходъ.

По выходѣ изъ Суэцкаго залива путь шелъ внѣ видимости береговъ. Въ 4 часа дня отрядъ вошелъ въ тропики.

Ночью отрядъ шелъ съ открытыми огнями и освѣщаль встрѣчныя суда, попадавшіяся довольно рѣдко. Днемъ на боевыхъ судахъ производились ученія и тревоги.

Вечеромъ 17 Ноября на крейсерѣ «Алмазь» произошла въ машинѣ небольшая аварія и онъ въ продолженіе часа не могъ дать больше 5 узловъ.

Отрядъ приближался къ берегамъ. Адмиралъ уменьшилъ ходъ до 9 узловъ.

Когда отрядъ вошелъ въ Бабъ-эль-Мандебскій проливъ, зыбь прекратилась и вѣтеръ началъ стихать. Транспортамъ было приказано приготовиться взять миноносцы на буксиръ. Отрядъ застопорилъ машины. Миноносцы были взяты на буксиръ и отрядъ продолжалъ путь 5 узловымъ ходомъ. «Свѣтлана» и «Жемчугъ» продолжали идти впереди.

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма д. с. с. Максимова, отъ 16 Ноября 1904 г.

Днемъ 19 Ноября прошли Перимъ. Къ вечеру миноносцы отдали буксиры.

Утромъ 20 Ноября отрядъ сталъ на якорь на рейдѣ Джибути.

За шесть сутокъ плаванія отъ Суэца до Джибути отрядомъ было сдѣлано приблизительно 1300 миль.

Стоянна въ Джибути.  
Измѣненіе дальнѣйшаго  
маршрута отряда.

Какъ уже выше было упомянуто, во избѣжаніе политическихъ затрудненій французское правительство просило, чтобы суда нашего отряда, какъ бывшія уже во французскихъ портахъ менѣе 3 мѣсяцевъ тому назадъ, не заходили въ Джибути, что явилось бы нарушеніемъ правилъ нейтралитета. Въ виду этого былъ возбужденъ вопросъ объ избраніи вмѣсто Джибути, гдѣ наши суда могли бы принимать уголь лишь внѣ территоріальныхъ водъ,—другой укрытой бухты въ Аравіи.

Тѣмъ не менѣе, контръ-адмиралъ Фелькерзамъ, въ виду полученныхъ имъ ранѣе инструкцій Командующаго эскадрою, рѣшилъ придерживаться даннаго ему маршрута и идти въ Джибути, надѣясь лично какъ-нибудь уладить затрудненія<sup>1)</sup>.

Губернаторъ Джибути не дѣлалъ никакихъ стѣсненій въ стоянкѣ отряда и въ снабженіи его углемъ и припасами<sup>2)</sup>.

Адмиралъ рассчитывалъ пробыть здѣсь 5 дней и за это время принять всѣ нужные ему запасы. Отряду было приказано къ вечеру 24-го быть готовымъ къ походу, а время стоянки использовать для переборки своихъ механизмовъ и приведенія себя по возможности въ порядокъ.

Въ первый же день по приходѣ суда приступили къ погрузкѣ угля. Команда, несмотря на жару, работала усердно. Офицеры были раздѣлены на двѣ очереди и все время слѣдили за работой. Въ помощь судовой командѣ были наняты на берегу

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма к.-адм. Фелькерзама, отъ 11 Ноября за № 62, и копія съ донесенія Россійскаго консула въ Джибути на имя Россійскаго генеральнаго консула въ Марсели, отъ 15 Сентября 1904 г.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Рапортъ младшаго флагмана 2-й Тихоокеанской эскадры Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 30 Ноября 1904 г.

туземцы-сомалійцы. Однако, какъ увидимъ ниже, отряду не суждено было уйти такъ скоро, какъ это предполагалъ адмиралъ. Пришлось простоять здѣсь до 1 Декабря.

Съ приходомъ въ Джибути, на отрядъ было введено, впредь до присоединенія къ эскадрѣ вице-адмирала Рожественскаго, новое расписаніе времени и ученій<sup>1)</sup>. Всѣ ученія происходили рано утромъ и заканчивались къ девяти часамъ, когда начиналась приборка. Дневной отдыхъ былъ продолженъ до 3 час. дня. Въ это самое жаркое время дня запрещались какія-либо тяжелыя работы. Тотчасъ же послѣ побудки и вечеромъ передъ ужиномъ вся команда посылалась на всѣ гребныя суда, при чемъ утромъ всѣ шлюпки должны были обойти кругомъ эскадры. Послѣ ужина суда изготовлялись къ отраженію минной атаки.

Всѣ миноносцы ночью имѣли аппараты готовыми къ выстрѣлу. Каждый вечеръ съ наступленіемъ темноты два миноносца выходили къ выходу изъ бухты въ сторожевую охрану и съ разсвѣтомъ возвращались на свои мѣста. Всю ночь суда отряда свѣтили прожекторами вокругъ якорной стоянки, а на бакштовахъ стояли подъ парами вооруженные катера.

Адмиралъ воспользовался имѣвшимися на транспортахъ хлѣбопекарнями<sup>2)</sup> и разрѣшилъ командирамъ судовъ заказывать для команды свѣжій хлѣбъ, который выпекался въ необходимомъ количествѣ. Большія печи были на «Кіевѣ», «Владимірѣ» и «Воронежѣ», а остальные транспорты могли выпекать хлѣбъ только для себя и для прикомандированныхъ къ нимъ миноносцевъ.

Погода за время стоянки была тихая, ясная и не мѣшала производить пріемки и ученія. На берегъ команда здѣсь не отпускалась<sup>3)</sup>.

По полученнымъ заранѣе отъ Командующаго эскадрою инструкціямъ, отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама долженъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 386. Циркуляръ Штаба Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ, отъ 20 Ноября 1904 г. за № 114.

<sup>4)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 386. Циркуляръ Штаба Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ, отъ 20 Ноября 1904 г. за № 116.

<sup>2)</sup> Вахтенные журналы крейсеровъ «Алмазь» и «Жемчугъ» №№ 30742 и 30682.

былъ соединиться съ эскадрою, идущею вокругъ Африки, — у острова Мадагаскара въ Діего-Суарець.

Французское же правительство, въ силу протестовъ Японіи, просило не выбирать Діего-Суарець, какъ и Джибути, мѣстомъ стоянки для нашего отряда.

Особенно оно настаивало относительно послѣдняго и рекомендовало воспользоваться рейдомъ на 90 миль южнѣе, по западную сторону о. Мадагаскара, у острова Носси-бе <sup>1)</sup>.

Просьба эта была сообщена вице-адмиралу Рождественскому въ Либрвиль. Но телеграмма уже не застала тамъ эскадры и поэтому была перетелеграфирована въ Джибути контръ-адмиралу Фелькерзаму для распоряженія по его усмотрѣнію <sup>2)</sup>.

Адмираль рѣшилъ, однако, придерживаться условленнаго ранѣе плана и выждать вице-адмирала Рождественскаго въ Діего-Суарець, боясь въ случаѣ измѣненія маршрута поставить Командующаго эскадрою въ опасное положеніе, такъ какъ бухта Носси-бе, хотя и обладала необходимыми условіями для стоянки эскадры, но имѣла тотъ, по его мнѣнію, недостатокъ, что пути къ ней по недостаточности описи были сомнительны. Другой же отоль удобной, спокойной и хорошо описанной бухты, какъ Діего-Суарець, на Мадагаскарѣ не было, и контръ-адмираль Фелькерзамъ считалъ вполне возможнымъ, по примѣру Джибути, добиться молчаливаго согласія французскаго правительства на приходъ и въ нее, для чего просилъ телеграммою самаго энергичнаго воздѣйствія <sup>3)</sup>.

Морское Министерство, съ своей стороны, полагая, что отряду контръ-адмирала Фелькерзама вѣроятно придется ожидать соединенія съ эскадрою вице-адмирала Рождественскаго не менѣе 2 недѣль, разрѣшило контръ-адмиралу Фелькерзаму зайти въ Діего-Суарець, но по пути въ Носси-бе.

Однако, вслѣдъ за тѣмъ, вслѣдствіе вторичнаго заявленія французскаго правительства, Морское Министерство предписало контръ-адмиралу Фелькерзаму не заходить вовсе въ Діего-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма к.-адм. Виреніуса, отъ 9 Ноября 1904 г. за № 5014.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 23 Ноября 1904 г. за № 5219.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма к.-адм. Фелькерзама, отъ 22 Ноября 1904 г. за № 74.

Суарець, тѣмъ болѣе, что по наведеннымъ справкамъ <sup>1)</sup> бухта Носси-бе настолько обширна, что въ ней можетъ помѣститься съ большими удобствами вся 2-я Тихоокеанская эскадра и, кромѣ того, она представляетъ хорошую якорную стоянку даже во время циклоновъ, которые продолжаются съ Января по Май новаго стilia, и имѣются лоцмана. Скотъ здѣсь доставляется съ береговъ бухты на пирогахъ.

Хотя кабель между Мозамбикомъ и Маюнгой, испорченный въ началѣ Ноября, и былъ восстановленъ, тѣмъ не менѣе, для сношеній нужно было пользоваться кружнымъ путемъ, а именно, телеграммы слѣдовало адресовать въ портъ С.-Луи на островѣ Маврикія, а оттуда отправлять ихъ въ Таматаву съ пароходами, заходившими 2 раза въ мѣсяць.

Получивъ это приказаніе идти въ Носси-бе, контръ-адмиралъ Фелькерзамъ послалъ въ Петербургъ слѣдующую телеграмму: «Получаю приказаніе вести отрядъ по завѣдомо опасному пути и не исполнять въ военное время повторенное мнѣ приказаніе моего ближайшаго начальника. Въ Носси-бе глубоководящія суда никогда не ходили. Лоцмана тутъ бесполезны. Согласно закону обязанъ доносить о такихъ затрудненіяхъ исполнить полученное предписаніе» <sup>2)</sup>.

Вслѣдствіе этой телеграммы контръ-адмиралъ Фелькерзамъ былъ задержанъ въ Джибути до выясненія возникшаго вопроса <sup>3)</sup>.

Кромѣ этого Командующему отрядомъ было сообщено <sup>4)</sup>, что 25 Ноября изъ Гамбурга вышелъ въ Японію пароходъ Гамбургъ-Американской линіи «Самбія» съ грузомъ полевыхъ и горныхъ орудій для Японіи, а потому и предписывалось принять всѣ мѣры для захвата этого парохода, по возможности

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 212. Записка к.-адм. Виреніуса, отъ 23 Ноября 1904 г.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Докладъ Начальника Главнаго Морского Штаба Управляющему Морскимъ Министерствомъ и телеграмма к.-адм. Фелькерзама, отъ 25 Ноября 1904 г. за № 77.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 25 Ноября 1904 г. за № 5258.

<sup>4)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграммы к.-адм. Виреніуса, отъ 26 Ноября № 5271 и отъ 28 Ноября № 5309, и телеграмма к.-адм. Фелькерзама, отъ 27 Ноября 1904 г. № 79.

не задерживая другихъ коммерческихъ судовъ <sup>1)</sup>). Впрочемъ, это извѣстіе было сообщено лишь на случай встрѣчи съ парходомъ «Самбія», но отрядъ для этого не долженъ былъ задерживаться.

По справкамъ Главнаго Гидрографическаго Управленія, между тѣмъ, выяснилось, что ожидаемая опасности подхода къ Носси-бе не настолько серьезны, чтобы препятствовать эскадрѣ войти западнымъ проходомъ въ обширную бухту этого острова. Поэтому, послѣ дальнѣйшихъ переговоровъ съ французскимъ правительствомъ, контръ-адмиралу Фелькерзаму было окончательно предписано идти въ Носси-бе и ожидать тамъ вице-адмирала Рожественскаго.

Контръ-адмиралъ Фелькерзамъ отвѣтилъ, что исполнить это предписаніе съ тяжелымъ сердцемъ <sup>2)</sup>, такъ какъ состоявшаяся перемѣна уменьшаетъ вѣроятность успѣха экспедиціи: переходъ въ 4000 миль черезъ Индійскій океанъ этимъ увеличивается на 750' миль, большая же часть судовъ эскадры можетъ брать угля только на 2000 миль, а потому прибавится еще одна лишняя погрузка въ открытомъ океанѣ, что рѣдко возможно.

При плаваніи въ Красномъ морѣ, также какъ и въ Суэцкомъ каналѣ, свѣдѣнія о готовящихся здѣсь покушеніяхъ на отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама не подтвердились.

Между тѣмъ, послѣднія донесенія, полученныя нашимъ правительствомъ, продолжали носить тревожный характеръ. Согласно этимъ донесеніямъ, японцы переносили теперь свои дѣйствія въ Индійскій океанъ.

Получивъ еще въ Портъ-Саидѣ извѣстія о сосредоточеніи японцевъ близъ Коломбо, контръ-адмиралъ Фелькерзамъ просилъ установить возможно бдительный надзоръ за портомъ Тринкомале на Цейлонѣ, крайне удобномъ, по его мнѣнію, для подготовки нападенія на нашу эскадру, а также у Зондскаго пролива. Въ Джибути же адмиралу были сообщены еще дальнѣйшія извѣстія о подозрѣваемыхъ планахъ японцевъ <sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13, стр. 254.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма к.-адм. Фелькерзама, отъ 29 Ноября 1904 г.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 13. Телеграмма д. с. с. Максимова, отъ 20 Ноября 1904 г.



Переходъ отъ Джибути до Расъ-Гафунъ. Стоянна у мыса Расъ-Гафунъ. Переходъ въ Носси-бе.

1 Декабря въ 4-мъ часу дня отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама, погрузившій уголь до полного запаса, покинулъ рейдъ Джибути<sup>1)</sup>. Крейсеръ «Алмазь» и транспорты взяли на буксиръ миноносцы.

Суда выстроились въ прежній походный порядокъ: два легкихъ крейсера—впереди, броненосецъ «Наваринъ»—концевымъ. Миноносцамъ было приказано идти до слѣдующаго утра на буксирахъ. Ходъ былъ назначенъ 9 узловъ.

Транспортъ «Князь Горчаковъ» остался на рейдѣ ожидать почты съ берега; получивъ ее, онъ пошелъ самостоятельно вслѣдъ за отрядомъ.

Ходъ 9 узловъ оказался слишкомъ великъ для миноносцевъ, такъ какъ вскорѣ у большинства изъ нихъ лопнули буксиры и имъ пришлось развести пары и идти безъ буксировъ.

3 Декабря миноносцы принимали провизію съ транспортовъ. Отрядъ застопорилъ на это время машины. Для погрузки миноносцамъ было дано четверть часа. Затѣмъ ходъ отряда былъ увеличенъ до 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> узловъ.

Отрядъ вышелъ изъ Аденскаго залива въ Индійскій океанъ. Транспортъ «Китай» сталъ отставать и къ вечеру почти скрылся за горизонтомъ. Въ 7-мъ часу утра, 4 Декабря, прошли мысъ Гвардафуй и повернули на югъ. Отрядъ подходилъ къ самой восточной оконечности Африки, мысу Расъ-Гафунъ.

Чтобы догрузить запасъ угля до полного, адмиралъ рѣшилъ стать на якорь по южную сторону мыса, гдѣ отрядъ могъ стоять подъ защитою берега отъ дувшаго довольно свѣжаго NO. Впередъ былъ посланъ крейсеръ «Жемчугъ» со всѣми миноносцами, которые предварительно должны были протралить якорное мѣсто и подходъ къ нему.

Въ 5 ч. съ этого крейсера была получена телеграмма, что все благополучно и въ бухтѣ находятся только нѣсколько парусниковъ.

4 Декабря въ 6-мъ часу дня отрядъ сталъ на якорь у мыса Расъ-Гафунъ<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Вахтенные журналы крейсеровъ «Жемчугъ» и «Алмазь»—№№ 30681, 30682, 30683, 30741, 30742 и 30743.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 386.

Контръ-адмираль Фелькерзамъ рассчитываль на слѣдующій же день послѣ полудня продолжать путь, но вѣтеръ до 5-ти балловъ и зыбь отъ Ost-a затрудняли погрузку. Транспорты не могли стоять опшвартовленными, а потому въ 9 ч. вечера погрузку пришлось приостановить до слѣдующаго утра. На другой день утромъ вѣтеръ стихъ до 2—3 балловъ и погрузка продолжалась успѣшно.

6 Декабря въ 10-мъ часу утра отрядъ снялся съ якоря и выстроился въ походный порядокъ.

Для предстоявшаго отряду плаванія коралловыми морями Командующій отрядомъ принялъ особыя мѣры предосторожности.

Въ 10 ч. утра прошли траверзь южной оконечности мыса Расъ-Гафунъ и пошли на S. Ходъ 9 узловъ.

7 Декабря съ 8 ч. утра и до 6 ч. вечера миноносцы шли на буксирахъ. Хотя зыбь была на этотъ разъ небольшая и вѣтеръ не болѣе 2-хъ балловъ, однако буксиры часто лопались, а на «Вѣдовомъ», котораго буксироваль «Кіевъ», лопнула брага.

9 Декабря утромъ отрядъ останавливаль ходъ и миноносцы принимали провизию.

Въ 3 ч. дня пересѣкли экваторъ. На судахъ по этому случаю были устроены традиціонныя празднества съ купаніемъ всѣхъ, впервые переходящихъ экваторъ, въ бассейнѣ, устроенномъ для этого изъ брезентовъ на палубѣ.

Утромъ 10 Декабря была произведена практическая стрѣльба по пирамидальнымъ щитамъ крейсерами «Алмазь» и «Жемчугъ», отдѣлившимися для этого отъ отряда. Миноносцы въ это время грузились углемъ съ транспортовъ, послѣ чего пошли у нихъ на буксирѣ, а въ 6 ч. вечера миноносцамъ было приказано отдать буксиры.

11 Декабря миноносцы опять принимали провизию, а 12 Декабря грузились углемъ. Погода совершенно исправилась. Почти весь день былъ штиль. Отрядъ сносило теченіемъ и онъ оказался значительно восточнѣе курса. Въ 1 ч. дня измѣнили курсъ.

14 Декабря утромъ открылся островъ Коморо, который обошли съ запада.

До вечера по беспроволочному телеграфу получались знаки переговаривавшихся станцій, но разобрать ихъ было нельзя.

Миноносцы шли на буксирахъ всю ночь и отдали ихъ лишь на слѣдующій день утромъ.

15 Декабря отрядъ подошелъ ко входу въ Носси-бе, пройдя отъ Расъ-Гафуна 1825 миль. Мѣсто было неизвѣстное, и адмираль перестроилъ транспорты въ одну кильватерную колонну, а крейсера «Свѣтлана» и «Жемчугъ» и миноносцы послалъ впередъ къ якорному мѣсту. «Наваринъ», шедшій все время концевымъ, сталъ въ кильватеръ адмиралу.

Изъ бухты навстрѣчу отряду вышелъ французскій крейсеръ—станціонеръ.

Отрядъ благополучно прослѣдовалъ въ бухту безъ помощи лоцмановъ, идя подъ проводкою своихъ командировъ.

Стоянка Отдѣльнаго отряда въ Носси-бе до соединенія съ эскадрою вице-адмирала Роженственскаго.

Въ бухтѣ стояли три зафрахтованныхъ нашихъ угольщика, пришедшіе сюда изъ Діега-Суарець.

На слѣдующій же день суда отряда по очереди начали принимать уголь съ этихъ пароходовъ.

Работы производили лишь когда спадала жара, кончая ихъ къ полдню и вновь начиная не ранѣе трехъ часовъ дня. Погрузка часто прерывалась тропическими ливнями. Ночи были сырыя, но теплыя, и командѣ приходилось отъ дождя спасаться въ душную палубу.

По свойству мѣстнаго климата, дневныя жары и послѣдующіе дожди здѣсь губительно дѣйствуютъ на жителей, въ особенности на европейцевъ, а потому, въ предупрежденіе заболѣваній, мѣстные врачи рекомендуютъ всегда принимать небольшую дозу хинина, около 4-хъ гранъ въ сутки. Эту мѣру адмираль предписалъ распространить на всѣхъ нижнихъ чиновъ, посылаемыхъ по службѣ на берегъ, при чемъ вышесказанная доза хинина давалась людямъ передъ отправленіемъ ихъ на берегъ. Кромѣ того, нижнимъ чинамъ запрещено было пить береговую воду и купаться въ рѣчкахъ, гдѣ они легко могли стать жертвою крокодиловъ.

Городъ, расположенный на островѣ, оказался маленькой французской колоніей, съ европейскимъ населеніемъ около 50 человекъ. Чтобы дать возможность командѣ побывать на берегу, послѣ долгаго сидѣнія на кораблѣ, Командующій отря-

домъ приказаль отпускать команду ежедневно небольшими партиями на берегъ, по утрамъ, отъ восхода солнца и до 11-ти часовъ утра <sup>1)</sup>).

Передъ наступающимъ праздникомъ Рождества вся команда говѣла.

По приходѣ Отдѣльнаго отряда въ Носси-бе, адмираломъ были получены вновь извѣстія о появленіи непріятельскихъ судовъ (въ Индійскомъ океанѣ <sup>2)</sup>): Начальникъ Главнаго Морского Штаба сообщалъ, что, по слухамъ, полученнымъ съ Мадагаскара, въ Мозамбикскомъ проливѣ находятся два японскихъ крейсера. На самомъ же Мадагаскарѣ есть японскіе агенты, изъ которыхъ двое находятся въ Маюнгѣ.

Поэтому ночью для охраны отряда ходили на сторожевую службу къ выходу изъ бухты миноносцы. Такая высылка миноносцевъ была очень тяжела для нихъ, такъ какъ часть ихъ требовала неотложныхъ исправленій, а наиболѣе исправные адмиралъ долженъ былъ посылать съ телеграммами <sup>3)</sup>. Кроме того, какъ всегда, на бакштовахъ судовъ стояли паровые катера, вооруженные артиллеріей, а боевые фонари были готовы открытъ освѣщеніе.

Несмотря на то, что отрядъ пришелъ на назначенное рандеву къ сроку благополучно и въ полномъ составѣ, тѣмъ не менѣе почти всѣ суда отряда послѣ долгаго похода требовали времени, чтобы привести себя въ порядокъ. Въ Судѣ и въ Джибути отрядъ стоялъ довольно долго, но суда не могли использовать это время для переборки машинъ, такъ какъ адмиралъ, спѣша въ дальнѣйшій путь, держалъ тамъ суда все время въ готовности немедленно сняться съ якоря, и только неожиданныя обстоятельства нѣсколько разъ задерживали выходъ отряда въ море.

Послѣ похода особенно пострадали миноносцы (построенные Невскимъ судостроительнымъ заводомъ), у большинства которыхъ машины оказались распатанными, а котлы неисправными <sup>4)</sup>. Попытки вести миноносцы на буксирахъ, вслѣдствіе

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 386. Приказъ № 141.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣла № 13 и № 199.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 386. Приказъ № 142.

<sup>4)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199. Строевой рапортъ Командующаго эскадрю.

недостаточной сноровки, а также вслѣдствіе дурной погоды, терпѣли первое время неудачи. Отъ частыхъ же погрузокъ угля въ открытомъ океанѣ, когда миноносцамъ приходилось на зыби швартовиться къ транспортамъ, ихъ борта и переднія части оказались помятыми.

Броненосцы и крейсера также были не въ блестящемъ состояніи. У броненосца «Наваринъ» были неисправны холодильники, а у крейсера «Алмазь» недостаточно надежны паропроводныя трубы. У крейсера «Жемчугъ» были повреждены мелкіе вспомогательные механизмы и, кромѣ того, повреждены руль: листы мѣдной обшивки на передней кромкѣ пера руля разошлись и отъ хода завернулись назадъ, заклепки перержавѣли, деревянные же брусья, которыми заполнялись окна въ рамѣ руля, вывалились, такъ что крейсеръ съ трудомъ слушался руля.

Нельзя было терять ни часа. Вице-адмиралъ Рожественскій могъ подойти и немедленно потребовать дальнѣйшаго движенія, какъ это было въ Танжерѣ. Поэтому, не только въ машинахъ и кочегаркахъ, но и на палубахъ цѣлый день кипѣла работа. Пользуясь хорошими днями, исправляли поврежденія, мыли и чистили помѣщенія и красились.

20 Декабря, въ самомъ разгарѣ работъ, пришла телеграмма вице-адмирала Рожественскаго изъ S. Mary съ приказаніемъ немедленно же слѣдовать къ нему на соединеніе въ Антонжиль-бе, расположенную по восточную сторону о. Мадагаскара, въ 500 миляхъ отъ Носси-бе <sup>1)</sup>).

Не получая долго отвѣта отъ контръ-адмирала Фелькерзама, вице-адмиралъ Рожественскій приказалъ тремъ крейсерамъ: «Адмиралъ Нахимовъ», «Аврора» и «Дмитрій Донской» 23 Декабря идти въ Носси-бе, гдѣ соединиться съ отрядомъ контръ-адмирала Фелькерзама.

Телеграмма Командующаго эскадрою застала большую часть судовъ отряда контръ-адмирала Фелькерзама въ совершенной неспособности къ движенію. Къ тому же, на всѣхъ судахъ были израсходованы запасы воды, а на берегу былъ только

---

<sup>1)</sup> 21 Декабря эскадра вице-адмирала Рожественскаго перешла изъ пролива S. Mary къ сѣверу на 10 миль, въ бухту Тангъ-Тангъ. Мѣсто это было болѣе защищено отъ южныхъ вѣтровъ и отъ непріятельскихъ нападений.

одинъ кранъ, да и тотъ не могъ давать болѣе 12 тоннъ воды въ сутки.

Донося объ этомъ телеграммою Командующему эскадрой, контръ-адмиралъ Фелькерзамъ отправилъ ее на миноносцѣ въ Діего-Суарецъ и, кромѣ того, послалъ 21 Декабря крейсеръ «Свѣтлана», съ двумя миноносцами—«Бѣдовый» и «Бодрый», къ вице-адмиралу Рожественскому съ болѣе подробнымъ письменнымъ изложеніемъ состоянія своихъ кораблей. Въ своей телеграммѣ онъ, между прочимъ, прибавлялъ, что выйдетъ съ судами, способными двигаться, какъ только получитъ подтвердительное приказаніе.

Телеграмма была доставлена Командующему эскадрой 23 Декабря вечеромъ на одномъ изъ первыхъ транспортовъ, вышедшемъ изъ Діего-Суарецъ на соединеніе съ эскадрой. Эта телеграмма совершенно измѣнила предположенія вице-адмирала Рожественскаго.

Тотчасъ же имъ была послана телеграмма контръ-адмиралу Энквисту въ Діего-Суарецъ, предписывавшая ему ждать прибытія эскадры у входа въ Діего-Суарецъ, а крейсеръ «Дмитрій Донской» посланъ былъ въ Носси-бе задержать тамъ контръ-адмирала Фелькерзама.

Утромъ 24-го эскадра вице-адмирала Рожественскаго со своими транспортами снялась съ якоря для слѣдованія въ Носси-бе.

Контръ-адмиралъ Фелькерзамъ продолжалъ въ это время стоять въ бухтѣ, не получая отвѣта на свое донесеніе.

Праздникъ Рождества Христова прошелъ въ спѣшныхъ сборахъ къ походу, а на слѣдующій день, 26 Декабря, въ 5 ч. 30 м. утра Отдѣльный отрядъ снялся съ якоря и пошелъ малымъ ходомъ за «Сисоемъ Великимъ» къ выходу изъ бухты. Въ это время была получена радіотелеграмма, переданная крейсеромъ «Свѣтлана», отъ вице-адмирала Рожественскаго: «Отдѣльному отряду остаться на якорѣ».

Отрядъ повернулъ назадъ и въ 7 ч. утра сталъ на якорь на прежнемъ мѣстѣ.

## Г Л А В А V.

### Стоянка 2-й Тихоокеанской эскадры у острова Мадагаскара.

---

Стоянка въ S. Магу. Мѣры охраны эскадры во время стоянки. Перемѣна маршрута. Переходъ въ бухту Тангъ-Тангъ. Переходъ въ Носси-бе. Встрѣча съ Отдѣльнымъ отрядомъ контръ-адмирала Фелькерзама. Расформированіе Отдѣльнаго отряда. Приготовленіе эскадры къ дальнѣйшему походу. Задержка движенія эскадры, вслѣдствіе отказа германскихъ угольщиковъ слѣдовать за нею.

---

По прибытіи въ S. Магу, вице-адмиралъ Рожественскій, узнавъ отъ мѣстнаго гражданскаго начальства, что имъ не получено никакихъ указаній, запрещающихъ русской эскадрѣ стоять въ проливѣ, предположилъ сосредоточить здѣсь или гдѣ нибудь поблизости всю свою эскадру и воспользоваться этою довольно удобною стоянкою, чтобы перебрать части механизмовъ на всѣхъ судахъ, послѣ бывшихъ большихъ переходовъ.

Соотвѣтственно этому адмираломъ были сдѣланы надлежащія распоряженія по телеграфу въ Діего-Суарецъ черезъ Таматаву (въ 65 миляхъ отъ S. Магу).

Около 4 ч. дня, 16 Декабря, изъ Капштадта пришелъ госпитальный пароходъ «Орель» и привезъ грустную вѣсть, что Артурская эскадра потоплена огнемъ осадной артиллеріи японцевъ.

Извѣстіе это произвело подавляющее впечатлѣніе на личный составъ эскадры. Большинство еще было убѣждено, что—ко времени прихода 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальній Востокъ—1-я эскадра успѣетъ исправить всѣ полученныя въ бояхъ поврежденія и тогда обѣ эскадры составятъ силу, значительно превосходящую непріятельскій флотъ,—хотя многіе офицеры, пре-

имущественно изъ старшихъ, давно уже были подготовлены къ тому, что, въ силу тѣхъ условій, въ какихъ находилась наша 1-я эскадра въ Портъ-Артурѣ, она неминуемо должна была быть уничтожена японцами, прежде, чѣмъ 2-я эскадра успѣетъ прибыть ей навырчку.

Въ тотъ же день, 16 Декабря, Командующій эскадрою получилъ телеграмму Морского Министерства, извѣщавшую его, что, вслѣдствіе крайне энергичныхъ протестовъ со стороны Японіи на систематическое нарушеніе Франціей нейтралитета, французское правительство признаетъ невозможнымъ сосредоточеніе нашей эскадры въ Діего-Суарецъ, какъ это было предположено, и настойчиво проситъ выбрать для этой цѣли другой пунктъ, указанный имъ ранѣе, а именно—у острова Носси-бе, по западную сторону острова Мадагаскара, или другой, по усмотрѣнію вице-адмирала Рожественскаго, но внѣ территориальныхъ водъ <sup>1)</sup>, и что въ виду этого контръ-адмиралу Фелькерзаму послано приказаніе идти съ его отрядомъ, не заходя въ Діего-Суарецъ, изъ Джибути прямо въ Носси-бе, путемъ, рекомендуемымъ лоціею, т. е. по западную сторону Коморскихъ острововъ, при чемъ французское правительство отдало всѣ распоряженія, чтобы лоцмана и все, что нужно, было предоставлено адмиралу <sup>2)</sup>.

Командующій эскадрою былъ глубоко разстроены распоряженіемъ Морского Министерства объ измѣненіи маршрута отряда судовъ контръ-адмирала Фелькерзама, и въ своемъ донесеніи Управляющему Морскимъ Министерствомъ онъ писалъ, что не знаетъ—какъ выйти изъ затрудненій, созданныхъ этою перемѣною и которыхъ онъ не могъ предусмотрѣть: кромѣ того, что онъ опасается теперь растерять своихъ угольщиковъ, но изъ за этой перемѣны мѣста рандеву съ контръ-адмираломъ Фелькерзамомъ движеніе эскадры задержится и угольные транспорты не дождутся ея въ условленныхъ пунктахъ, а въ худшемъ случаѣ они легко могутъ сдѣлаться добычею любого японскаго крейсера, о чемъ эскадра узнаетъ послѣднею, въ то

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 328. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 30 Ноября 1904 г. № 5117.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 276. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 27 Ноября 1904 г. № 5091.



время, когда она окажется въ безпомощномъ положеніи отъ недостатка угля.

Вице-адмиралъ Рожественскій также доносилъ, что движеніе эскадры на востокъ безъ возможности пользоваться услугами и средствами попутныхъ портовъ представляется дѣломъ настолько труднымъ и сложнымъ, что оно можетъ быть выполняемо только лишь по заранѣе точно разработанному плану. Согласовать же движенія наемныхъ транспортовъ съ неожиданно возникающими переменами маршрута — нѣтъ никакой возможности. Поэтому, всякія непредусмотрѣнныя измѣненія намѣченныхъ предположеній гибельны для успѣха дѣла.

Донесеніе свое вице-адмиралъ Рожественскій заканчивалъ словами: «Въ настоящее время я чувствую себя растерявшимъ эскадру»<sup>1)</sup>.

Командующій эскадрою очень надѣялся на возможность воспользоваться военнымъ портомъ Діего-Суарець, расположеннымъ на сѣверо-восточной оконечности о. Мадагаскара, для нѣкоторыхъ ремонтныхъ работъ и снабженія. Поэтому, вышеприведенное распоряженіе Морского Министерства разстроило всѣ его эти предположенія.

17 Декабря утромъ Командующій эскадрою послалъ буксирный пароходъ «Русь» въ Таматаву съ телеграммами и съ приказаніемъ попытаться получить возможно точныя свѣдѣнія объ отрядѣ контръ-адмирала Фелькерзама и о положеніи Портъ-Артура.

Въ этотъ день на аппаратахъ беспроволочнаго телеграфа было уловлено телеграфированіе двухъ станцій, съ разныхъ разстояній, но такъ какъ, пользуясь стоянкою въ S. Магу, адмиралъ разрѣшилъ судамъ перебирать машины, то и не могъ выслать ни одного корабля съ достаточнымъ ходомъ для рекогносцировки.

Въ проливѣ S. Магу, ко времени прихода эскадры, было только два угольныхъ парохода, остальные же находились въ Діего-Суарець. Въ виду этого Командующій эскадрою приказалъ судамъ грузиться по очереди. Погрузка началась 17 Декабря въ 6 часовъ утра.

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 49. Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 18 Декабря 1904 г.

Въ 2 часа пополудни прибылъ на рейдъ транспортъ «Малайя», который былъ оставленъ эскадрю за 1600 миль отъ S. Магу и въ пути благополучно выдержалъ штормъ. У него произошелъ разрывъ питательной трубы, на исправленіе которой потребовалось 15 часовъ.

18 Декабря погрузка угля продолжалась. Около полдня изъ Таматавы вернулся пароходъ «Русь».

Въ полученныхъ новыхъ телеграммахъ Морского Министерства сообщалось, что 8 Декабря 2 броненосныхъ и 6 легкихъ японскихъ крейсеровъ прошли Сингапуръ, направляясь къ югу, что 2 неприятельскихъ крейсера находятся въ Мозамбикскомъ проливѣ и что отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама прибылъ 15 Декабря въ Носси-бе, гдѣ и стоитъ.

Въ тотъ же день въ виду эскадры на горизонтѣ показывались англійскіе крейсера, которые слѣдили за дѣйствіями эскадры.

Когда одинъ угольный пароходъ былъ разгруженъ, адмиралъ отправилъ на немъ флагманскаго интенданта, капитана 2 ранга Витте, въ Діего-Суарець, съ порученіемъ направить въ S. Магу всѣхъ остальныхъ угольщиковъ, которые тамъ ждали эскадру. Въ Таматаву же вторично былъ посланъ пароходъ «Русь» съ отвѣтными телеграммами.

Итакъ, распоряженіе Морского Министерства, данное контръ-адмиралу Фелькерзаму,—идти въ Носси-бе—разстроило весь точно исполнявшійся до сего времени планъ вице-адмирала Рожественскаго. Онъ не могъ съ этимъ помириться и прссиль Управляющаго Морскимъ Министерствомъ все-таки направить контръ-адмирала Фелькерзама изъ Носси-бе въ Діего-Суарець, предупредивъ, что если не послѣдуетъ быстро перехода туда Фелькерзама, то пропадутъ всѣ угольные запасы, направленные впередъ на условленные рандеву и сроки. Свое положеніе при данныхъ условіяхъ вице-адмиралъ Рожественскій считалъ бѣдственнымъ<sup>1)</sup>.

Командующій эскадрю сообщалъ также, что англійскіе крейсера слѣдятъ за эскадрю даже въ чужихъ водахъ, и, какъ союзники японцевъ, англичане не будутъ, конечно, скрывать

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 372. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 18 Декабря 1904 г. № 913.

отъ нихъ наблюденій своихъ крейсеровъ, слѣдовательно они могутъ сообщать имъ нашу организацію, тактическіе приемы и другія полезныя противнику свѣдѣнія. Въ виду же того, что новѣйшія англійскія деклараціи, направленные въ пользу Японіи, копируются всею Европою, необходимо настаивать по крайней мѣрѣ передъ французскимъ правительствомъ о прекращеніи этой игры въ руку японцевъ подъ маской нейтралитета<sup>1)</sup>.

Въ телеграммѣ контръ-адмиралу Фелькерзаму Командующій эскадрою предлагалъ ему немедленно идти изъ Носси-бе въ бухту Антонжиль, отстоящую отъ S. Mary на 90 миль къ сѣверу. Эту бухту адмиралъ избралъ потому, что въ глубинѣ ея, близъ порта Шоазель, въ поселкѣ Марансетра есть телеграфная станція, связанная съ Діего-Суарець.

Сосредоточивать эскадру въ бухтѣ Носси-бе адмиралъ считалъ потому неудобнымъ, что этотъ пунктъ удаленъ отъ телеграфныхъ станцій Маюнга и Діего-Суарець—на 200 миль въ каждую сторону.

Вице-адмиралъ Рожественскій предполагалъ, что отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама 21 Декабря можетъ прибыть въ Антонжиль-бе.

19 Декабря погрузка угля продолжалась при крупной зыби отъ SSO. Временами лилъ проливной дождь.

Въ этотъ же день пароходъ «Русь» возвратился изъ Таматавы. Въ доставленныхъ имъ мѣстныхъ газетахъ сообщалось, что отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама пришелъ въ Носси-бе, что часть японскаго флота пошла къ Сингапуру и что около Мадагаскара видѣли подозрительный пароходъ и японскій контръ-миноносець. Никакихъ телеграммъ изъ С.-Петербурга пароходъ «Русь» не привезъ, но онѣ доставлены были на слѣдующій день изъ Таматавы.

Начальникъ Главнаго Морского Штаба сообщалъ, что на сухопутномъ театрѣ военныхъ дѣйствій перемѣнъ нѣтъ, арміи активныхъ дѣйствій не предпринимали, кромѣ постоянныхъ развѣдокъ, и что въ Манджурскую армію наши войска все прибываютъ. Въ Портъ-Артурѣ всѣ наши суда затоплены одно за другимъ въ бассейнѣ, разстрѣливаемыя одиннадцатидюймовыми

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 18 Декабря 1904 г. № 906.

мортирами японцевъ; непріятель занялъ Высокую гору, а мы отступили и заняли основную линію обороны крѣпости; снаряды на исходѣ, гарнизонъ сильно утомленъ; броненосецъ «Севастополь» и нѣсколько миноносцевъ вышли на рейдъ, при чемъ броненосецъ подвергся нѣсколькимъ миннымъ атакамъ и получилъ серьезныя поврежденія; три попытки доставки боевыхъ припасовъ и провіанта изъ Владивостока въ Портъ-Артуръ были неудачны, но дальнѣйшія попытки продолжаются<sup>1)</sup>).

Весь этотъ запасъ послѣднихъ запоздалыхъ извѣстій съ театра военныхъ дѣйствій, ясно рисовавшихъ вице-адмиралу Рожественскому надвигавшуюся быстрыми шагами катастрофу гибели 1-й эскадры и паденія Артура, влилъ новую горечь въ тяжелое настроеніе Командующаго эскадрою.

Адмиралъ кромѣ того извѣщался Морскимъ Министерствомъ, что для отправленія на Дальній Востокъ спѣшно готовится еще 3-я эскадра, при чемъ первый ея отрядъ, въ составѣ броненосцевъ — «Императоръ Николай I», «Адмиралъ Сенявинъ», «Генералъ-Адмиралъ Апраксинъ» и «Адмиралъ Ушаковъ», крейсера I ранга «Владиміръ Мономахъ» и крейсера II ранга «Русь», уйдетъ между 15 и 20 Января подъ флагомъ контръ-адмирала Небогатова, и около 25 Февраля предполагаетъ быть въ Джибути. Съ нимъ еще идутъ: три угольщика, пароходъ-мастерская «Ксения», водоналивной пароходъ «Графъ Строгановъ», буксирный пароходъ «Свирь» и госпитальное судно «Кострома». Купить южно-американскія суда надежды мало. Второй отрядъ 3-й эскадры, въ составѣ броненосцевъ — «Слава» и «Императоръ Александръ II», крейсеровъ — «Память Азова» и «Адмиралъ Корниловъ» и 7 миноносцевъ въ 570 тоннъ, готовится уйти въ началѣ Мая.

Затѣмъ сообщалось, что «Олеги», «Изумрудъ», «Ріонъ», «Днѣпръ», «Грозный», «Громкій» и «Рѣзвый» находятся уже въ Судѣ и надняхъ уходятъ дальше. Миноносцы — «Прозвительный» и «Прозорливый» вслѣдствіе ихъ неисправности остаются въ Средиземномъ морѣ до возвращенія въ Кронштадтъ. «Иртышъ» уходитъ около 20 Декабря и идетъ каналомъ безостановочно, съ заходомъ лишь въ Джибути для пополненія угля, а изъ Джибути предполагено его направить въ Лампонгъ, если не

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 341. Телеграмма Главнаго Морского Штаба, отъ 18 Декабря 1904 г. № 5692.

послѣдуетъ другой инструкціи отъ Командующаго эскадрой<sup>1)</sup>, такъ какъ консулъ въ Батавіи телеграфируетъ; что японскіе крейсера наблюдаютъ за бухтой Лампонгъ, въ которую, по слухамъ, должны придти наши транспорты съ углемъ<sup>2)</sup>.

Съ другой стороны, адмиралу сообщали, что Японія грозитъ Голландіи войной, если наши военныя суда и угольщики будутъ получать въ нидерландскихъ территориальныхъ водахъ провизію, запасы, уголь и дѣлать исправленія. Опасаясь за свои колоніи, голландцы хотятъ какъ можно суровѣе примѣнять правила нейтралитета, объявленныя 11 Февраля. Наше же правительство заявило, что 2-й эскадрѣ необходимъ лишь проходъ проливами и стоянка въ бухтахъ или около береговъ, для погрузки угля со своихъ транспортовъ. Этотъ вопросъ окончательно не рѣшенъ. Вѣроятно такимъ же правомъ воспользуется и непріятель<sup>3)</sup>.

Было о чемъ призадуматься.

Между тѣмъ, въ виду слуховъ о нахожденіи въ водахъ Мадагаскара японскихъ военныхъ судовъ, адмиралъ принялъ слѣдующія мѣры охраны:

Въ полдень сигналомъ адмирала приказывалось крейсерамъ имѣть пары къ вечеру. За часъ до захода солнца, по сигналу, крейсера снимались съ якоря и шли на назначенныя имъ мѣста. По постановкѣ на якорь, они посылали минные катера въ дозоръ и прожекторами устанавливали свѣтоточныя преграды. Съ разсвѣтомъ крейсера возвращались къ эскадрѣ и становились на свои мѣста<sup>4)</sup>.

На всѣхъ боевыхъ судахъ послѣ захода солнца ставилось сѣтвое загражденіе, а у заряженныхъ орудій находилась половина прислуги и треть офицеровъ, и закрывались наружныя огни.

19 Декабря изъ Капштадта пришелъ пароходъ «Espérance», заходившій туда за провизіей. На пути у него испортился

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 383. Телеграмма Главнаго Морского Штаба, отъ 18 Декабря 1904 г. № 5699.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 384. Телеграмма Главнаго Морского Штаба, отъ 18 Декабря 1904 г. № 5710.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 388. Телеграмма Главнаго Морского Штаба, отъ 18 Декабря 1904 г. № 5724.

<sup>4)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 167. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 16 Декабря 1904 г. № 184.

рефрижираторъ, вслѣдствіе чего мясо, котораго у него былъ большой запасъ, начало портиться и его пришлось выбросить за бортъ.

19 и 20 Декабря свѣжій SO вѣтеръ развелъ въ проливѣ крупную волну. Пришлось прекратить продолжавшуюся погрузку угля. Сообщение между судами эскадры поддерживалось съ большимъ затрудненіемъ.

Утромъ 21 Декабря вся эскадра, за переходъ въ бухту Тангъ-Тангъ, исключеніемъ транспорта «Малайя», перешла на новое якорное мѣсто въ сосѣднюю бухту Тангъ-Тангъ, гдѣ песчаная коса, далеко выдающаяся въ проливъ, давала прикрытіе отъ господствующихъ въ это время года вѣтровъ, волны и зыби <sup>1)</sup>).

Транспортъ «Малайя», у котораго опять случилась поломка въ машинѣ, адмиралъ окончательно рѣшилъ отправить въ Россію. Поэтому, передъ тѣмъ, чтобы эскадрѣ перейти въ бухту Тангъ-Тангъ, по приказанію адмирала, все грузы, которые транспортъ имѣлъ для эскадры, перегрузили на другіе транспорты.

Ночью 20 Декабря пароходъ «Русь» опять былъ посланъ въ Таматаву за извѣстіями.

Къ вечеру 21 Декабря боевыя суда окончили принимать уголь, взявъ часть его съ нѣмецкихъ угольныхъ пароходовъ и часть со своихъ транспортовъ.

Здѣсь эскадрой было принято угля:

	Тонны.	
	Принято всего.	Погрузка въ 1 часъ.
бр. «Князь Суворовъ» . . . . .	1679	26,2
» «Императоръ Александръ III» . . . . .	1650	48,2
» «Бородино» . . . . .	1761	30
» «Орель» . . . . .	1156	16
» «Ослябя» . . . . .	1564	28
кр. «Адмиралъ Нахимовъ» . . . . .	820	14,7
» «Аврора» . . . . .	734	12,2
» «Дмитрій Донской» . . . . .	638	11,7
тр. «Камчатка» . . . . .	641	9,9

<sup>1)</sup> Генераль-губернаторъ о. Мадагаскара телеграммою просилъ не избирать Антонжиль-бе мѣстомъ сосредоточенія эскадры.

Командующій эскадрою, видя, что пароходы съ углемъ не приходятъ изъ Діега-Суарець, предположилъ, что они боятся захвата со стороны японскихъ крейсеровъ, о приходѣ которыхъ въ здѣшнія воды было нѣсколько сообщеній. Въ виду этого онъ рѣшилъ послать контръ-адмирала Энквиста съ крейсерами— «Адмираль Нахимовъ», «Аврора» и «Дмитрій Донской» въ Діега-Суарець, съ порученіемъ прикрыть отрядъ угольныхъ пароходовъ во время перехода ихъ изъ Діега-Суарець на соединеніе съ эскадрою, а затѣмъ приказаль ему идти въ Носси-бе для передачи контръ-адмиралу Фелькерзаму предписанія немедленно слѣдовать на соединеніе съ главными силами эскадры, но не въ Антонжиль-бе, а въ бухту Тангъ-Тангъ.

23 Декабря въ 5 часовъ утра крейсера ушли по назначенію, но съ ними разошелся пришедшій въ этотъ же день изъ Діега-Суарець угольный пароходъ, который привезъ донесеніе контръ-адмирала Фелькерзама.

Послѣдній доносилъ, что, прибывъ, согласно предписанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, въ Носси-бе, онъ приступилъ къ переборкѣ машинъ и выщелачиванію котловъ, при чемъ оказалось, что почти все слѣдовавшіе съ его отрядомъ миноносцы нуждаются въ серьезномъ ремонтѣ; но, тѣмъ не менѣе, если бы потребовалось немедленное присоединеніе его отряда къ главнымъ силамъ эскадры, то онъ могъ бы выйти въ море со всеми могущими идти судами отряда тотчасъ по полученіи вторичнаго предписанія Командующаго эскадрою.

Флагманскій интендантъ, капитанъ 2 ранга Витте, доносилъ изъ Діега-Суарець, что изъ 5 вспомогательныхъ крейсеровъ, снаряженныхъ Комитетомъ по усиленію флота, прибылъ въ Діега-Суарець только одинъ,—крейсеръ «Кубань»; что же касается остальныхъ, то неизвѣстно, гдѣ они находятся, а равнымъ образомъ нѣтъ никакихъ извѣстій и объ отрядѣ крейсеровъ «Олегъ» и «Изумрудъ» и миноносцевъ «Громкій» и «Грозный».

Чувствовавшій себя, вслѣдствіе полученныхъ донесеній, растерявшимъ свою эскадру вице-адмиралъ Рожественскій видѣлъ для себя одинъ выходъ—идти самому въ Носси-бе, и приказаль готовиться къ походу, рѣшивъ идти туда всей эскадрою на слѣдующій день, 24 Декабря.

Ночью 23 Декабря изъ Таматавы пришелъ буксирный пароходъ «Русь» и привезъ печальное извѣстіе о паденіи Портъ-Артура, а также телеграммы Морского Министерства.

Въ послѣднихъ сообщалось Командующему эскадрой, что отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама уже стоитъ въ Носси-бе, куда должна слѣдовать и вся эскадра, такъ какъ, вслѣдствіе продолжающихся нареканий со стороны японскаго правительства о нарушеніи Франціею объявленнаго ею нейтралитета, французское правительство не можетъ разрѣшить 2-й эскадрѣ стоять въ военномъ порту Діего-Суарецъ и ожидать тамъ присоединенія къ ней другихъ отрядовъ. Въ виду же того, что, по полученнымъ Морскимъ Министерствомъ свѣдѣніямъ, въ Зондскомъ архипелагѣ находились японскія военныя суда, вице-адмиралу Рожественскому Министерство предлагало и всѣхъ угольщиковъ, назначенныхъ для Лампонга, направить теперь же въ Носси-бе, для слѣдованія позади эскадры по указаніямъ Командующаго эскадрой <sup>1)</sup>. Всѣ эти свѣдѣнія получались нашими консулами и агентами, которые также доносили, что 2 японскихъ броненосца, 4 крейсера, 16 миноносцевъ и нѣсколько вспомогательныхъ крейсеровъ находятся въ Малаккскомъ проливѣ и въ Зондскомъ архипелагѣ, при чемъ два вспомогательныхъ крейсера, проконвоировавъ миноносцы въ Зондскій проливъ, поджидаютъ у Лабуана нашихъ угольщиковъ. Пескадорскіе острова и Формоза укрѣплены. Подтверждалось извѣстіе о гибели броненосца «Яшима», лодки «Са-іенъ» и нѣсколькихъ японскихъ миноносцевъ.

Вѣсть о сдачѣ Портъ-Артура произвела удручающее впечатлѣніе.

Полученныя извѣстія еще болѣе осложняли дальнѣйшій походъ 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальній Востокъ, и очевидно, что всѣ первоначальныя предположенія теперь рушились въ основаніи. Но до прихода эскадры въ Носси-бе невозможно было еще ничего выяснить относительно послѣдующихъ плановъ.

Въ 6-мъ часу утра 24 Декабря на броненосцѣ «Князь Суворовъ» было получено по беспроволочному телеграфу донесеніе командира крейсера «Свѣтлана», который сообщалъ, что

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграммы Главнаго Морского Штаба, отъ 19 Декабря 1904 г. №№ 5714 и 5715.



онъ идетъ къ эскадрѣ изъ Носси-бе съ миноносцами «Бѣдовый» и «Бодрый» по приказанію контръ-адмирала Фелькерзама, чтобы подробно донести о положеніи и дѣлахъ Отдѣльнаго отряда, стоящаго въ Носси-бе. Оказалось, что крейсерскій отрядъ контръ-адмирала Энквиста, посланный въ Носси-бе, разошелся въ морѣ съ крейсеромъ «Свѣтлана» и миноносцами, посланными изъ Носси-бе къ эскадрѣ.

**Переходъ въ Носси-бе.  
Встрѣча съ Отдѣль-  
нымъ отрядомъ к.-адм.  
Фелькерзама. Расфор-  
мированіе Отдѣль-  
наго отряда.**

Вице-адмиралъ Рожественскій, согласно отданному имъ наканунѣ приказанію, въ 8 ч. 30 м. утра 24 Декабря снялся съ якоря, не ожидая прихода «Свѣтланы» и миноносцевъ, и пошелъ со всеми стоявшими въ бухтѣ Тангъ-Тангъ боевыми и транспортными судами эскадры—въ Носси-бе.

Уже въ морѣ, въ 11 ч. 30 м. утра, эскадра встрѣтила крейсеръ «Свѣтлана» и миноносцы «Бѣдовый» и «Бодрый». Въ виду того, что миноносецъ «Бодрый», влѣдствіе поврежденія въ машинѣ не задолго до встрѣчи съ эскадрой, долженъ былъ идти подъ одною машиною и давалъ только 7 узловъ, адмиралъ приказалъ пароходу «Русь» взять его на буксиръ.

Пока пароходъ «Русь» бралъ на буксиръ миноносецъ «Бодрый», эскадра остановилась, и со «Свѣтланы» посланъ былъ офицеръ, который доставилъ Командующему эскадрой донесеніе контръ-адмирала Фелькерзама о походѣ судовъ его отряда отъ Танжера до Носси-бе.

Въ этомъ донесеніи контръ-адмиралъ Фелькерзамъ подробно описывалъ все обстоятельства, сопровождавшія походъ его отряда, и прилагалъ вѣдомость работъ, которыя онъ считалъ необходимымъ произвести на судахъ послѣ бывшихъ долгихъ переходовъ<sup>1)</sup>.

25 Декабря, въ первый день праздника Рождества Христова, съ подъемомъ флага все суда подняли стеньговые флаги. Съ 8 ч. 30 м. утра до полдня эскадра стояла въ морѣ на мѣстѣ съ застопоренными машинами. До обѣдни на всѣхъ судахъ производилась праздничная приборка.

<sup>1)</sup> Копія съ этого донесенія, погибшаго со всеми документами на броненосцѣ «Князь Суворовъ»,—не сохранилось.

Эскадра находилась въ разстояніи 30 миль отъ Діего-Суарецъ. Броненосецъ «Князь Суворовъ» долго вызывалъ по беспроволочному телеграфу крейсеръ «Кубань», находившійся въ этомъ порту, но отвѣта не получилъ.

На флагманскомъ броненосцѣ «Князь Суворовъ» Командующій эскадрою послѣ поздравленія офицеровъ и команды съ праздникомъ собралъ команду на шканцы и, поднявъ чарку съ виномъ, обратился къ офицерамъ и командѣ съ прочувствованными словами благодарности за усиленную работу въ тяжелыхъ условіяхъ похода и словами ободренія на предстоящій подвигъ дальнѣйшаго похода и встрѣчи съ непріателемъ. Послѣ рѣчи адмирала былъ произведенъ салютъ въ 31 выстрѣлъ. На команду рѣчь адмирала, произнесенная въ началѣ увѣреннымъ, далѣе взволнованнымъ, но рѣшительнымъ голосомъ, произвела громадное впечатлѣніе.

Въ полдень эскадра двинулась далѣе. Около 5 ч. дня у броненосца «Орель» случилось поврежденіе, вслѣдствіе чего эскадра уменьшила ходъ до 6 узловъ.

Вечеромъ Командующій эскадрою послалъ крейсеръ «Свѣтлана» впередъ въ Носси-бе, чтобы предупредить контръ-адмирала Фелькерзама о скоромъ прибытіи эскадры.

Передъ спускомъ флага замѣтили рядъ дымковъ, и броненосецъ «Бородино» по семафору донесъ, что съ его марсовъ видны четыре большихъ боевыхъ корабля, идущихъ въ кильватеръ.

Вскорѣ три корабля изъ нихъ повернули и скрылись, а на оставшемся открыли огни. Немного спустя, было видно, какъ этотъ корабль, закрывъ огни, перемѣнилъ курсъ и также скрылся.

Къ сожалѣнію, при эскадрѣ не было ни одного крейсера, и послать на развѣдку было некого. Поэтому не удалось выяснитъ, какой націи принадлежали замѣченныя суда.

Ночь съ 25 на 26 Декабря, безлунная и ясная, прошла тревожно. Эскадра опять видѣла какіе то огни, въ сторонѣ отъ курса. Опасались атаки, а потому офицеры и команда, кромѣ вахтенныхъ, спали, не раздѣваясь, у своихъ орудій.

Эскадра шла по малоизслѣдованному и непромѣренному пути: На картѣ, которой руководствовались, почти непрерывно встрѣчались мѣста съ надписями: «недостовѣрно», «поло-

женіе сомнительно», обозначавшими случайно открытыя банки и мели. Понятно, что настроеніе Командующаго эскадрою и командировъ судовъ при такомъ опасномъ плаваніи было далеко не спокойное. Но, къ счастью, все обошлось благополучно.

Въ 7-мъ часу вечера 26 Декабря, когда эскадра находилась въ 30 миляхъ отъ Носси-бе, къ флагманскому броненосцу подошелъ миноносецъ, высланный контръ-адмираломъ Фелькерзамомъ изъ бухты Носси-бе въ распоряженіе Командующаго эскадрою, для оказанія содѣйствія и проводки эскадры къ якорному мѣсту.

Вслѣдствіе опасности входа въ бухту и наступившаго вечера, вице-адмиралъ Рожественскій рѣшилъ продержаться съ эскадрой въ морѣ до слѣдующаго утра, послѣ чего уже войти внутрь бухты.

27 Декабря въ 11 часовъ утра эскадра вошла въ Носси-бе и стала на якорь на мѣстахъ, подготовленныхъ распоряженіями контръ-адмирала Фелькерзама.

Съ напряженнымъ вниманіемъ слѣдили на Отдѣльномъ отрядѣ за приближеніемъ судовъ эскадры вице-адмирала Рожественскаго. Многіе изъ офицеровъ были убѣждены встрѣтить среди [нихъ купленные у аргентинцевъ суда. Команды стояли во фронтѣ, привѣтствуя другъ друга кликами «ура». Миноносцы «Бодрый» и «Буйный», съ буксиромъ «Русь», и госпитальное судно «Орель» пришли наканунѣ вечеромъ.

Съ Командующимъ эскадрою пришли: броненосцы—«Князь Суворовъ», «Императоръ Александръ III», «Бородино», «Орель» и «Ослябя» и транспорты—«Камчатка», «Анадырь», «Корея» и «Малайя».

Общая радость увидеть другъ друга омрачалась извѣстіями съ театра войны и изъ Россіи, гдѣ подъ вліяніемъ неудачъ войны началось политическое броженіе.

Съ приходомъ эскадры вице-адмирала Рожественскаго Отдѣльный отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама былъ расформированъ.

31 Декабря контръ-адмиралъ Фелькерзамъ перенесъ свой флагъ съ броненосца «Сисой Великій» на броненосецъ «Ослябя»<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 386. Приказъ Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ № 146.

Крейсеръ «Жемчугъ» съ однимъ отдѣленіемъ миноносцевъ былъ назначенъ состоять при главныхъ силахъ, а крейсеръ «Свѣтлана» былъ выдѣленъ во вновь сформировываемый развѣдочный отрядъ.

Изъ крейсеровъ — «Алмазь», «Аврора» и «Дмитрій Донской» былъ составленъ крейсерскій отрядъ, который въ предстоящемъ плаваніи долженъ былъ имѣть главнѣйшей задачей охрану транспортовъ. Къ этому отряду было причислено другое отдѣленіе миноносцевъ. Транспорты для удобоуправляемости были раздѣлены на 4 отдѣленія. Согласно предписанію Командующаго эскадрою, отъ 30 Декабря, Завѣдующій транспортами, капитанъ I ранга Радловъ, перенесъ свой брейтвумпель на транспортъ «Кіевъ», а на крейсерѣ «Алмазь» былъ поднятъ флагъ командующаго отрядомъ крейсеровъ, контръ-адмирала Энквиста.

Приготовленіе эскадры  
къ дальнѣйшему по-  
ходу.

До прихода въ Носси-бе, когда эскадра стояла еще въ S. Магу, вице-адмиралъ Рожественскій, по полученіи извѣстія о гибели 1-й Тихоокеанской эскадры, полагалъ необходимымъ, какъ единственное средство еще возможной борьбы на морѣ, — немедленное скорѣйшее движеніе вѣреннѣйшей ему эскадры впередъ. Но, получивъ донесеніе контръ-адмирала Фелькерзама о необходимости выполненія нѣкоторыхъ важнѣйшихъ ремонтныхъ работъ на судахъ его отряда, а также вслѣдствіе измѣненія Морскимъ Министерствомъ маршрута эскадры, вице-адмиралъ Рожественскій вынужденъ былъ рѣшить остаться у Мадагаскара до 1 Января (1905 г.). Когда же въ Носси-бе Командующій эскадрою ознакомился ближе съ состояніемъ боевыхъ судовъ своей эскадры и транспортовъ и съ положеніемъ происходящихъ на нихъ работъ, онъ отложилъ еще выходъ эскадры — до 6 Января, чтобы затѣмъ уже идти далѣе безъ задержекъ.

Въ Носси-бе не было ни почты, ни телеграфа; ближайшій телеграфный пунктъ находился въ 115 миляхъ, въ Маюнгѣ.

27 Декабря вице-адмиралъ Рожественскій телеграфировалъ въ Петербургъ о прибытіи эскадры въ Носси-бе и сообщалъ, что нанятые угольщики все еще остаются разбросанными

вслѣдствіе переменъ маршрута и что онъ не знаетъ, когда соберетъ ихъ и какъ охранить въ пути. <sup>1)</sup>

Тогда же Морское Министерство увѣдомило Командующаго эскадрою о предстоящемъ уходѣ въ половинѣ Января изъ Либавы для присоединенія ко 2-й Тихоокеанской эскадрѣ отряда контръ-адмирала Небогатова, изъ броненосцевъ — «Императоръ Николай I», «Адмиралъ Ушаковъ», «Адмиралъ Сенявинъ» и «Генераль-Адмиралъ Апраксинъ» и крейсера «Владиміръ Мономахъ», при чемъ спрашивало адмирала, будетъ ли онъ, въ виду сдачи Портъ-Артура, ожидать этотъ отрядъ у Мадагаскара или въ другомъ мѣстѣ, или же пойдетъ дальше, не ожидая его, и въ такомъ случаѣ, куда направить отрядъ контръ-адмирала Небогатова изъ Джибути, гдѣ онъ предполагаетъ быть около 20 Февраля. Равнымъ образомъ, Министерство спрашивало вице-адмирала Рожественскаго и относительно отряда капитана I ранга Добротворскаго (крейсера — «Олеги», «Изумрудъ», «Дняпръ» и «Ріонъ» и миноносцы), который задержался въ Судѣ, вслѣдствіе лопнувшей паровой трубы на крейсерѣ «Олеги», и рассчитывалъ быть въ Джибути около 8 Января <sup>2)</sup>.

Вице-адмиралъ Рожественскій отвѣтилъ, что оставляетъ въ Діего-Суарецъ 25.000 тоннъ угля на 3 пароходахъ для крейсеровъ — «Олеги», «Изумрудъ», «Дняпръ» и «Ріонъ» и миноносцевъ, но, не будучи въ состояніи опредѣлить, когда дойдутъ до Мадагаскара «Олеги» и идущія съ нимъ суда, онъ не можетъ дать имъ никакихъ инструкцій, а тѣмъ менѣе можетъ предугадать теперь, куда направить отрядъ контръ-адмирала Небогатова, такъ какъ самъ предполагаетъ идти дальше черезъ 7 дней.

Командующій эскадрою былъ поглощенъ мыслью о скорѣйшемъ движеніи впередъ на театръ военныхъ дѣйствій, не ожидая никакихъ подкрѣпленій, чтобы не дать японцамъ времени исправить капитально свои боевые суда послѣ продолжительной блокады Портъ-Артура, и тѣмъ обезпечить своимъ сла-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграммы в.-адм. Рожественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 28 Декабря 1904 г. №№ 929 и 932.

<sup>2)</sup> Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 26 Декабря 1904 г. № 5847.

бѣйшимъ силамъ возможность прорваться во Владивостокъ. Это было тѣмъ болѣе необходимымъ, что съ паденіемъ Артура можно было ожидать въ дальнѣйшемъ дѣйствіи непріятеля противъ второй коренной базы нашей—Владивостока, съ моря и съ суши.

Между тѣмъ, Морское Министерство, не оцѣнивая въ должной мѣрѣ совершенно исключительныхъ условій похода 2-й Тихоокеанской эскадры и не принимая въ соображеніе совокупной обстановки на главномъ театрѣ военныхъ дѣйствій въ Манджуріи, было занято одною мыслью—усилить эскадру вице-адмирала Рожественскаго, имѣя въ виду, что, съ одной стороны, съ гибелью 1-й Тихоокеанской эскадры—для 2-й эскадры теперь предстояла уже самостоятельная стратегическая задача противъ всего японскаго флота, а, съ другой стороны, всѣ попытки пріобрѣсти во время войны боевыя суда у нейтральныхъ государствъ, на что рассчитывало Морское Министерство,—не осуществились.

Но, пока переписка Морского Министерства съ Командующимъ эскадрою объ усиленіи эскадры отрядами капитана 1 ранга Добротворскаго и контръ-адмирала Небогатова имѣла характеръ запросовъ, съ цѣлью облегчить труднѣйшую задачу, выпавшую на долю вице-адмирала Рожественскаго, послѣдній сохранялъ хладнокровіе, хотя и относился отрицательно къ усиленію своей эскадры этими отрядами, въ виду вызываемыхъ съ этимъ затрудненій въ снабженіи углемъ, а главное, значительнаго промедленія времени, съ которымъ, между тѣмъ, неминуемо связанъ былъ неуспѣхъ всего дѣла.

«Полагая что отрядъ Небогатова можетъ прибыть на Мадагаскаръ лишь въ Апрѣлѣ», — доносилъ вице-адмиралъ Рожественскій въ Петербургъ, — «и, вѣроятно, потребуетъ здѣсь крупнаго ремонта, а отрядъ Добротворскаго не дойдетъ въ Носси-бе ранѣе конца Января и изготовится къ плаванію черезъ океанъ лишь въ Февралѣ, не могу опредѣлить, гдѣ буду въ то время, когда Добротворскій и Небогатовъ пересѣкутъ Индійскій океанъ».

28 Декабря началась погрузка угля всѣми судами эскадры. Съ перерывами она продолжалась до 5 Января включительно.

Эскадрю принято угля:

	Т о н н ы.	
	Принято всего.	Погрузка въ 1 часъ.
бр. «Князь Суворовъ» . . . . .	826	38.8
» «Императоръ Александръ III» . . . . .	660	49—
» «Бородино» . . . . .	480	34.9
» «Орель» . . . . .	664	25.3
» «Ослябя» . . . . .	855	40.2
» «Сисой Великій» . . . . .	528	35.2
» «Наваринъ» . . . . .	565	35.3
кр. «Адм. Нахимовъ» . . . . .	340	61.8
» «Алмазь» . . . . .	338	27.3
» «Аврора» . . . . .	530	84.8
» «Дм. Донской» . . . . .	660	62.5
» «Свѣтлана» . . . . .	505	23.8
» «Жемчугъ» . . . . .	200	33.8
» «Ураль» . . . . .	4.040	28.2
» «Терекъ» . . . . .	2.795	38.1
» «Кубань» . . . . .	507	28.8
тр. «Анадырь» . . . . .	2.615	43.6
» «Камчатка» . . . . .	408	33.6

Въ теченіе первой недѣли стоянки эскадры въ Носси-бе къ ней присоединились вспомогательные крейсера: «Ураль» — 28 Декабря, «Терекъ» — 31 Декабря и «Кубань» — 2 Января.

Въ виду состоявшагося соединенія главныхъ силъ 2-й эскадры съ отрядомъ контръ-адмирала Фелькерзама и ожидавшагося прибытія крейсеровъ, Командующій эскадрю отдалъ приказъ о новомъ тактическомъ распредѣленіи судовъ ея. Согласно этому приказу, въ развѣдочный отрядъ назначены: крейсеръ «Свѣтлана» (брейдъ-вымпель капитана 1 ранга Шеина) и вспомогательные крейсера—«Кубань», «Терекъ» и «Ураль»; главные силы эскадры составили: 1-й броненосный отрядъ—броненосцы «Князь Суворовъ» (флагъ Командующаго эскадрю), «Императоръ Александръ III», «Бородино» и «Орель, 2-й броненосный отрядъ — броненосцы «Ослябя» (флагъ к.-адм. Фелькерзама), «Сисой Великій», «Наваринъ» и броненосный крейсеръ «Адмиралъ Нахимовъ» и при главныхъ силахъ—крейсера «Жемчугъ»

и «Изумрудъ» и миноносцы—«Бѣдовый», «Буйный», «Быстрый» и «Бравый»; въ крейсерскій отрядъ назначены: крейсера—«Алмазь» (флагъ к.-адм. Энквиста), «Олегъ», «Аврора», «Дмитрій Донской» и вспомогательные крейсера—«Ріонъ» и «Днѣпръ» и миноносцы—«Влестящій», «Безупречный» и «Бодрый»; наконецъ, въ составъ транспортнаго отряда вошли: транспорты—«Кіевъ» (брейдъ-вымпелъ капитана 1 ранга Радлова), «Воронежъ», «Камчатка» (мастерская), «Анадырь», «Метеоръ», «Юпитеръ», «Меркурій», «Ярославль», «Корея», «Тамбовъ», «Китай», «Владиміръ» и «Русь» («Роландъ»).

До прихода вице-адмирала Рожественскаго въ Носси-бе ремонтныя работы на судахъ отряда контръ-адмирала Фелькерзама велись не спѣша: чистили котлы, перебирали машины и подкрашивались, но вмѣстѣ съ тѣмъ ежедневно со всѣхъ судовъ увольняли на берегъ команду большими партіями и всѣхъ свободныхъ отъ службы офицеровъ. Съ прибытіемъ Командующаго эскадрою порядокъ измѣнился. Судовыя команды стали увольняться на берегъ только по праздникамъ, при томъ въ ограниченномъ числѣ и только люди хорошаго поведенія, а офицерамъ разрѣшалось сѣзжать на берегъ только въ томъ случаѣ, когда въ завѣдуемыхъ ими частяхъ не происходили работы и все было исправно.

Личному составу транспортовъ, мало дисциплинированному, приказано было подчиняться всѣмъ требованіямъ Морского Устава.

Въ отношеніи охраны эскадры во время стоянки ея въ Носси-бе принимались тѣ же мѣры, какъ и въ S. Магу. Каждый день въ дозоръ посылался одинъ изъ крейсеровъ, для наблюденія за горизонтомъ, а также два миноносца, для охраны входа на рейдъ. Ночью въ море выходили вооруженные минныя катера (со всѣхъ судовъ эскадры), возвращавшіеся къ своимъ кораблямъ съ разсвѣтомъ. Съ заходомъ солнца эскадра ставила сѣтевое загражденіе, и прекращалось всякое сообщеніе не только съ берегомъ, но и между судами<sup>1)</sup>. Шлюпки дозволялось посылать только съ личнаго разрѣшенія Командующаго эскадрою. Съ постановкой сѣтей, на корабляхъ били боевую

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 167. Приказъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 16 Ноября 1904 г. за № 159.



тревогу, провѣряли орудіяную прислугу, заряжали дежурныя пушки и готовили къ дѣйствию прожектора. Затѣмъ тушились всѣ лишніе огни и эскадра погружалась въ темноту и безмолвіе, нарушаемая лишь изрѣдка окликами часовыхъ и отдаленнымъ отблескомъ прожекторовъ со сторожевыхъ кораблей.

Но наружное спокойствіе это было только кажущимся. Часто минныя катера, получивъ заранѣе приказаніе Командующаго эскадрою, дѣлали среди ночи атаки на эскадру, и тотчасъ корабли открывали боевое освѣщеніе и снопы яркихъ лучей прожекторовъ отыскивали по всѣмъ направленіямъ нападающихъ.

День Нового Года встрѣченъ былъ на эскадрѣ грустно. Послѣ богослуженія съ каждаго корабля по всѣмъ другимъ ѣздили офицеры съ поздравленіями. Команда была освобождена отъ обычныхъ работъ и отдыхала, будучи занята только вахтенною службою.

Вице-адмиралъ Рождественскій получилъ въ этотъ день отъ Ихъ Величествъ и отъ Августѣйшаго Генераль-Адмирала телеграммы съ новогодними поздравленіями и самыми сердечными пожеланіями и напутствованіями, которыя приподняли настроеніе всего личнаго состава эскадры сознаніемъ душевной близости къ своему Верховному Вождю.

2 Января еще съ большей энергіею принялись на эскадрѣ за работы, которыя были пріостановлены на одинъ день наканунѣ.

На всѣхъ судахъ чистили котлы, перебирали судовыя механизмы и попутно принимали уголь съ коммерческихъ пароходовъ.

Кромѣ работъ производились и шлюпочныя ученія.

Прилагая всѣ усилія, чтобы къ 6 Января быть въ готовности выйти въ море и пересѣчь Индійскій океанъ, Командующій эскадрою составилъ и объявилъ распредѣленіе судовъ по отрядамъ, походный строй, порядокъ погрузки угля въ морѣ боевыми судами съ транспортовъ и порядокъ пополненія угольнаго запаса этихъ транспортовъ съ германскихъ угольщикова, которые должны были ожидать эскадру въ заранѣе опредѣленныхъ мѣстахъ.

Въ виду израсходованія эскадрою за переходъ изъ Россіи до Мадагаскара значительной части взятой провизіи и мате-

риаловъ, которые были уже на исходѣ, Командующій эскадрой просилъ Морское Министерство направить къ эскадрѣ изъ всѣхъ восточныхъ портовъ, гдѣ у насъ имѣлись склады, — машинные матеріалы и морскую провизію.

Что касается доставки заказаннаго снабженія на эскадру, то вице-адмиралъ Рожественскій предпочиталъ, чтобы Министерство не указывало никому изъ поставщиковъ опредѣленнаго рандеву, такъ какъ они сами найдутъ мѣста нахождения эскадры, которыя, конечно, будутъ извѣстны всему свѣту.

**Задержка движенія эскадры, вслѣдствіе отказа германскихъ угольщиковъ слѣдовать за нею.**

6 Января на судахъ эскадры было совершено богослуженіе и водосвятіе. Къ этому дню 2-я Тихоокеанская эскадра была вполнѣ готова выйти въ море и продолжать тяжелый походъ на Дальній Востокъ. Сдѣланы были даже распоряженія относительно съемки съ якоря и были заготовлены для разсылки капитанамъ угольныхъ пароходовъ секретныя предписанія, указывающія рандеву, — какъ вдругъ, совершенно неожиданно, главный уполномоченный компаниі Hamburg-American Line, съ которою былъ заключенъ договоръ о поставкѣ угля для эскадры, заявилъ, что, въ виду вновь объявленныхъ Великобританіею правилъ нейтралитета, а именно — распространеніе на колоніи Индійскаго океана, Малакк-скаго пролива, Южно-Китайскаго моря и Дальняго Востока запрета снабженія углемъ и другими запасами вооруженныхъ судовъ, идущихъ на театръ военныхъ дѣйствій, компаниія отказывается поставлять уголь нашей эскадрѣ внѣ нейтральныхъ водъ, обезпечивающихъ безопасность угольщиковъ, а потому о погрузкахъ угля въ океанѣ съ угольщиковъ не можетъ быть рѣчи <sup>1)</sup>.

Вслѣдствіе такого заявленія выходъ эскадры изъ Носси-бе для слѣдованія на Дальній Востокъ былъ отложенъ.

Вице-адмиралъ Рожественскій былъ внѣ себя. Между нимъ и Морскимъ Министерствомъ тотчасъ началась лихорадочная переписка по телеграфу относительно отмѣны запрещенія германскимъ угольнымъ пароходамъ слѣдовать за эскадрой.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 493. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго 6 Января 1905 г.

Дѣло въ томъ, что еще когда эскадра двинулась изъ Танжера вокругъ Африки, японцы, убѣдившись, что русская эскадра обезпечена снабженіемъ углемъ при содѣйствіи германскихъ угольщикова въ территоріальныхъ водахъ нейтральныхъ государствъ, предприняли рядъ попытокъ заставить германское правительство запретить германской пароходной компаніи снабженіе углемъ нашей эскадры; но такъ какъ эти представленія были оставлены безъ вниманія, то Японія заявила въ Берлинѣ, что она приметъ всѣ мѣры для захвата нашихъ угольныхъ пароходовъ<sup>1)</sup>. Командующій эскадрою въ виду этого просилъ Морское Министерство, чтобы германскимъ угольщикамъ было дано разрѣшеніе слѣдовать совместно со 2-й эскадрой, каковое однако тогда не могло быть дано, и пароходы продолжали направляться впередъ въ условенныя рандеву<sup>2)</sup>.

Въ концѣ же Декабря, когда эскадра прибыла уже на о. Мадагаскаръ, Гамбургъ-Американская пароходная компанія получила извѣщеніе, что Японія будетъ задерживать всѣ ихъ пароходы, заподозрѣнные въ снабженіи углемъ русской эскадры, гдѣ бы ихъ ни встрѣтила<sup>3)</sup>.

Такимъ образомъ энергичныя мѣры японскаго правительства, направленные на самое чувствительное мѣсто въ дѣлѣ обезпеченія похода нашей 2-й Тихоокеанской эскадры — снабженіе углемъ, — возымѣли свое дѣйствіе.

Итакъ, 6 Января 1905 г., наканунѣ назначеннаго ухода изъ Носси-бе, вице-адмиралъ Рожественскій получилъ официальное заявленіе уполномоченнаго германской компаніи, что пароходамъ ихъ, зафрахтованнымъ съ углемъ на о. Мадагаскаръ, категорически запрещено слѣдовать дальше въ условенныя рандеву съ эскадрою.

Командующій эскадрою тотчасъ же донесъ объ этомъ по телеграфу въ Петербургъ. Положеніе эскадры было безвыходное.

1) Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 30 Ноября 1904 г. № 5131.

2) Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 16 Ноября 1904 г. № 5097 въ Либрвиль.

3) Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 29 Декабря 1904 г. № 5894 въ Носси-бе.

До сихъ поръ Гамбургъ-Американская компанія исполняла съ точностью всѣ свои обязательства, теперь же нарушеніе ихъ наносило страшный ударъ всему дальнѣйшему движенію эскадры. При уходѣ ея съ Мадагаскара оставалось еще на пароходахъ компаніи 50.000 тоннъ угля, которыя не предполагалось принять судамъ эскадры въ Носси-бе и которыхъ нельзя было перегружать на наши эскадренные транспорты. Пароходы должны были слѣдовать впередъ на указанные адмираломъ рандеву.

Въ виду того, что, по мнѣнію Командующаго эскадрою, каждый лишній день стоянки на Мадагаскарѣ причинялъ вредъ эскадрѣ, онъ ходатайствовалъ о воздѣйствіи германскаго правительства на Гамбургъ-Американскую компанію. Вице-адмиралъ Рожественскій предупреждалъ, что если компанія будетъ упорствовать, то онъ черезъ недѣлю двинется дальше безъ германскаго угля, и на этотъ случай просилъ немедленно зафрахтовать угольщики для эскадры въ Сайгонѣ и Батавіи <sup>1)</sup>.

Въ контрактахъ съ Гамбургъ-Американскою компаніею были указаны мѣста назначенія угольщиковъ, но не мѣста погрузки угля на суда эскадры, а потому вице-адмиралъ Рожественскій требовалъ, чтобы угольщики шли въ Зондскій архипелагъ въ намѣченные порта, предупреждая въ видѣ угрозы, что онъ обойдется и безъ германскаго угля, обезпечивъ себѣ снабженіе въ голландскихъ водахъ Зондскаго архипелага. Не зная причинъ, заставившихъ германскую пароходную компанію пріостановить дальнѣйшее движеніе своихъ угольщиковъ по пути эскадры и предполагая политическіе мотивы — для задержанія эскадры на о. Мадагаскарѣ и созданія этимъ затрудненій для Франціи, Командующій эскадрою заподозрилъ германскую пароходную компанію въ коварной измѣнѣ и находилъ дальнѣйшее пребываніе на рейдѣ германскихъ угольщиковъ по сосѣдству съ судами нашей эскадры опаснымъ въ виду постоянного посѣщенія ихъ подозрительными японскими агентами <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 527. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 9 Января 1905 г. № 10.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 10, стр. 8-а, и стр. 10. Телеграммы в.-адм. Рожественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 14 Января 1905 г. № 21 и № 23.

16 Января вице-адмиралъ Рожественскій, извѣрившись въ Гамбургъ-Американской компаніи, просилъ Морское Министерство прекратить переговоры съ нею о дальнѣйшемъ направленіи ихъ угольщиковъ и взыскать съ нея излишне переплаченныя деньги за 50.000 тоннъ угля, которыя пароходы отказываются везти дальше, а одновременно зафрахтовать въ Сайгонъ и Батавіи угольщиковъ для отправленія ихъ, по указанію русскаго агента, въ мѣста погрузки въ предѣлахъ 1500 миль отъ названныхъ портовъ <sup>1)</sup>).

Въ какомъ нервномъ и тревожномъ настроеніи былъ вице-адмиралъ Рожественскій вслѣдствіе отказа германскихъ угольщиковъ слѣдовать за эскадрою далѣе Мадагаскара, видно изъ писемъ его домой: «Только что стряслась надъ нами крупная неприятность. Нѣмцы измѣнили въ самый рѣшительный моментъ. Не хотятъ дальше идти съ углемъ... Ума не приложу, какъ выкрутиться... а намъ всякая задержка здѣсь гибельна, даетъ японцамъ дѣлать широкія приготовленія. Сами попадаемъ въ періодъ урагановъ, которые могутъ истребить половину нашихъ судовъ безъ всякаго участія японцевъ... Не знаю, что будетъ дальше, а теперь позорно стоитъ дѣло, и всѣ мы чувствуемъ себя куда хуже, чѣмъ по поводу пресловутаго Гульскаго инцидента. Послалъ самыя энергичныя воззванія въ Петербургъ» <sup>2)</sup>).

«Я донесъ, что нѣмцы угольщики отказались везти дальше уголь для эскадры, доставленный ими на Мадагаскаръ. Но, донося объ этомъ, я просилъ—либо немедленно принудить ихъ исполнить контрактъ, либо бросить и телеграммами заказать уголь въ двухъ мѣстахъ, предваряя, что мнѣ надо только знать, что дѣло такъ или иначе направлено, что этотъ отвѣтъ мнѣ нуженъ тотчасъ же, что я долженъ идти безотлагательно, чтобы не погубить своего дѣла...

«На эскадру это произвело удручающее впечатлѣніе. Съ каждымъ днемъ ее труднѣе держать въ рукахъ... Стоя здѣсь, мы себя бесполезно съѣдаемъ безъ всякой даже возможности возобновить запасъ провизіи, потому что Мадагаскаръ далекъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 10, стр. 26. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 16 Января 1905 г. № 25.

<sup>2)</sup> Журналъ «Море». 1911 г. № 6. Письма в.-адм. Рожественскаго. Письмо отъ 7 Января 1905 г. Стр. 45.

отъ всѣхъ торговыхъ большихъ центровъ. Кромѣ мяса, которое здѣсь въ изобиліи, ничего болѣе достать нельзя: ни муки, ни крупы, ни масла, ни овощей. Черезъ двѣ недѣли еще мы все свое проѣдимъ и тогда не съ чѣмъ переплыть океанъ. Все это я рассчитывалъ, начиная съ завтрашняго дня, получать уже изъ Батавіи отъ голландцевъ, черезъ нашихъ агентовъ... Консервы зелени на исходѣ, а на всемъ островѣ не осталось ни одной картофелины»<sup>1)</sup>).

Морское Министерство, получивъ отъ вице-адмирала Рожественскаго извѣщеніе объ отказѣ германскихъ угольщиковъ слѣдовать далѣе Мадагаскара, тотчасъ же вступило въ переговоры съ Гамбургъ-Американскою компаніею. Директора послѣдней выставляли предлогомъ нежеланіе командъ идти на театръ военныхъ дѣйствій, изъ боязни риска. Предложенная было имъ комбинація—идти на пароходахъ подъ русскимъ флагомъ—была отставлена, вслѣдствіе практическихъ затрудненій. Послѣ продолжительныхъ переговоровъ, подъ правительственнымъ давленіемъ пароходная компанія, наконецъ, согласилась въ половинѣ Февраля разрѣшить угольщикамъ слѣдовать дальше подъ германскимъ флагомъ, но при условіи—идти имъ отдѣльно отъ эскадры и обезпечить ихъ отъ военныхъ случайностей. Всѣ угольщики предполагалось направить въ Батавію.

Однако, урегулированіе подробностей новаго соглашенія затягивалось. Германское правительство было извѣщено, что Японія заявила нотою голландскому правительству, что не будетъ признавать нейтральнымъ никакое мѣсто, гдѣ находятся русскія суда или пароходы съ запасами для снабженія русскихъ судовъ.

Вице-адмиралъ Рожественскій между тѣмъ продолжалъ настойчиво торопить Морское Министерство.

Опять послѣ долгихъ переговоровъ Гамбургъ-Американская компанія согласилась дать разрѣшеніе своимъ пароходамъ идти съ эскадрою, но при этомъ вновь поставила условіемъ, чтобы пароходы не уклонялись отъ встрѣчи съ японскими крейсерами, не скрывали своего истиннаго назначенія, сдавались бы прямо японцамъ и шли, куда они имъ прикажутъ; уголь же сдавали бы

<sup>1)</sup> Журналь «Море». 1911 г. № 6. Письма в.-адм. Рожественскаго. Письмо отъ 17 Января 1905 г. Стр. 46.

только въ нейтральныхъ портахъ и не поднимались выше  $11^{\circ}$  сѣверной широты и не заходили дальше  $110^{\circ}$  восточной долготы.

Это, конечно, не могло удовлетворить Командующаго эскадрою, который продолжалъ требовать слѣдованія за нимъ пароходовъ у береговъ Тонкина и въ Зондскомъ архипелагѣ восточнѣе острова Тиморь, при томъ сдавать уголь и внѣ нейтральныхъ портовъ, въ которыхъ онъ не могъ грузиться.

Наконецъ, Министерство получило благоприятный отвѣтъ компаніи, однако, съ оговоркою, что разрѣшеніе сдавать уголь внѣ 3 мильной полосы территориальныхъ водъ предоставлено усмотрѣнію каждаго капитана парохода въ отдѣльности, при чемъ такое предоставленіе не исключало возможности и случаевъ, когда, вслѣдствіе отказа капитана, окажется необходимымъ взять уголь съ своего транспорта и догружать его затѣмъ въ Южно-Китайскомъ морѣ въ нейтральномъ порту съ германскаго угольщика, если его не захватятъ до того японцы<sup>1)</sup>.

Вице-адмиралъ Рожественскій возмущался также и тѣмъ, что Гамбургская компанія телеграфировала своимъ уполномоченнымъ безъ шифра весь маршрутъ 2-й эскадры, съ названіями бухтъ и проливовъ, чѣмъ дала японцамъ черезъ англійскія телеграфныя станціи подробныя указанія, какъ захватить наши угольщики<sup>2)</sup>.

Уже въ самомъ концѣ Февраля капитанамъ германскихъ угольщиковъ было сообщено о разрѣшеніи сдавать уголь и внѣ территориальныхъ водъ, но не въ открытомъ морѣ.

Инцидентъ съ германскими угольщиками былъ исчерпанъ.

Послѣдствіемъ его былъ новый заказъ угольнаго снабженія для эскадры, по восточную сторону Малаккесскаго пролива.

Такимъ образомъ, отказъ германскихъ угольщиковъ слѣдовать съ эскадрою далѣе Мадагаскара не могъ остановить дальнѣйшаго движенія вице-адмирала Рожественскаго. Онъ раньше готовился уже уходить изъ Носси-бе и безъ нѣмецкаго угля,

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 10, стр. 63. Телеграмма Начальника Главнаго Морского Штаба, отъ 24 Января 1905 г.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 10, стр. 235. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ в.-адм. Рожественскому, отъ 19 Февраля 1905 г. № 910.

разсчитывая получить новые запасы у береговъ Аннама или въ голландскихъ колоніяхъ Зондскаго архипелага.

Однако, Командующій эскадрою не могъ устранить другого препятствія къ немедленному движенію впередъ, болѣе серьезнаго,—со стороны Морского Министерства.

---



## ГЛАВА VI.

### Задержка похода 2-й Тихоокеанской эскадры у о. Мадагаскара.

Задержка выхода изъ Носси-бе, въ ожиданіи присоединенія къ эскадрѣ отрядовъ капитана 1 ранга Добротворскаго и контръ-адмирала Небогатова. Выясненіе стратегической задачи 2-й Тихоокеанской эскадры послѣ паденія Портъ-Артура. Мнѣніе вице-адмирала Рожественскаго относительно выполнимости поставленной ему задачи. Настроеніе адмирала. Болѣзнь вице-адмирала Рожественскаго. Настроеніе на эскадрѣ.

Задержка выхода изъ Носси-бе, въ ожиданіи присоединенія къ эскадрѣ отрядовъ капитана 1 ранга Добротворскаго и к.-адм. Небогатова.

Еще 7 Января вице-адмиралъ Рожественскій получилъ приказаніе изъ Петербурга не уходить съ о. Мадагаскара до полученія дальнѣйшихъ распоряженій.

Морское Министерство считало, что силы 2-й эскадры недостаточны для самостоятельныхъ дѣйствій противъ японскаго флота и предлагало подождать въ Носси-бе присоединенія отряда капитана 1 ранга Добротворскаго, состоявшаго изъ крейсеровъ «Олегъ», «Изумрудъ», «Днѣпръ» и «Ріонъ» и миноносцевъ «Громкій» и «Грозный»<sup>1)</sup>.

На это Командующій эскадрою доносилъ<sup>2)</sup>, что такая незначительная прибавка боевой силы не возмѣститъ потери драгоценнаго времени и что всякая задержка въ пути слѣдованія на театръ военныхъ дѣйствій отзовется крайне вредно, какъ на дѣлѣ снабженія эскадры, такъ и особенно на состояніи духа личного состава. Командующій эскадрою просилъ разрѣшить

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 472. Телеграмма Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 3 Января 1905 г. № 56.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11. Телеграмма в.-ад. Рожественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 6 Января 1905 г. № 3.

ему немедленно уйти съ эскадрою по назначенію, добавляя, что за дальнѣйшее пребываніе въ Носси-бе не можетъ принять на себя отвѣтственности и не можетъ командовать эскадрою безъ свободы распоряженій <sup>1)</sup>).

Не получая долгое время разрѣшенія покинуть Носси-бе и идти далѣе на Востокъ, вице-адмиралъ Рожественскій вновь телеграфировалъ въ Петербургъ: «Задержавшись здѣсь, даемъ время непріятелю привести въ полный порядокъ главныя силы, а слабымъ передовымъ отрядамъ приспособиться въ южныхъ проливахъ Индійскаго океана, изучить мѣстность и изготovitъ намъ скрытыя ловушки. Изъ отряда Добротворскаго одинъ «Олеги» прибавитъ силы, но и то немного, потому что ходитъ плохо, имѣя лопнувшій цилиндръ. Небогатовъ былъ бы значительнымъ подкрѣпленіемъ, но трудно сказать, въ какомъ видѣ онъ дойдетъ до Мадагаскара. Соединенная съ нимъ эскадра ни въ какомъ случаѣ не появилась бы въ Японскомъ морѣ ранѣе Іюня. Не зная, какъ организовано снабженіе отряда Небогатова, предполагаю, что ожиданіемъ его присоединенія совершенно разстроится наше собственное снабженіе, рассчитанное на срокъ и уже теперь приходящее въ беспорядокъ вслѣдствіе перемѣнъ» <sup>2)</sup>).

Однако, Морское Министерство, въ виду неосуществившейся покупки аргентинскихъ судовъ, продолжало держаться своего взгляда о недостаточности силъ 2-й эскадры для самостоятельныхъ дѣйствій противъ японскаго флота, вслѣдствіе чего вице-адмиралъ Рожественскій получилъ категорическое предписаніе остаться на Мадагаскарѣ впредь до прибытія и присоединенія къ нему отряда капитана 1 ранга Добротворскаго <sup>3)</sup>).

Что касается отряда контръ-адмирала Небогатова, который черезъ нѣсколько дней долженъ былъ выйти на Дальній Востокъ изъ Либавы, то вице-адмиралу Рожественскому было предоставлено на собственное его рѣшеніе—ждать его или нѣтъ <sup>4)</sup>).

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 122. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ № 21.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 125. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго, полученная въ Петербургѣ 22 Января 1905 г.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 460. Телеграмма отъ 25 Января 1905 г. за № 475.

<sup>4)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 460.

Вмѣстѣ съ тѣмъ ему предписывалось извѣстить Министерство о предположеніяхъ относительно дальнѣйшаго плаванія эскадры, чтобы держать отрядъ Небогатова въ извѣстности о мѣстѣ нахождения эскадры и его намѣреніяхъ<sup>1)</sup>.

Вице-адмиралъ Рожественскій, убѣжденный въ необходимости не терять ни одного лишняго дня для движенія впередъ, хотя бы и съ слабѣйшими силами, отвѣчалъ, что отрядъ Добротворскаго по приходѣ на Мадагаскаръ потребуетъ продолжительныхъ починокъ, а контръ-адмиралъ Небогатовъ прибудетъ на Мадагаскаръ не раньше Мая. Вслѣдствіе этого онъ проситъ приказанія продолжать путь, какъ только суда капитана 1 ранга Добротворскаго будутъ въ состояніи идти дальше. При этомъ адмиралъ добавлялъ, что запасы истощаются, и если ждать контръ-адмирала Небогатова, то придется организовать снова все снабженіе эскадры, что означало бы, что она никуда не поидетъ. Въ другой телеграммѣ Командующій эскадрою доносилъ, что если движеніе эскадры на театръ военныхъ дѣйствій будетъ надолго задержано, то дисциплина на эскадрѣ будетъ распатана въ конецъ, потому что за самыя тяжкія преступленія нѣтъ наказаній: въ карцерахъ люди задыхаются отъ жары и часовые при нихъ заболѣваютъ<sup>2)</sup>.

Время между тѣмъ шло, а неопредѣленность срока ухода дѣйствовала очень вредно на эскадру.

3 Февраля вице-адмиралъ Рожественскій телеграфировалъ, что если бы онъ былъ увѣренъ, что корабли отряда Небогатова такъ отремонтированы, что срочно дойдутъ на Востокъ и будутъ способны сражаться, то, конечно, было бы преступнымъ рискомъ не дожидаться ихъ здѣсь. Но, выражая сомнѣніе въ надежности ихъ ремонта, онъ высказывалъ возможность, что они дойдутъ сюда черезъ 3 мѣсяца съ развалившимися котлами и механизмами и тогда его сидѣніе на Мадагаскарѣ возбудитъ взрывъ всеобщаго негодованія. «Безъ Небогатова, въ виду бесплодной потери всей первой эскадры»,—писалъ вице-адмиралъ Рожественскій,—«могу разсчитывать съ потерями достиг-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 126. Высочайшая телеграмма генералъ-адъютанту Рожественскому, отъ 25 Января 1905 г. № 476.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199. Телеграммы в.-адм. Рожественскаго. отъ 26 Января 1905 г. № 34 и № 35.

нута Владивостока и, опираясь на него, дѣйствовать на сѣверѣ. Пробриться во Владивостокъ считаю возможнымъ лишь при быстромъ движеніи, исключаящемъ возможность соединенія съ Небогатовымъ въ пути. Вопросъ сводится къ тому, произведенъ ли ремонтъ капитально и хорошо и употреблены ли для ремонта Небогатовскихъ судовъ прочные матеріалы или, по обычаю, это неумѣлая произведенія русскихъ заводовъ, съ которыми мы мучаемся и на второй эскадрѣ изъ новыхъ кораблей». Заканчивая это донесеніе, Командующій эскадрою прибавлялъ, что если Морское вѣдомство увѣрено въ отличномъ ремонтѣ посылаемыхъ судовъ, то онъ проситъ приказанія ждать ихъ, а если они отремонтированы установившимся порядкомъ, то разрѣшить съ эскадрою идти далѣе <sup>1)</sup>).

На это Командующій эскадрою получили уведомленіе, что ремонтъ этихъ судовъ произведенъ съ возможной основательностью <sup>2)</sup>).

Необходимо оговорить, что въ составъ отряда контръ-адмирала Небогатова входили суда, отъ включенія которыхъ во 2-ю эскадру, во время ея сформированія и снаряженія, вице-адмиралъ Роже-ственскій отказывался всѣми силами. Адмиралъ считалъ, что артиллерія посылаемыхъ судовъ представила бы значительное подкрѣпленіе, но за то всѣ остальные качества этихъ устарѣ-лыхъ судовъ только ослабили бы и стѣснили эскадру, даже въ томъ случаѣ, если они были бы вполне исправно отремонти-рованы и безъ задержекъ дошли бы до мѣста стоянки 2-ой эскадры.

Относительно броненосцевъ береговой обороны онъ держался взгляда, что они, по своему типу, являлись совершенно неприспособленными для перехода въ Тихій океанъ и совмѣст-ныхъ дѣйствій съ эскадрою.

Кромѣ того, соединенная съ судами Небогатова 2-ая эскадра ни въ какомъ случаѣ не появилась бы въ Японскомъ морѣ ранѣе конца Мая, чѣмъ дала бы время непріятельскому флоту, послѣ боевъ 28 Юля и 1 Августа 1904 г. и блокады Портъ-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 139. Телеграмма в.-адм. Роже-ственскаго, отъ 3 Февраля 1905 г.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 140. Телеграмма в.-адм. Роже-ственскому, отъ 7 Февраля 1905 г.

Артура, привести въ полный порядокъ и противопоставить эскадрѣ значительно большее препятствіе, чѣмъ если бы она могла придти на театръ военныхъ дѣйствій одна, но послѣ немедленнаго перехода изъ Носси-бе.

Естественно, что при этихъ условіяхъ извѣстіе о выходѣ 2 Февраля изъ Либавы отряда контръ-адмирала Небогатова, для соединенія со 2-ою эскадрою, — произвело на Командующаго эскадрою крайне тяжелое впечатлѣніе и даже повліяло на его здоровье. 4 и 5 Февраля адмиралъ такъ расхворался, что слегъ въ койку. Черезъ нѣсколько дней онъ появился наверху, поху-дѣвшій и осунувшійся, слегка волоча правую ногу, но затѣмъ онъ понемногу оправился.

Командующій эскадрою былъ глубоко убѣжденъ, что суда отряда контръ-адмирала Небогатова не будутъ въ состояніи совершить переходъ, не только до Японскаго моря, но и до Мадагаскара, въ виду вѣроятной порчи котловъ и механизмовъ<sup>1)</sup>, и потому находилъ отправленіе этого отряда бесполезнымъ. Младшіе флагмана эскадры, командиры судовъ и офицеры эскадры высказывались о посылкѣ отряда судовъ контръ-адмирала Небогатова также отрицательно. Рѣшеніе послать эти суда въ подкрѣпленіе 2-ой эскадрѣ большинство считало недоразумѣніемъ. Всѣ держались того мнѣнія, что пользы и помощи никакой отъ нихъ ждать нельзя, но вредъ для эскадры отъ ожиданія присоединенія ихъ будетъ непоправимый<sup>2)</sup>.]

Выясненіе стратегической задачи 2-ой Тихоокеанской эскадры послѣ паденія Портъ-Артура. Вскорѣ послѣ полученія извѣщенія о паденіи Портъ-Артура и гибели 1-й Тихоокеанской эскадры, вице-адмиралъ Роже-ственскій доносилъ въ Морское Министерство, что, по его мнѣнію, ближайшею стратегическою цѣлью эскадры должно быть достиженіе, посредствомъ прорыва хотя бы съ частью эскадры, Владивостока, который для успѣшности дѣйствій нашего флота противъ Японіи необходимо немедленно оборудовать и снабдить всѣмъ нужнымъ въ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199. стр. 139. Телеграмма в.-адм. Роже-ственскаго, отъ 3 Февраля 1905 г.

<sup>2)</sup> Письмо лейтенанта Свенторжецкаго въ Главный Морской Штабъ, отъ 21 Января 1905 г.

должной мѣрѣ, такъ какъ онъ представляется единственною морскою базою на всемъ побережьѣ Тихаго океана <sup>1)</sup>).

На вышеупомянутое донесеніе Командующій эскадрою получилъ по телеграфу указаніе, что задача, возложенная на него, состоитъ не въ томъ, чтобы съ нѣкоторыми судами прорваться во Владивостокъ, а въ томъ, чтобы завладѣть Японскимъ моремъ. Для этого, имѣющіяся на Мадагаскарѣ, силы эскадры признавались недостаточными, но если къ эскадрѣ присоединятся отряды Добротворскаго и Небогатова, при чемъ послѣднее можетъ осуществиться въ концѣ Марта въ Индійскомъ океанѣ, то эскадра будетъ имѣть шансы на успѣшное выполненіе задачи.

Какъ понималъ дальнѣйшій стратегическій планъ похода 2-й эскадры вице-адмиралъ Рожественскій и какъ рисовалась ему дальнѣйшая обстановка всей экспедиціи, — видно изъ личныхъ показаній вице-адмирала Рожественскаго, данныхъ имъ послѣ войны, а также изъ частнаго письма отъ 21 Января 1905 г. съ Мадагаскара старшаго флагъ-офицера Командующаго эскадрою, лейтенанта Свенторжецкаго, которому особенно довѣрялъ адмиралъ и которому одному были извѣстны всѣ самые секретные планы и шифрованная переписка начальника эскадры.

Приводимъ выдержки изъ этихъ документовъ.

«Никакое донесеніе», — писалъ лейтенантъ Свенторжецкій, — «никакое самое яркое описаніе не въ состояніи изобразить всю тяжесть обстановки переходовъ второй эскадры. Первый разъ въ исторіи флотовъ всего міра вы видѣли большую эскадру, которая, не имѣя ни морскихъ базъ, ни угольныхъ станцій, состоя изъ судовъ всевозможныхъ типовъ, всевозможныхъ возрастовъ и требованій, отважилась двинуться въ такой далекой путь. Политическая и стратегическая обстановка плаванія хорошо извѣстна, но надо было лично испытать всю тяжесть этихъ дипломатическихъ переговоровъ съ различными администраціями — въ Испаніи и въ Африканскихъ колоніяхъ, чтобы почувствовать то, что перечувствовалъ адмиралъ. Любой испанскій жандармъ могъ принести много горя нашему самолюбію, любой командиръ стараго полуразвалившагося европейскаго

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 144. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 15 Февраля 1905 г № 59.

станціонера съ сознаниємъ собственнаго достоинства и правоты могъ заставить насъ призадуматься, не говоря уже о различныхъ требованіяхъ и намекахъ колониальныхъ губернаторовъ. Надо было имѣть только тактъ, сдержанность и умъ Зиновія Петровича, чтобы обойти всѣ эти трудности, не уронивъ собственнаго достоинства ввѣренной ему эскадры.

«Вотъ при такой обстановкѣ эскадра двигалась сперва соединенно, а потомъ по отрядно къ пункту соединенія.

«Отрядъ броненосцевъ, не имѣя ни одной угольной станціи и поддерживаемый угольной любезностью Гамбургъ-Американской линіи, шелъ вокругъ мыса Доброй Надежды. Броненосцы—вокругъ Мыса! Это, кажется, первый примѣръ въ исторіи. Англичане, при извѣстной всему міру прекрасной обстановкѣ для судовъ ихъ флота, посылали два броненосца изъ эскадры Канала въ Кэптоунъ—въ видѣ опыта.

«Переходъ броненосцевъ вокругъ мыса представлялъ поразительное зрѣлище. Громадные корабли походили скорѣе на угольные транспорты. Нельзя было надѣяться на уголь при всякихъ условіяхъ и потому суда брали усиленные запасы. На броненосцы принималось вмѣсто 1100 тоннъ—до 2500. Все, что возможно, заваливалось углемъ. 75 м/м. батареи, съ совершенно негодными для моря орудіями, были наглухо задраены и обращены въ угольные ямы. Уголь грузился въ коридоры, на срѣзы, на ютъ,—вездѣ, гдѣ только можно было найти свободное мѣсто. Грязь была невыносимая. Весь корабль, всѣ офицерскія каюты были покрыты тонкимъ слоемъ кардифской пыли. Весь переходъ отъ Танжера до Мадагаскара былъ безпрерывной угольной операціей. Какъ только эскадра приходила на рейдъ, гдѣ ожидали ее угольщики, тотчасъ къ борту подводился угольщикъ, и всѣ лебедки, всѣ стрѣлы Темперлея начинали моментально работать. Въ это время начинались безконечные переговоры съ мѣстной администраціей, посылались многочисленные телеграммы въ метрополію, мы употребляли всѣ старанія затянуть переговоры, пользуясь временемъ для угольной операціи. Погрузка угля обратилась въ спортъ, грузили на призы. Окончивъ погрузку угля, отрядъ тотчасъ выходилъ въ море и слѣдовалъ дальше.

«Съ выходомъ въ море, на верхнемъ мостикѣ появлялся адмираль. Онъ почти не сходилъ оттуда ни днемъ, ни ночью.

Отрядъ двигался безостановочно только потому, что неустанная энергія Зиновія Петровича подгоняла броненосцы. Съ негодными рулевыми приборами броненосцы обошли Мысь, съ промежутками между кораблями въ 2 кабельтова. Во второй кильватерной колоннѣ двигались вокругъ Мыса наши несчастные спутники: «Камчатка», «Метеоръ», «Корея», «Малайя», «Анадыръ» и «Роландъ». Наши пароходныя общества, вѣроятно изъ патріотическихъ чувствъ, снабдили насъ такими достойными представителями, какъ «Малайя» и «Князь Горчаковъ». Съ «Малайей» каждый день въ океанѣ что-нибудь случалось, поломки ея задерживали отрядъ иногда по 8 часовъ.

«Ничего не проходило безъ вниманія адмирала. День и ночь на мостикѣ онъ подготавливалъ свой отрядъ. Никакія поломки не могли заставить его зайти для исправленія въ ближайшій портъ, и только сигналы, эти безконечные и подчасъ оскорбительные сигналы, съ категорическими требованіями, могли благополучно перевести броненосный отрядъ изъ Танжера на Мадагаскаръ. Переходы при страшной жарѣ и вѣчныхъ погрузкахъ угля до нельзя утомляли личный составъ, и когда отрядъ былъ въ ходу, нечего было и думать о какой-нибудь серьезной боевой подготовкѣ. Люди, истомленные жарой и работой, лежали на грудахъ угля и безпомощно проводили жаркіе часы дня.

«У мыса Доброй Надежды отрядъ броненосцевъ выдержалъ штормъ. Броненосцы, перегруженные углемъ, сверхъ ожиданія прекрасно выдерживали волну.

«Въ С.-Мари отрядъ пришелъ послѣ довольно безпокойнаго перехода. Здѣсь предполагали сосредоточить эскадру передъ выходомъ въ Индійскій океанъ, и потому адмиралъ, не имѣя еще никакихъ телеграммъ изъ Петербурга, послалъ контръ-адмиралу Фелькерзаму приказаніе слѣдовать въ С.-Мари, куда должны были прибыть и германскіе угольщики изъ Діего-Суарець. Отдѣлившійся отъ отряда въ Ангра-Пеквена госпитальный пароходъ «Орель» привезъ наконецъ массу телеграммъ, изъ которыхъ мы хотя немного ознакомились съ тѣмъ, что дѣлается на бѣломъ свѣтѣ. Вѣдь за весь переходъ изъ Танжера до Мадагаскара мы не представляли себѣ политическаго міра, не могли угадать, что происходитъ на театрѣ войны.



«Отрядъ Фелькерзама, однако, не могъ присоединиться къ намъ въ С.-Мари. Доползь до Носси-бе и, конечно, прежде всего началъ чиниться. Хромые миноносцы отправились въ Маюнгу, гдѣ имѣются кое какія мастерскія, а остальные суда начали разбирать свои старческіе члены и готовиться къ будущей побѣдѣ.

«При такихъ условіяхъ, конечно, нечего было и думать о приходѣ отрядовъ Фелькерзама и Радлова въ С.-Мари, и адмиралъ рѣшилъ идти самъ съ отрядомъ броненосцевъ въ Носси-бе. Передъ самой съемкой съ якоря мы получили отъ губернатора извѣстія о занятіи Портъ-Артура и уничтоженіи нашего флота. Съ этими тяжелыми новостями, совершенно измѣнившими всѣ наши оперативные расчеты, прибыли мы наконецъ въ Носси-бе. Здѣсь начались погрузки угля, пошли ученія и занятія, и эскадра послѣ продолжительнаго плаванія начала приводиться въ порядокъ.

«Моментъ нашего прихода въ Носси-бе совпалъ съ моментомъ перемѣны всей стратегической обстановки дальнѣйшаго хода нашихъ дѣйствій.

«До прихода эскадры на Мадагаскаръ мы считали себя вспомогательной резервной эскадрой, которая, хотя и съ трудомъ, могла обойтись средствами мало надежной плавучей базы, каковыми являлись беззащитные транспорты.

«Но съ уничтоженіемъ флота въ Артурѣ все перемѣнилось.

«Флотъ нашъ, совершенно отрѣзанный отъ какихъ либо отечественныхъ базъ, сосредоточился на сѣверной оконечности Мадагаскара, вдали отъ театра военныхъ дѣйствій.

«Онъ долженъ начать новую побѣдоносную войну. Чѣмъ обезпеченъ этотъ флотъ? Ничѣмъ. Онъ никогда не чувствовалъ себя такимъ осиротѣлымъ и необезпеченнымъ, какъ теперь. Единственная база Владивостокъ—очень далека, она никогда не была такъ далека для русскаго флота, какъ теперь. Достигнуть Владивостока—значить преодолѣть всѣ трудности плаванія на театрѣ военныхъ дѣйствій, чтобы достичь этой единственной базы для остатковъ нашего флота. Вторая эскадра совершенно необезпечена. Вамъ хорошо извѣстны недоразумѣнія съ Гамбургъ-Американской компаніей, поставляющей намъ уголь. Развѣ это надежная плавучая угольная база? Уже теперь ощущается недостатокъ въ машинныхъ матеріалахъ, провизіи, въ одеждѣ; смѣшно, но

правда, что почти вся команда на эскадрѣ ходитъ въ лаптяхъ, сдѣланныхъ изъ ворсы. Но уголь, уголь, вотъ главный вопросъ, вопросъ болѣе существенный, чѣмъ пища и лапти. Развѣ мы обезпечены углемъ, отправляясь въ такую серьезную экспедицію? Наконецъ, не менѣе важно,—это отсутствіе вѣры личнаго состава эскадры въ успѣхъ экспедиціи. Эта вѣра сразу была потеряна по полученіи извѣстія о сдачѣ Артура и уничтоженіи нашего флота.

«Черезъ недѣлю — годъ войны. Каковы ея результаты? Вамъ они лучше извѣстны. Такъ неужели же послѣ цѣлаго года неудачъ, послѣ потери лучшихъ силъ флота съ его базой на главномъ театрѣ, послѣ годовыхъ неудачъ на сухопутномъ театрѣ, послѣ установившагося господства непріятеля на морскомъ пространствѣ театра войны, можно ждать отъ флота, неподготовленнаго, вслѣдствіе тяжелыхъ условій плаванія, къ бою,—отъ флота, находящагося у береговъ Мадагаскара, т. е. совершенно изолированнаго отъ отечественной единственной базы,—ждать успѣховъ и утвердительнаго рѣшенія той задачи, которая была намъ сообщена. Безъ сомнѣнія нѣтъ. Въ эту войну мы никогда не будемъ владѣть моремъ. Вѣдь для того, чтобы владѣть моремъ, надо уничтожить противника на морѣ, а развѣ мы можемъ это сдѣлать съ нашими силами?

«Мы ожидаемъ подкрѣпленій: на дняхъ, вѣроятно, придетъ «Олегъ» и два миноносца съ «Изумрудомъ». Но развѣ это подкрѣпленіе? А третья эскадра? Посылаются — «Николай», «Упаковъ», «Сенявинъ», «Апраксинъ», «Мономахъ» и «Водолей»... Зачѣмъ давать еще призы японцамъ? Они уже довольно ихъ получили. Что мы будемъ дѣлать съ этими судами—на эскадрѣ никто не знаетъ, а если адмиралъ откажется ихъ подождать въ Носси-бе, то имъ придется просто вернуться въ Россію, такъ какъ ихъ отдѣльное плаваніе на театрѣ военныхъ дѣйствій будетъ небезопаснымъ. Третья эскадра—это вѣдь послѣдніе ресурсы флота, а что дальше?

«Успѣхъ второй эскадры совершенно не обезпеченъ. Не надо мечтать о побѣдахъ. Вы о нихъ не услышите. Вы услышите только жалобы и стоны тѣхъ страдальцевъ, которые сознательно, не вѣря въ успѣхъ, пошли умирать.

«Что же ожидаетъ нашу эскадру въ самомъ скоромъ будущемъ?»

«Вотъ какъ, по моему мнѣнію, обрисовывается грустная картина предстоящихъ военно-морскихъ операций:

«Освободившійся послѣ уничтоженія нашей эскадры въ Артурѣ японскій флотъ можетъ перенести театръ военныхъ операций въ Зондскій архипелагъ. Японцы отлично знаютъ все, къ чему мы готовимся, и такъ какъ нельзя ожидать внезапнаго появленія нашего флота въ Зондскомъ архипелагѣ, то они и сдѣлаютъ попытку предпринять пока какія либо дѣйствія противъ Владивостока. Не знаю когда, но наконецъ мы должны будемъ тронуться въ путь черезъ Индійскій океанъ. Путь этотъ будетъ очень сложный. Онъ окончательно оторветъ насъ отъ телеграфной линіи, чѣмъ лишитъ насъ возможности сноситься съ главными центрами и различными пунктами, гдѣ будутъ сосредоточены наши запасы и находиться довѣренныя лица. Приемка угля въ условныхъ рандеву хороша на бумагѣ, а не на пространствѣ вблизи театра военныхъ дѣйствій. Первое нападеніе на германскихъ угольщиковъ, а вѣдь вѣроятность такихъ нападеній вамъ хорошо извѣстна,—поведетъ къ разстройству организаціи угольныхъ рандеву и озлобитъ нѣмцевъ, ни въ чемъ неповинныхъ людей. Это же вызоветъ недовольство командъ германскихъ угольщиковъ и можетъ быть преднамѣренныя поломки машинъ угольныхъ транспортовъ, что заставить ихъ остаться въ различныхъ нейтральныхъ портахъ позади эскадры. Японскіе миноносцы безнаказанно могутъ уничтожить наши транспорты. У насъ нѣтъ средствъ защитить транспорты. Минный флотъ? Да вѣдь это не миноносцы, а минныя карикатуры, которыя будутъ нами потеряны, если не въ океанѣ, то во всякомъ случаѣ въ первомъ сраженіи. Обезсиленные переходомъ черезъ океанъ мы можетъ быть наконецъ прибудемъ въ одну изъ бухтъ Зондскаго архипелага, гдѣ уже боевые наши корабли начнутъ подвергаться миннымъ атакамъ японскихъ миноносцевъ. Что мы будемъ дѣлать, если какой либо изъ нашихъ броненосцевъ получить пробоины? Недавняя исторія научила насъ, что можно сразу надолго вывести изъ строя три сильныхъ корабля. Что мы будемъ дѣлать, если это несчастье случится съ нами гдѣ-нибудь у пустынныхъ береговъ Суматры или Явы? Гдѣ мы будемъ чинить наши корабли? А до Владивостока далеко! Да тамъ вѣдь единственный докъ занятъ кажется надолго. Можетъ быть

мы справимся съ поврежденіями кораблей, можетъ быть придется на буксирѣ вести раненыхъ дальше! Какъ печально, какъ ужасно вести въ бой корабли на буксирѣ! На переходахъ насъ, конечно, не оставляютъ японскіе миноносцы. Они стараются вывести окончательно изъ строя буксируемые нами корабли. Роль нашихъ старыхъ и никуда не годныхъ крейсеровъ я даже не могу предугадать. Вѣдь «Алмазъ» тоже крейсеръ и флагманское судно адмирала Энквиста.

«Въ такомъ видѣ, безъ надежныхъ угольщиковъ, мы должны будемъ или искать пристанища опять во французскихъ колоніяхъ, или рискнуть идти въ Корейскій проливъ, прорываться къ Владивостоку. Тутъ насъ ожидаетъ, можетъ быть, генеральное сраженіе съ японскимъ флотомъ, вполне исправнымъ, съ флотомъ, заслужившимъ себѣ боевую славу, съ флотомъ, уже уничтожившимъ одинъ нашъ флотъ. Съ нашей стороны выступаютъ утомленные долгимъ плаваніемъ и тревожными ожиданіями корабли, никогда не бывшіе въ бою, никогда не испытывшіе разрушительнаго дѣйствія мѣткого непріятельскаго артиллерійскаго огня. Въ этомъ сраженіи, изъ за недостатка тактической подготовки, мы понесемъ не мало потерь, которыя еще увеличатся при прорывѣ мимо Цусимы, базы японскаго миннаго флота. Наконецъ, можетъ быть, части флота доберутся до Владивостока, гдѣ съ нетерпѣніемъ будутъ ожидать очереди ввода въ докъ. А гдѣ въ это время будутъ наши транспорты? Что будетъ въ это время дѣлать третья эскадра археологическаго состава? Неужели и ей придется перенести всѣ ужасы нашего плаванія?»

«Кто же послѣ всѣхъ этихъ событій будетъ владѣть моремъ?»

«Нѣтъ, говорю совершенно убѣжденно: нѣтъ, мы никогда, ни при какихъ условіяхъ не будемъ въ эту войну владѣть моремъ, т. е. не выполнимъ возложенной на насъ задачи.

«Я думаю, что адмиралъ въ это вѣритъ, но онъ конечно молчитъ и никому не высказываетъ свсихъ тяжелыхъ, раздражающихъ душу, мыслей. Онъ самъ никогда не подастъ и тѣни мысли о возвращеніи эскадры въ Россію. Онъ отлично знаетъ, что вся Россія ожидаетъ отъ него чего-то необычайнаго, ожидаетъ побѣды и уничтоженія японскаго флота. Но вѣдь это можетъ только ожидать русское общество, общество, совершенно

незнакомое съ обстановкой, въ которой находятся теперь наши морскія силы, съ обстановкой, въ которой мы будемъ находиться очень скоро послѣ выхода изъ Носси-бе. Адмиралъ отлично знаетъ, что вся пресса кричитъ о его будущихъ подвигахъ, что нѣтъ самой ничтожной провинціальной газеты, гдѣ бы не было имени Рождественскаго. И онъ, конечно, пойдетъ впередъ. Ему уже все равно. Онъ знаетъ, что родина не дастъ ему ничего, кромѣ добрыхъ пожеланій, но вѣдь добрыя пожеланія—не броненосцы, не современные сильные броненосные крейсера, не неистощимые запасы угля и другихъ матеріаловъ, безъ которыхъ не можетъ существовать флотъ».

А вотъ что объяснялъ самъ вице-адмиралъ Рождественскій послѣ войны:

«Со сдачею японцамъ первой эскадры въ Портъ-Артурѣ, перестала существовать та цѣль, которая имѣлась въ виду при снаряженіи второй эскадры. А такъ какъ, потерявъ первую эскадру, мы не ослабили японскаго флота по сравненію съ состояніемъ его въ началѣ Августа 1904 года, то и предположенія о дѣйствіяхъ одною второю эскадрою на сообщенія непріятеля должны были быть переработаны.

«Однако, какъ бы далеко ни простиралась осмотрительность въ этихъ дѣйствіяхъ, нельзя было устранить возможности нападенія на вторую эскадру сосредоточенныхъ силъ японскаго флота. Въ предвидѣннѣе же неизбежности столкновенія было весьма важно привести вторую эскадру на соотвѣтствующее разстояніе отъ театра военныхъ дѣйствій въ кратчайшій срокъ послѣ капитуляціи Портъ-Артура: чѣмъ скорѣе послѣ сдачи первой эскадры прибыла бы въ воды Тихаго океана вторая эскадра, тѣмъ меньше имѣли бы времени японцы для приведенія въ исправность судовъ своего флота; чѣмъ ближе къ театру военныхъ дѣйствій была-бы пододвинута при этомъ вторая эскадра, тѣмъ меньше было бы возможности японскому флоту отдѣлять изъ своего состава даже и отдѣльныя боевыя суда для капитальнаго ремонта, требующаго продолжительнаго пребыванія въ порту. Видоизмѣненный, на основаніи этихъ соображеній, планъ операцій также не былъ осуществленъ: эскадра была задержана у Мадагаскара два съ половиною мѣсяца. Первоначально причиною задержки было стремленіе увеличить численность судового состава эскадры, съ тѣмъ, чтобы она

могла исполнить ту-же задачу, которая ожидалась отъ соединенныхъ дѣйствій первой и второй эскадръ,—т. е. овладѣть моремъ въ предѣлахъ театра военныхъ дѣйствій. А пока происходилъ обмѣнъ моихъ представлений о вредѣ задержки, возникла и вторая существенная причина задержки эскадры у Мадагаскара: нѣмецкая компанія, договорившаяся поставлять уголь на всеи пути эскадры до Чусанскаго архипелага включительно, отказалась посылать свои суда далѣе Мадагаскара, несмотря на то, что контрактомъ было обезпечено возмѣщеніе ея убытковъ отъ захвата судовъ непріятелемъ.

«Я просилъ Министерство понудить нѣмцевъ къ исполненію договора и въ то же время обезпечить эскадру отъ новой измѣны ихъ — немедленною заготовкою нагруженныхъ углемъ пароходовъ черезъ нашихъ агентовъ въ Батавіи и Сайгонѣ. Только въ концѣ Февраля 1905 года, послѣ заключенія въ Петербургѣ новаго договора, уполномоченный компаніи на Мадагаскарѣ получилъ отъ своихъ хозяевъ разрѣшеніе направить наличные транспорты по моему указанію въ одинъ изъ нейтральныхъ портовъ Южно-Китайскаго моря, не выше 12° сѣверной широты, и съ тѣмъ, чтобы внѣ нейтральныхъ портовъ отнюдь не производить сдачу угля. Въ это же время получены были извѣстія о пораженіи нашихъ армій подъ Мукденомъ и слухи объ опасномъ положеніи Владивостока. Тогда я получилъ разрѣшеніе перешлыть съ 2-ю эскадрою Индійскій океанъ, не ожидая присоединенія отряда контръ-адмирала Небогатова, дабы извѣстіемъ объ уходѣ эскадры отъ Мадагаскара парализовать ту часть японскаго флота, которая могла быть приведена въ готовность для операціи противъ Владивостока».

**Мнѣніе вице-адмирала Рожественскаго относительно выполнимости поставленной ему задачи.**

Въ первыхъ числахъ Февраля Командующій эскадрою созвалъ на флагманскій броненосецъ «Князь Суворовъ» младшихъ флагмановъ эскадры и нѣсколькихъ старшихъ командировъ судовъ на совѣщаніе, въ которомъ прочелъ телеграмму, заключавшую въ себѣ указаніе задачи, которая возлагалась на вторую эскадру, и высказалъ свое мнѣніе относительно непосильности ея выполненія. Послѣ обсужденія положенія, въ которомъ находилась эскадра, всѣ собравшіеся вполнѣ раздѣлили взглядъ Командующаго эскадрою,

который онъ изложилъ въ слѣдующей телеграммѣ, отправленной Государю Императору: «Первая эскадра, имѣвшая передъ войной 30 боевыхъ судовъ разныхъ ранговъ и 28 миноносцевъ, оказалась недостаточной для овладѣнія моремъ. Второй эскадрѣ, имѣющей 20 боевыхъ судовъ и только 9 миноносцевъ, задача овладѣнія моремъ теперь не по силамъ, потому что отъ первой эскадры не осталось ничего, кромѣ броненоснаго крейсера «Россія». Съ присоединеніемъ Небогатова, силы также не будутъ достаточны для овладѣнія моремъ. Прибавляя 4 плохихъ боевыхъ судна, Небогатовъ прибавить 8 транспортовъ, защита которыхъ свяжетъ движеніе эскадры. Если бы въ Средиземномъ морѣ съ Небогатовымъ соединился Чухнинъ съ тремя броненосцами и двумя крейсерами Чернаго моря, то всѣ вмѣстѣ съ 2-ю эскадрою могли бы составить флотъ, по численности боевыхъ судовъ равный, а по силѣ артиллеріи даже превосходящій погибшую первую эскадру, хотя значительно уступающій ей въ числѣ миноносцевъ. Такой флотъ, при условіи неусыпнаго снабженія его запасами, могъ бы владѣть моремъ. Если же присоединеніе черноморцевъ невозможно, то ближайшею задачею второй эскадры должно быть достиженіе Владивостока, а затѣмъ, по освобожденіи отъ транспортовъ, возможно непрерывное плаваніе главныхъ силъ на сообщеніяхъ непріятеля съ метрополіей и вспомогательныхъ крейсеровъ на путяхъ подвоза военной контрабанды. Дальнѣйшее ожиданіе у Мадагаскара требовало бы организаціи вновь всего снабженія. Если ожиданіе не увѣнчалось бы соединеніемъ съ Черноморскимъ флотомъ, то плодомъ сего было бы физическое и нравственное утомленіе. Поэтому, имѣя нынѣ Всемилостивѣйшее соизволеніе Вашего Императорскаго Величества, выйду въ послѣднихъ числахъ Февраля по назначенію, рассчитывая, что Морское Министерство не упуститъ времени озаботиться доставкою угля помимо нѣмцевъ, которые намъ измѣнили. Кромѣ того, теперь же, пользуясь отвлеченіемъ вниманія японцевъ отъ Владивостока, слѣдуетъ немедленно послать туда въ огромныхъ количествахъ уголь, имѣя въ виду, что дойдетъ четвертая часть...»<sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 153. Всеподданнѣйшая телеграмма в.-ад. Рождественскаго, полученная въ Петербургѣ 19 Февраля 1905 г.

Перемѣна маршрута эскадры, отказъ нѣ-  
**Настроеніе адмирала.** мецкихъ угольныхъ пароходовъ слѣдовать за  
эскадрою, настойчивыя указанія изъ Петербурга ожидать при-  
соединенія судовъ отрядовъ капитана 1 ранга Добротворскаго  
и контръ-адмирала Небогатова и недочеты по разнымъ спе-  
ціальностямъ, снабженію и подготовкѣ эскадры—сильно отра-  
зились на душевномъ состояніи Командующаго эскадрою.

Какъ мрачно былъ настроенъ вице-адмиралъ Рожественскій,  
можно видѣть по его донесеніямъ и письмамъ, которыя онъ  
посылалъ въ Петербургъ.

Въ письмахъ своихъ къ роднымъ адмиралъ откровенно  
говорилъ: «Не хорошо у меня на эскадрѣ. Два съ половиною  
мѣсяца стоянки на Мадагаскарѣ разнесли весь запасъ энергіи,  
который былъ накопленъ предыдущимъ мощнымъ движеніемъ.  
Послѣднія извѣстія о полномъ разгромѣ арміи окончательно  
докончили слабыя душевныя силы моего народа. Даже и неболь-  
шая часть безпечной молодежи повѣсила носы».

Во второй половинѣ Февраля вице-адмиралъ Рожественскій  
доносилъ:

«Считаю безусловно необходимымъ пересѣчь Индійскій  
океанъ, какъ только уладятся недоразумѣнія съ угольщиками.  
Отрядъ Небогатова не будетъ имѣть надобности спускаться къ  
Мадагаскару, сокративъ путь на 2000 миль, идя напрямикъ.  
Когда по ту сторону Индійскаго океана придемъ въ соприкосно-  
веніе съ непріателемъ, тогда выяснится, слѣдуетъ ли мнѣ  
ждать Небогатова и дальнѣйшихъ подкрѣпленій или идти впе-  
редъ. Дальнѣйшее пребываніе на Мадагаскарѣ невысказано;  
эскадра съѣдаетъ себя и разлагается физически и нравственно.  
Черезъ 3 мѣсяца стоянки здѣсь эскадра оказалась бы уже  
неспособной сдѣлать трудный переходъ черезъ Индійскій океанъ.  
Полагаю идти не позже 25 Февраля»<sup>1)</sup>.

Естественно, что плаваніе 2-ой Тихоокеанской эскадры,  
происходившее въ совершенно исключительныхъ и, можно ска-  
зать, не имѣвшихъ примѣра въ исторіи флотовъ всѣхъ странъ  
условіяхъ, не могло обойтись безъ поврежденій механизмовъ,

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 144. Телеграмма в.-адм. Роже-  
стенскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 15 Февраля  
1905 г. № 59.



гораздо болѣе частыхъ, чѣмъ при обыкновенныхъ плаваніяхъ судовъ.

Причины этого заключались въ томъ, что новыя суда были отправлены на Дальній Востокъ сейчасъ же послѣ пріемныхъ испытаній и въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже не окончивъ ихъ, а потому судовые механики не имѣли достаточно времени ознакомиться съ особенностями машинъ и выяснить недостатки, какіе могли скрываться въ нихъ и обнаружиться только въ теченіе нѣкотораго времени, а также, что машинныя команды не успѣли обучиться какъ слѣдуетъ управленію механизмами и, наконецъ, самое главное, что современная техника не даетъ еще возможности снабжать суда такими механизмами, съ которыми эскадра изъ большого числа судовъ могла бы дѣйствовать безпредѣльно на разстояніи отъ базы, гдѣ имѣются мастерскія для исправленія поврежденій этихъ механизмовъ. Конечно, сильнѣе всего эти причины отражались на деликатныхъ механизмахъ миноносцевъ.

Но уже одно то, что, несмотря на вышеуказанныя неблагопріятныя условія, суда эскадры самостоятельно дошли до Мадагаскара и ни съ однимъ изъ нихъ не случилось того, что происходило, напримѣръ, съ зафрахтованнымъ транспортомъ «Малайя», не выдерживавшимъ эскадреннаго плаванія, крайне тяжелаго для судовыхъ механизмовъ,—этотъ самый фактъ слѣдуетъ признать за подвигъ со стороны нашихъ судовыхъ механиковъ и машинныхъ командъ, и, надо думать, что если эти команды и уступали въ чемъ-нибудь, то только вслѣдствіе переутомленія.

Болѣзнь в.-адм. Рожественскаго.

Всѣ вышеприведенныя причины, томительная неизвѣстность ближайшаго будущаго, очень неблагопріятныя условія стоянки эскадры, вредный климатъ, огорченія и безпокойства, сознаніе своей зависимости и невозможности дѣйствовать по своему плану—все это сильно вліяло на душевное настроеніе Командующаго эскадрою, раздражало его и подрывало надежду на успѣхъ въ предстоящихъ военныхъ дѣйствіяхъ. Подъ гнетомъ грустныхъ думъ адмиралъ часто прихварывалъ.

Передъ уходомъ съ Мадагаскара, въ первыхъ числахъ Марта, Командующій эскадрою телеграммою донесъ въ Петербургъ о своей болѣзни и просилъ о своей смѣнѣ, указывая на

адмирала Чухнина, какъ на вполнѣ здороваго и способнаго замѣнить его.

Въ частномъ письмѣ<sup>1)</sup> отъ 20 Февраля вице-адмиралъ Рожественскій писалъ, что онъ чувствуетъ, что не обладаетъ нужными данными, чтобы справиться съ своей задачей, и, на случай, если съ нимъ что приключится, онъ заблаговременно проситъ начальство прислать адмирала Чухнина, чтобы «не оставить эскадру въ безначалии», въ расчетѣ, что адмиралъ Чухнинъ изъ Портъ-Саида пойдетъ съ Небогатовымъ, а по соединеніи съ 2-ю эскадрою приметъ общее командованіе.

**Настроеніе на эскадрѣ.** Вслѣдствіе цѣлаго ряда причинъ: не-извѣстности ближайшаго будущаго, неполученія вѣстей изъ Россіи, кажущейся безцѣльности стоянки въ Носси-бе, изнурительности работъ и занятій, при столь тяжеломъ климатѣ и постоянной угольной грязи, — настроеніе личнаго состава эскадры съ середины Января 1905 г. было далеко не бодрое и не веселое.

Командующій эскадрою прекрасно сознавалъ обстановку, въ которой находилась эскадра, и, считая опаснымъ и вреднымъ упадокъ душевнаго настроенія ввѣренныхъ ему чиновъ эскадры, рѣшилъ всѣхъ занять дѣломъ настолько, чтобы у нихъ не было времени задумываться. Поэтому съ половины Января начались усиленные занятія и ученія, смѣнявшіяся приемками угля и запасовъ съ транспортовъ. Занятія и работы производились съ ранняго утра до ночи, а часто и ночью. Мѣра эта, до нѣкоторой степени, принесла пользу, и настроеніе на время стало бодрѣе.

Первое время, дѣйствительно, апатія какъ будто разсѣялась. Досадныя мысли о бесполезности стоянки и о даромъ потерянномъ времени рѣже приходили на умъ. Но недѣли черезъ двѣ прежнее настроеніе опять вернулось къ личному составу. Этому много способствовало физическое переутомленіе, вызванное чрезмѣрными работами въ изнурительномъ климатѣ, безъ возможности отдохнуть.

Многіе до того переутомлялись, что дѣлались подчасъ совершенно безчувственными. На нѣкоторыхъ нападали приступы

<sup>1)</sup> Журналъ «Море». 1911 г. № 6. Письма в.-адм. Рожественскаго. Стр. 51 и 52.

безграничнаго отчаянія, хандры, мрачныхъ мыслей, отъ которыхъ они не знали, куда скрыться, что дѣлать и какъ забыться.

Кромѣ вышеприведенныхъ причинъ, развитію подобнаго настроенія способствовало отсутствіе вѣры личнаго состава въ успѣхъ экспедиціи. Эта вѣра сразу была подорвана по полученіи извѣстія о сдачѣ Портъ-Артура и уничтоженіи тамъ нашего флота.

---

## Г Л А В А VII.

### Снаряженіе и плаваніе Отдѣльнаго отряда капитана 1 ранга Добротворскаго до присоединенія его къ эскадрѣ въ Носси-бе.

---

Снаряженіе Отдѣльнаго отряда запоздавшихъ готовностью судовъ, подъ командою кап. 1 ранга Добротворскаго. Крейсеръ «Олегиъ». Крейсеръ «Изумрудъ». Крейсера—«Днѣпръ» и «Ріонъ». Составъ отряда кап. 1 ранга Добротворскаго. Выходъ изъ Либавы. Плаваніе судовъ отряда до Танжера. Переходъ въ Суду. Отдѣльное плаваніе до Суды миноносцевъ — «Пронзительный» и «Прозорливый». Стоянка отряда въ Судѣ. Плаваніе отряда отъ Суды до о. Мадагаскара. Соединеніе съ эскадрой в.-адм. Рожественскаго. Прибытіе въ Носси-бе. Расформированіе отряда.

---

Снаряженіе Отдѣльнаго отряда запоздавшихъ готовностью судовъ, подъ командою кап. 1 р. Добротворскаго. Оставимъ пока эскадру вице-адмирала Рожественскаго и перейдемъ къ изложенію снаряженія и похода отряда капитана 1 ранга Добротворскаго до присоединенія его къ 2-й Тихоокеанской эскадрѣ.

При уходѣ 2-го Октября 1904 года 2-й эскадры изъ порта Императора Александра III, вице-адмираломъ Рожественскимъ были оставлены въ Россіи для окончанія вооруженія—крейсеръ I ранга «Олегиъ» и крейсеръ II ранга «Изумрудъ», которые, вмѣстѣ съ эскадренными миноносцами: «Прозорливый», возвращеннымъ отъ Скагена въ Либаву вслѣдствіе полученныхъ поврежденій, а также—«Грозный», «Громкій», «Пронзительный» и «Рѣзвый», пришедшими въ Либаву за нѣсколько часовъ до ухода 2-й Тихоокеанской эскадры,—должны были составить отдѣльный отрядъ подъ начальствомъ командира крейсера «Олегиъ» капитана 1 ранга Добротворскаго и догнать по пути эскадру. Въ этотъ отрядъ, кромѣ того, были назначены вспомогательные крейсера (Добровольнаго флота) «Ріонъ» и «Днѣпръ», которые имѣли различные грузы для 2-й эскадры и уголь для

5 миноносцевъ отряда. Но такъ какъ этому отряду на пути отъ Либавы до Суды не представлялось возможнымъ получить въ достаточномъ количествѣ уголь въ нейтральныхъ европейскихъ портахъ, то за нѣсколько дней до ухода отряда изъ Либавы было приказано транспорту «Океанъ» спѣшно грузить въ трюмы еще 4000 тоннъ угля для надобностей крейсеровъ и слѣдовать соединенно съ ними до Танжера, гдѣ пополнить запасы «Олега» и «Изумруда», послѣ чего возвратиться въ Либаву.

**Крейсеръ «Олегъ».** Изъ двухъ крейсеровъ, впоследствии составившихъ ядро догоняющаго отряда, «Олегъ» въ день ухода изъ Либавы 2-й эскадры стоялъ на рейдѣ въ Кронштадтѣ съ неисправною машиною и массою неоконченныхъ работъ, безъ выполненія которыхъ онъ не могъ идти въ столь продолжительное плаваніе.

Крейсеръ «Олегъ» былъ спущенъ со стапеля 16 Августа 1903 г. и простоялъ такъ въ Невѣ у Адмиралтейства весь остатокъ 1903 г. По программѣ судостроенія онъ долженъ былъ только осенью 1904 г. пройти періодъ испытаній, а затѣмъ окончательно достраиваться зимой 1904—1905 гг., и только лѣтомъ 1905 г. предназначался войти въ составъ дѣйствующаго флота.

Въ моментъ объявленія войны японцами, крейсеръ «Олегъ» представлялъ собою только остовъ, въ которомъ настилали палубы и начинали ставить котлы и собирать машины. Броня была поставлена только палубная; что же касается брони башенной, казематной, брони боевой рубки и таковой же для защиты элеваторовъ и кожуховъ отъ осколковъ снарядовъ, то было только приступлено къ изготовленію ея по чертежамъ. Къ нѣкоторымъ работамъ еще совершенно не приступали, какъ, напримѣръ, къ устройству вентиляціи всего судна, чертежи которой въ Январѣ еще не были утверждены Техническимъ Комитетомъ. Тѣмъ не менѣе корабль былъ назначенъ въ составъ 2-й Тихоокеанской эскадры. Съ этого времени достройка крейсера пошла быстро впередъ и уже въ концѣ Апрѣля была назначена заводская проба машинъ на швартовахъ, а 4 Мая комиссія на пробѣ нашла машины вполне удовлетворительными.

Къ этому же времени на крейсерѣ было установлено, но еще не закончено: вся броня, артиллерія и минное вооруженіе.

24 Июля крейсеръ «Олегъ» началъ кампанію и черезъ мѣсяцъ, 22 Августа, пошелъ въ море на частную пробу машинъ для опредѣленія правильности сборки механизмовъ, которая оказалась вполне удачной.

На слѣдующій день «Олегъ» былъ введенъ въ Константиновскій докъ для окраски подводной части, каковую работу окончили уже 25 Августа. Такая поспѣшность оправдывалась, во-первыхъ, тѣмъ, что все еще не терялась надежда изготовить крейсеръ къ плаванію совместно съ главными силами эскадры, а, во-вторыхъ,—докъ былъ крайне необходимъ для другихъ судовъ эскадры.

26 Августа крейсеръ «Олегъ» былъ выведенъ изъ дока, а 28 Августа вышелъ на рейдъ и пошелъ на пробу машинъ, но полного хода дать не могъ. На слѣдующій день крейсеръ пошелъ на испытаніе артиллеріи, которое показало полную прочность корпуса корабля и башенныхъ установокъ, а также исправность бортовыхъ станковъ. Затѣмъ начались приѣмки угля, снарядовъ, минъ, провизіи и всевозможныхъ матеріаловъ для предстоящаго дальняго плаванія.

Послѣ погрузки 640 тоннъ угля, которую окончили 7 Сентября, крейсеръ пошелъ еще разъ на пробу машинъ, но полного хода опять не далъ, такъ какъ въ цилиндрѣ низкаго давленія правой машины начался стукъ.

Вскрыли и осмотрѣли цилиндръ, при чемъ оказалось, что у правой машины кормовой цилиндръ низкаго давленія имѣетъ серьезное поврежденіе: по всей внутренней рабочей его поверхности образовались многочисленныя борозды, глубиной мѣстами болѣе  $\frac{1}{32}$  дюйма и шириной  $\frac{1}{16}$  дюйма; такія же борозды и приблизительно того же размѣра оказались и на рабочей поверхности поршня, а одна изъ набивочныхъ пружинъ (кольцо) оказалась лопнувшей. Кромѣ того, у цилиндра въ нижней его части обнаружены три трещины.

Причина такого поврежденія цилиндра осталась невыясненной.

Къ 26 Сентября Франко-Русскій заводъ сдѣлалъ исправленія поврежденнаго цилиндра и добавочный къ нему бандажъ, послѣ чего крейсеръ «Олегъ» пошелъ въ море для испытанія механизмовъ, но и на этотъ разъ проба оказалась неудачной. Еще черезъ полторы недѣли, когда заводъ исправилъ клапана лѣвой

машины и «Олеги» опять пошелъ на пробу машинъ, оказалось, что регуляторные клапана обѣихъ машинъ совершенно негодны, въ виду ихъ конструктивнаго недостатка.

Новые регуляторные клапана были поставлены 12 Октября, когда «Олеги» пошелъ на послѣднюю пробу машинъ на полный ходъ, которая, впрочемъ, была произведена не въ полномъ объемѣ, но прошла, въ общемъ, удовлетворительно, при чемъ число оборотовъ доходило до 137, что соответствовало 21 узлу. Черезъ два дня на крейсерѣ были закончены всѣ работы, до сихъ поръ задерживавшія уходъ его изъ Кронштадта, но не было только произведено опредѣленіе его остойчивости, вслѣдствіе того, что таковая была опредѣлена на однотипномъ крейсерѣ «Вогатырь» и тамъ она оказалась вполне нормальной<sup>1)</sup>.

14 Октября крейсеръ «Олеги» снялся съ якоря для слѣдованія въ Біеркэ, съ цѣлью произвести тамъ стрѣльбу минами. 16 Октября «Олеги» ушелъ въ Либаву, куда, идя, въ среднемъ, со скоростью 13 узловъ, прибылъ 17 Октября, а на слѣдующій день произвелъ учебную стрѣльбу по щитамъ.

Крейсеръ II ранга «Изумрудъ», строившійся на Невскомъ судостроительномъ заводѣ совместно съ однотипнымъ крейсеромъ «Жемчугъ», къ моменту объявленія войны находился совершенно въ такомъ же состояніи, какъ и крейсеръ «Олеги».

Невскій заводъ не былъ такъ хорошо оборудованъ, чтобы строить одновременно два корабля, поэтому главное вниманіе завода было обращено на скорѣйшую постройку крейсера «Жемчугъ», и уже послѣ сдачи его Морскому Министерству заводъ занялся «Изумрудомъ», постройка котораго стала съ этого времени болѣе быстро подвигаться впередъ.

Контрактный срокъ изготовленія крейсера «Изумрудъ» былъ назначенъ 1 Августа, но уже въ Маѣ мѣсяцѣ было ясно, что къ этому времени Невскій заводъ «Изумрудъ» не изготовитъ. Такъ, въ серединѣ Мая было приступлено только къ работамъ по устройству подъема и уборки якорей, рулевого привода, динамо-машинъ и канализаціи тока, устройству паропровода, патронныхъ погребовъ и подачи снарядовъ, всего

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 20.

миннаго вооруженія и жилыхъ помѣщеній, какъ для команды, такъ и для офицеровъ. Невскій судостроительный заводъ объяснилъ задержку постройки главнымъ образомъ тѣмъ, что была измѣнена система котловъ крейсера уже послѣ разработки детальныя чертежей.

1 Августа выяснилось, что ранѣ Сентября Невскій заводъ крейсера не изготовить. Тогда Командующій 2-ю Тихоокеанскою эскадрою просилъ разрѣшенія передать достройку крейсера Балтійскому судостроительному заводу, какъ наиболѣе оборудованному. Имѣя въ виду крайній недостатокъ численности крейсеровъ во 2-й эскадрѣ и тѣ большія опасности, которымъ будутъ подвержены въ пути суда эскадры и транспорты вслѣдствіе недостаточно усиленной сторожевой и развѣдочной крейсерской службы, адмиралъ Рожественскій особенно настаивалъ на передачѣ «Изумруда» Балтійскому заводу, но Морское Министерство не согласилось на эту передачу работъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ были приняты мѣры къ ускоренію постройки, съ такимъ расчетомъ, чтобы крейсеръ къ 24 Августа въ законченномъ видѣ перешелъ въ Кронштадтъ. Невскій заводъ опять оправдывалъ задержку въ работахъ тѣмъ, что съ отправкой крейсера «Жемчугъ» въ Кронштадтъ для испытаній отправлено и значительное количество мастеровъ и указателей на все время испытаній этого крейсера, вслѣдствіе чего пришлось организовать окончаніе работъ на крейсерѣ «Изумрудъ» путемъ привлеченія къ работамъ мастеровъ изъ другихъ отдѣловъ завода и набирать новыхъ указателей.

28 Августа крейсеръ «Изумрудъ» началъ кампанію, а 1 Сентября перешелъ въ Кронштадтъ.

Съ переходомъ въ Кронштадтъ, работы на крейсерѣ сильно замедлились, благодаря тому, что взятые съ собою мастеровые изъ Петербурга, въ количествѣ до 300 человекъ, не имѣли подъ рукой надлежащихъ инструментовъ и матеріала и, кромѣ того, оторванные отъ своихъ домовъ, они подѣ тѣмъ или инымъ предлогомъ старались уѣхать обратно въ Петербургъ, а на ихъ мѣсто новыхъ не присылали.

12 Сентября крейсеръ пошелъ на первую заводскую пробу механизмовъ, но полного хода не далъ, изъ за мелкихъ неисправностей. На обратномъ пути испытывали артиллерійскія установки, которыя оказались удовлетворительными, но самый



корпусъ былъ нѣсколько слабъ и замѣчено нѣсколько случаевъ вылетанія заклепокъ.

Погрузивъ въ гавани снаряды, уголь и запасы по машинной, шхиперской и другимъ частямъ, крейсеръ «Изумрудъ» 24 Сентября пошелъ на послѣднюю пробу механизмовъ, которая оказалась удачной, такъ какъ крейсеръ развилъ наибольшую скорость въ 22,5 узла, при перегрузкѣ корпуса на 1 футъ.

На слѣдующій день крейсеръ пошелъ въ Ревель, куда долженъ былъ поспѣть на Высочайшій смотръ.

26 Сентября, придя на Ревельскій рейдъ, крейсеръ «Изумрудъ» засталъ тамъ 2-ю Тихоокеанскую эскадру подъ флагомъ контръ-адмирала Рожественскаго.

По приходѣ въ Ревель, на «Изумрудѣ» начались заболѣванія брюшнымъ тифомъ, вѣроятно, вслѣдствіе недостатковъ въ санитарномъ состояніи на крейсерѣ: такъ, опрѣснители питьевой воды, если и давали воду, то совершенно невозможную для питья, и команда прибѣгала къ сырой водѣ; затѣмъ, самое помѣщеніе для команды было еще не закончено, не было прсведено паровое отопленіе въ носовую палубу и, кромѣ того, на крейсерѣ, когда онъ стоялъ въ Кронштадтѣ, работало до 300 мастеровыхъ, которые страшно загрязнили всѣ жилыя помѣщенія. Эпидемія тифа съ каждымъ днемъ разрасталась, несмотря на рядъ принятыхъ мѣръ.

28 Сентября 2-я Тихоокеанская эскадра ушла изъ Ревеля въ Либаву, «Изумрудъ» же, въ виду его неготовности, оставленъ въ Ревелѣ доканчивать вооруженіе.

25 Октября крейсеръ «Изумрудъ» пошелъ въ Либаву, куда прибылъ 26 Октября, заставъ тамъ весь отрядъ капитана 1 ранга Добротворскаго уже готовымъ къ походу.

Крейсера — «Днѣпръ» и «Ріонъ», въ началѣ Октября возвратившіеся въ Либаву послѣ крейсерскихъ операций по захвату судовъ съ военной контрабандой, были введены поочередно въ докъ, для очистки подводной части, сильно обросшей послѣ продолжительнаго крейсерства въ океанѣ. На эти два крейсера были погружены предметы снабженія для эскадры адмирала Рожественскаго, которые она не могла взять

съ собою, за неимѣніемъ ихъ въ то время въ портовыхъ складахъ, а также запасы по различнымъ частямъ корабельнаго хозяйства, снятые съ поврежденнаго въ Ревелѣ транспорта «Иртышъ».

Такъ какъ назначеніе крейсеровъ «Днѣпръ» и «Ріонъ» въ отрядѣ капитана 1 ранга Добротворскаго было также конвоированіе миноносцевъ и снабженіе ихъ углемъ, машиннымъ масломъ и прѣсной водой, исправленіе ихъ возможныхъ поврежденій и вообще оказаніе имъ всякой помощи, то, сообразно съ этимъ, были пополнены всѣ матеріалы и запасы, могущіе пригодиться для этого въ пути.

Кромѣ того, по просьбѣ командировъ на этихъ крейсерахъ была замѣнена часть 37 м/м. орудій, какъ мало отвѣчающихъ своему назначенію, — 47 миллиметровыми.

Всѣ пріемки запасовъ и работы на крейсерахъ должны были быть окончены ко 2 Ноября, предполагаемому дню ухода отряда изъ Либавы.

Появившіяся въ періодической печати, какъ въ Россіи, такъ и за границей, свѣдѣнія объ уходѣ крейсеровъ «Днѣпръ» и «Ріонъ» (бывшіе «Петербургъ» и «Смоленскъ») въ новое заграничное плаваніе сильно взволновали общественное мнѣніе за границей, особенно въ Англіи, гдѣ не могли еще изгладиться изъ памяти случаи захвата ими и потопленія англійскихъ пароходовъ, заподозрѣнныхъ въ перевозкѣ предметовъ, объявленныхъ Россіей военною контрабандою. Вслѣдствіе этого, а также и энергичныхъ протестовъ представителей Японіи, страны, лежащія на пути слѣдованія отряда капитана 1 ранга Добротворскаго, какъ, напримѣръ, Англія и Португалія, категорически отказались допускать въ свои порта русскія суда для погрузокъ угля.

Поэтому нужно было принять экстренно мѣры для обезпеченія отряду должнаго количества угля на время перехода Атлантическимъ океаномъ и Средиземнымъ моремъ до острова Крита, гдѣ уголь уже былъ заготовленъ заблаговременно. Вопросъ этотъ и былъ рѣшенъ посылкой съ отрядомъ транспорта «Океанъ» <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14. стр. 111.

**Составъ отряда кап. 1 ранга Добротворскаго.** Такимъ образомъ отрядъ капитана 1 ранга Добротворскаго составилъ изъ слѣдующихъ судовъ: крейсеръ 1 ранга «Олегъ», крейсера 2 ранга—«Изумрудъ», «Днѣпръ» и «Ріонъ» и миноносцы—«Громкій», «Грозный», «Пронзительный», «Прозорливый» и «Рѣзвый» и кромѣ того транспортъ «Океанъ».

По выходѣ изъ Либавы всѣ суда должны были слѣдовать соединенно, подъ общимъ начальствомъ командира крейсера «Олегъ», капитана 1 ранга Добротворскаго, до Скагена, гдѣ ихъ ожидалъ пароходъ съ углемъ и свѣжею провизіею. Дальше «Ріонъ» долженъ былъ идти неразлучно съ миноносцами—«Рѣзвый», «Прозорливый» и «Пронзительный», а «Днѣпръ» съ миноносцами—«Громкій» и «Грозный». Каждый изъ названныхъ двухъ крейсеровъ Добровольнаго флота съ причисленными къ нему миноносцами долженъ былъ составить до присоединенія къ эскадрѣ неразрывную группу, и на обязанности командировъ крейсеровъ лежала забота о снабженіи миноносцевъ въ пути углемъ и водою и оказаніи имъ полнаго содѣйствія въ ихъ нуждахъ.

Отряду приказано было принять всѣ мѣры къ совершенію перехода отъ Скагена прямо до Суды, съ заходомъ для погрузки угля только лишь въ Танжеръ. На всемъ остальномъ переходѣ организовать передачу угля съ крейсеровъ на миноносцы при всякомъ удобномъ случаѣ въ морѣ. Въ Судѣ отряду надлежало тотчасъ по приходѣ принять на суда весь запасъ угля, оставшійся тамъ послѣ ухода отряда контръ-адмирала Фелькерзама.

**Выходъ изъ Либавы.** Назначенный на 2 Ноября уходъ изъ Либавы отряда капитана 1 ранга Добротворскаго не состоялся, изъ-за неисправнаго состоянія вспомогательныхъ механизмовъ крейсера «Олегъ».

3 Ноября отрядъ во главѣ съ крейсеромъ «Олегъ» вышелъ изъ Либавы. Погода была очень свѣжая. Вѣтеръ доходилъ порою до 6—7 балловъ. Переходъ до первой остановки у маяка Факкебіергъ отрядъ сдѣлалъ вполне благополучно. Подходя въ туманную погоду 5 Ноября за лопманами къ маяку Факкебіергъ, шедшій головнымъ крейсеръ «Днѣпръ» въ 5 часовъ утра, вслѣдствіе ошибки въ опредѣленіи разстоянія до маяка, при постановкѣ на якорь съ застопоренной машиной сѣлъ на мель.

Слѣдовавшій за нимъ на разстояніи 200 сажень крейсеръ «Олегъ», разобравъ сигналъ «Днѣпра», что онъ коснулся мели и не можетъ свободно управляться, остановилъ машины, но по инерціи прошелъ далеко впередъ и также сѣлъ на мель въ разстояніи 50 сажень отъ «Днѣпра». То же самое произошло и съ миноносцемъ «Прозорливый». Остальные суда остановили машины и стали на якорь. Въ 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ утра крейсеръ «Олегъ» самостоятельно сошелъ съ мели, не получивъ никакихъ поврежденій въ подводной части. Въ 10 часовъ «Днѣпръ» такъ же благополучно безъ всякихъ поврежденій сошелъ съ мели. «Прозорливый» же сошелъ съ мели, погнувъ себѣ винты, но могъ продолжать плаваніе<sup>1)</sup>. Такъ какъ лоцмана вслѣдствіе тумана вести отрядъ не рѣшались, ему пришлось простоять на якорѣ до слѣдующаго утра, когда погода прояснилась. Въ 9 часовъ утра отрядъ снялся съ якоря.

Черезъ два часа напелъ опять густой туманъ и дальше идти было рисковано; опять стали на якорь. 7-го числа утромъ прояснилось, отрядъ пошелъ дальше 15-ти узловымъ ходомъ и въ 12 часовъ ночи подошелъ и сталъ на якорь у мыса Скагенъ, куда долженъ былъ придти высланный пароходъ со свѣжей провизіей и углемъ для отряда.

Датское правительство, при проходѣ Большимъ Бельтомъ и Каттегатомъ отряда капитана 1 ранга Добротворскаго, приняло тѣ же мѣры предосторожности, какія были приняты при проходѣ главныхъ силъ 2-й Тихоокеанской эскадры: сторожевая служба была возложена на одну канонерскую лодку, два миноносца и два авизо; во избѣжаніе какихъ бы то ни было недоразумѣній въ темнотѣ, судамъ этимъ было предписано показывать ночью особый опознательный сигналъ. Весь путь въ датскихъ водахъ отрядъ сопровождали датскіе миноносцы<sup>2)</sup>.

Вскорѣ послѣ постановки отряда на якорь, пришелъ пароходъ съ провизіей и углемъ для отряда, подъ нѣмецкимъ флагомъ, но погрузку угля начать не представлялось возможнымъ, такъ какъ туманъ сильно сгустился и зыбь, шедшая изъ океана, увеличилась. Къ вечеру немного стихло и тогда приступили къ погрузкѣ угля и провизіи.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 204.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 98.

Поврежденія, полученныя миноносцемъ «Прозорливый» при его постановкѣ на мель у маяка Факкебьергъ, оказались болѣе значительными, нежели предполагали раньше. Безъ исправленія у него винтовъ можно было ожидать въ скоромъ времени еще болѣе серьезныхъ поврежденій отъ сильной тряски кормы, почему, 8 Ноября, «Прозорливому» было приказано идти въ Фредериксгафенъ, выправить винты и по исправленіи догнать отрядъ. Аварія эта была исправлена въ 24 часа. 9-го числа отрядъ принялъ уголь и провизию, кромѣ крейсера «Изумрудъ», который принужденъ былъ прекратить погрузку изъ-за усилившагося вѣтра, вскорѣ дошедшаго до силы шторма. Такъ какъ штормъ продолжался, а ждать съ погрузкой провизіи и угля было нельзя, то «Изумрудъ» пошелъ къ Фредериксгафену, гдѣ и погрузилъ все нужное съ парохода.

Остальныя суда отряда выдержали штормъ у Скагена, стоя на якоряхъ, при чемъ миноносцы «Рѣзвый» и «Грозный» сорвало съ якорей.

Въ ночь съ 10-го на 11-е штормъ внезапно стихъ, и рано утромъ крейсеръ «Изумрудъ» пришелъ къ Скагену, гдѣ его ждали крейсеръ «Олего» и транспортъ «Океанъ». Крейсера «Днѣпръ» и «Ріонъ» вмѣстѣ съ миноносцами ушли впередъ, при чемъ «Днѣпръ» ушелъ первымъ, а «Ріонъ» ушелъ позже, такъ какъ его задержала починка «Пронзительнаго», который во время шторма пробилъ себѣ бортъ въ носовой части собственнымъ якоремъ, подтянутымъ къ клюзу при перемѣнѣ мѣста. Въ тотъ же день крейсера «Олего» и «Изумрудъ» и транспортъ «Океанъ» двинулись совместно дальше. Такимъ образомъ, послѣ Скагена отрядъ раздѣлился на три части, которыя шли каждая самостоятельно до Танжера, гдѣ все должны были соединиться.

При входѣ въ Англійскій каналъ, неисправное состояніе котловъ и машинъ миноносцевъ «Грозный» и «Громкій» принудило крейсеръ «Днѣпръ» 13 Ноября зайти въ Шербургъ<sup>1)</sup>, гдѣ французскимъ правительствомъ была разрѣшена стоянка въ продолженіе 4-хъ дней для приведенія въ порядокъ машинъ миноносцевъ, и отъ порта была отпущена прѣсная вода. Необходимыя заводскія работы на миноносцѣ «Грозный» были испол-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 252.

нены частнымъ заводомъ, а взаи́мнъ утеряннаго у Скагена якоря былъ принятъ новый.

Пользуясь стоянкой на закрытомъ рейдѣ, была тщательно осмотрѣна подводная часть крейсера «Днѣпръ», при чемъ никакихъ поврежденій отъ постановки его на мель не оказалось.

Закончивъ работы 16 Ноября въ 5 часовъ вечера, «Днѣпръ» совмѣстно съ миноносцами «Грозный» и «Громкій» при благоприятныхъ обстоятельствахъ погоды вышелъ въ Танжеръ. Переходъ Бискайской бухтой былъ совершенъ при ясной погодѣ и легкомъ вѣтрѣ. 20 Ноября въ 7 часовъ утра крейсеръ съ миноносцами благополучно прибылъ въ Танжеръ, гдѣ засталъ крейсеръ «Ріонъ» съ миноносцами «Прозорливый» и «Рѣзвый».

Крейсеръ «Ріонъ» съ миноносцами «Пронзительный», «Прозорливый» и «Рѣзвый» переходъ Сѣвернымъ моремъ совершилъ при сравнительно благоприятной погодѣ. Подходя утромъ 13 Ноября къ Англійскому каналу, въблизи Дувра суда встрѣтили густой туманъ, и, чтобы не растерять миноносцы, командиръ «Ріона», подойдя къ берегу, рѣшилъ стать на якорь и въ то же время погрузить уголь на миноносцы. Послѣ погрузки угля туманъ разсѣялся, и крейсеръ съ миноносцами пошелъ дальше. 14 Ноября на «Пронзительномъ» прекратилось питаніе котловъ водою, почему крейсеръ «Ріонъ» взялъ его на буксиръ на время исправленія поврежденій, но причины отсутствія питанія котловъ выяснить и устранить не удалось. Находя большимъ рискомъ для «Пронзительнаго» съ его неисправными котлами и съ задѣланной наскоро пробойной идти Бискайской бухтой, командиръ крейсера «Ріонъ» у острова Уэссанъ отдалъ буксиръ и приказалъ миноносцу идти въ Брестъ для исправленій.

Пройдя благополучно Бискайскую бухту, «Ріонъ» въ ночь съ 14-го на 15-е зашелъ въ бухту Corcubion, чтобы передать уголь на миноносцы, а также дать время миноносцу «Рѣзвый» осмотрѣть всѣ подшипники машинъ, которые на переходѣ немного нагрѣвались. По окончаніи этой работы, въ 7 часовъ вечера 16-го числа пошли дальше. Утромъ на слѣдующій день миноносецъ «Рѣзвый» передалъ сигналомъ, что у него не хватаетъ прѣсной воды для котловъ. Такъ какъ передать воду на качкѣ въ открытомъ морѣ было трудно, то крейсеру «Ріонъ» пришлось взять миноносецъ на буксиръ и, подтянувъ его на-

сколько можно ближе и подавъ шлангъ, при самомъ маломъ ходѣ, передать ему полный запасъ воды, послѣ чего миноносецъ пошелъ самостоятельно.

18 Ноября въ 8 часовъ вечера крейсеръ «Ріонъ» съ миноносцами прибылъ на Танжерскій рейдъ, гдѣ и сталъ на якорь.

Крейсеръ «Олегъ» совмѣстно съ крейсеромъ «Изумрудъ» и транспортомъ «Океанъ» прошли Сѣверное море благополучно. Подходя ко входу въ Англійскій каналъ, на «Изумрудѣ» началъ ощущаться недостатокъ прѣсной воды для котловъ. Чтобы принять воду съ транспорта «Океанъ», рѣшено было подойти къ мысу Фолькстонъ, вблизи Дувра. Всю ночь съ 13-го на 14-е «Изумрудъ» принималъ запасъ воды съ «Океана», а 14-го числа отрядъ двинулся дальше, при чемъ «Океанъ», съ цѣлью экономіи въ углѣ и водѣ на «Изумрудѣ», взялъ его на буксиръ. Весь путь Англійскимъ каналомъ «Изумрудъ» шелъ на буксирѣ у «Океана», а 15-го числа, при входѣ въ Бискайскую бухту, отдавъ буксиры, крейсеръ пошелъ самостоятельно. 17 Ноября, находясь на виду маяка Финистерре въ Бискайскомъ заливѣ, «Изумрудъ» сдѣлалъ сигналъ: «Имѣю надобность въ углѣ, имѣю его на однѣ сутки». Ближайшій портъ былъ Виго, но заходъ туда былъ запрещенъ Морскимъ Министерствомъ, а потому избрали сравнительно малонаселенную бухту Понтеведра, куда пришли въ 12 часовъ дня, и тотчасъ «Олегъ» и «Изумрудъ» ошвартовились по обоимъ бортамъ транспорта «Океанъ», для погрузки угля. Окончивъ погрузку, въ 7 часовъ утра 19-го числа всѣ суда снялись съ якоря и продолжали путь<sup>1)</sup>. 21 Ноября послѣ благополучнаго перехода отрядъ отдалъ якорь на Танжерскомъ рейдѣ, гдѣ засталъ всѣ суда, кромѣ миноносца «Пронзительный», который посланъ былъ чиниться въ Врестъ.

Изъ всѣхъ миноносцевъ, наибольшія неисправности при переходѣ оказались на миноносцѣ «Прозорливый», послѣ погнутія лопастей обоихъ винтовъ его при посадкѣ на мель у маяка Факкебіергъ. Миноносецъ принужденъ былъ держать увеличенное число оборотовъ, что неблагопріятно отзывалось на котлахъ и машинѣ, а потому необходимо было ввести миноносецъ въ докъ для детальнаго осмотра и полного исправленія его

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 271.

поврежденій<sup>1)</sup>). По донесеніи объ этомъ въ Петербургъ, Морское Министерство разрѣшило крейсеру «Ріонъ» идти съ миноносцами «Прозорливый» и «Рѣзвый» въ Алжиръ, гдѣ исправить въ докѣ всѣ поврежденія «Прозорливаго». На обоихъ миноносцахъ надо было также сдѣлать обычный послѣ переходовъ осмотръ котловъ и машинъ и произвести незначительныя исправленія и мелкія переборки машинъ.

Крейсера «Олего» и «Изумрудъ» погрузили все имъ необходимое съ транспорта «Океанъ», который послѣ этого, принявъ труднобольныхъ съ отряда, ушелъ 24 Ноября въ Россію.

**Переходъ въ Суду.** 21 Ноября крейсеръ «Ріонъ», получивъ предписаніе отвести миноносецъ «Прозорливый» въ докъ, снялся съ якоря и вмѣстѣ съ прикомандированными къ нему миноносцами вышелъ въ Алжиръ, куда прибылъ утромъ 23 Ноября, произведя по пути учебно-артиллерійскую стрѣльбу по плавающему щиту.

Миноносецъ «Прозорливый» на слѣдующій же день былъ введенъ въ докъ, но работы по исправленію его могли быть начаты только 28 Ноября, когда было получено официальное разрѣшеніе.

Работы на миноносцѣ «Прозорливый» сильно затянулись, и командиръ «Ріона» просилъ разрѣшенія оставить «Прозорливый» въ Алжирѣ и слѣдовать далѣе съ однимъ миноносцемъ «Рѣзвый», на что получилъ согласіе.

11 Декабря въ 12 час. дня крейсеръ «Ріонъ» снялся съ якоря для слѣдованія въ Суду, а 15 Декабря пришелъ вмѣстѣ съ миноносцемъ «Рѣзвый» и сталъ на якорь въ Судской бухтѣ<sup>2)</sup>.

Крейсера «Олего» и «Изумрудъ», принявъ въ Танжерѣ съ берега провизію, 23 Ноября вышли въ Средиземное море. Вечеромъ того же дня на «Изумрудѣ» опять стало нехватать воды, вслѣдствіе чего онъ съ разрѣшенія Командующаго отрядомъ взялъ курсъ на Малагу, а «Олего» пошелъ дальше. Весь путь до Суды былъ совершенъ «Олегомъ» вполне благополучно, при

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 284.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 140.



чемъ передъ островомъ Критъ была произведена артиллерійская стрѣльба изъ орудійныхъ учебныхъ стволовъ, а 28 Ноября въ 5 час. дня «Олегъ» отдалъ якорь въ бухтѣ Суда.

Крейсеръ «Изумрудъ», отдѣлившись отъ «Олега», 24 Ноября сталъ на якорь на рейдѣ города Малага<sup>1)</sup>. Принявъ полный запасъ воды (202 тонны), крейсеръ на слѣдующій же день въ 8-мъ часу утра вышелъ изъ Малаги и 30 Ноября прибылъ въ Суду.

Крейсеръ «Днѣпръ» съ миноносцами «Громкій» и «Грозный» ушелъ изъ Танжера только вечеромъ послѣ ухода «Олега» и «Изумруда». Его задержала погрузка угля миноносцами, такъ какъ въ открытую съ сѣвера Танжерскую бухту стала заходить большая океанская зыбь, сильно замедлившая погрузку. Переходъ этихъ судовъ Средиземнымъ моремъ былъ совершенъ при хорошей погодѣ. Остановку для погрузки угля они сдѣлали только одну, а именно, въ Тунисскомъ заливѣ, и 28 Ноября «Днѣпръ» съ миноносцами сталъ на якорь въ Судской бухтѣ.

Отдѣльное плаваніе до  
Суды миноносцевъ —  
„Пронзительный“ и „Про-  
зорливый“.

Миноносецъ «Пронзительный», отдѣлившись 14 Ноября отъ «Ріона» у острова Узсанъ, рѣшилъ идти въ бухту Ансъ-де-Бартобо, откуда рассчитывалъ посылать въ Брестъ части машинъ, требовавшія исправленій. На этомъ переходѣ миноносецъ не могъ дать хода болѣе 6 узловъ, вслѣдствіе порчи большого количества трубокъ въ котлахъ. Черезъ день по приходѣ въ вышеназванную бухту, выяснивъ, что французское правительство не препятствуетъ заходу миноносца въ портъ для исправленія аварій, онъ 17-го числа перешелъ въ Брестъ, гдѣ на слѣдующій же день былъ введенъ въ докъ, для задѣлки пробоины въ носовой части, полученной при штормѣ у мыса Скагенъ, и для исправленія руля, распатавагося во время плаванія. Эти работы могли быть произведены въ одинъ день, но поврежденія въ котлахъ были болѣе значительны и исправленія ихъ задержали миноносецъ въ Брестѣ еще на 3 дня. 19-го числа «Пронзительный» вышелъ изъ дока. На пробѣ послѣ исправленія котловъ, произведенной въ тотъ же день, въ котлахъ вновь потекли три

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 84.

трубки. Тогда командиръ миноносца, несмотря на неисправность котловъ, капитальная починка которыхъ задержала бы его на долгое время, рѣшилъ идти дальше, и 21-го числа вышелъ изъ Бреста, думая совершить переходъ прямо въ Танжеръ. Погода была свѣжая и вѣтеръ все усиливался. Не надѣясь со слабыми котлами совершить благополучно въ штормовую погоду переходъ черезъ Бискайскую бухту, командиръ миноносца «Пронзительный» повернулъ обратно и 23 Ноября отдалъ якорь въ бухтѣ Камарэ, недалеко отъ Бреста, чтобы переждать свирѣпствовавшій штормъ отъ W. 25 Ноября миноносецъ двинулся дальше. Переходъ Бискайской бухтой былъ чрезвычайно тяжелъ, вслѣдствіе чего 27 Ноября миноносецъ принужденъ былъ, изъ-за слабыхъ котловъ, въ которыхъ и раньше на каждомъ переходѣ лопалось по 3—4 трубки, укрыться отъ W шторма въ бухтѣ, въ 35 миляхъ отъ Ферроля. Время стоянки въ бухтѣ было использовано для задѣлки лопнувшихъ трубокъ и просушки помѣщений и имущества, такъ какъ на сильной волнѣ вода вливалась черезъ люки въ палубы, подмачивая все находившееся тамъ. На переходѣ воду выбирали ведрами, такъ какъ бранспойтами на качкѣ выкачивать ее не представлялось возможнымъ, а эжектора были такъ устроены, что не могли брать воду изъ всѣхъ трюмовъ, если не открывать такихъ помѣщений, какъ минные и патронные погреба, что, конечно, на сильной качкѣ представлялось невозможнымъ. Кромѣ того, благодаря слабости корпуса, у форштевня выскочили двѣ заклепки и образовалась течь. Предполагая, что есть еще болѣе серьезныя поврежденія, командиръ «Пронзительнаго» перешелъ въ Ферроль, но тутъ удалось все исправить своими средствами. 3 Декабря, когда вѣтеръ немного стихъ, миноносецъ вышелъ изъ Ферроля. Черезъ два дня плаванія опять пришлось зайти въ портъ Кадиксъ, куда пришли совершенно безъ угля. Отсюда командиромъ была послана въ Главный Морской Штабъ телеграмма о томъ, что всѣ котлы вѣреннаго ему миноносца совершенно испорчены, отчасти вслѣдствіе постоянного недостатка воды, и исправлять ихъ будетъ большая работа. Во всякомъ же случаѣ миноносецъ къ походу на Востокъ для военныхъ цѣлей совершенно не годенъ также и по слабости корпуса.

Въ Кадиксѣ, благодаря настояніямъ русскаго генеральнаго консула, была разрѣшена стоянка въ продолженіе 48 часовъ, а

также погрузка 40 тонн угля. Погрузивъ уголь, осмотрѣвъ и исправивъ, насколько возможно, котлы, «Пронзительный» 8 Декабря вышелъ въ Танжеръ, гдѣ предполагалъ допринять уголь и прѣсную воду, а также машинные припасы, которые могъ оставить тамъ крейсеръ «Ріонъ» для миноносца. Но принять уголь на открытомъ Танжерскомъ рейдѣ оказалось дѣломъ не легкимъ, и только прождавъ почти трое сутокъ, удалось, наконецъ, принять 23 тонны, послѣ чего миноносецъ вышелъ 10 Декабря въ Алжиръ. Въ Гибралтарскомъ проливѣ миноносецъ встрѣтилъ порядочную волну, принудившую идти малымъ ходомъ, но къ утру 11<sup>го</sup> Декабря онъ шелъ 12—13 узловъ. Какъ только уменьшилась качка, прекратилась и нехватка воды, что подтвердило предположеніе о большой утечкѣ воды во фланцахъ водопровода, который, проходя черезъ переборки судна, находится въ постоянномъ движеніи отъ перегибовъ миноносца на волнѣ. 12 Декабря въ 60 миляхъ отъ Алжира было сдѣлано испытаніе котловъ и механизмовъ на возможно полный ходъ, чтобы къ стоянкѣ въ Алжирѣ опредѣлить слабыя трубки и другіе дефекты. Миноносецъ далъ 325 оборотовъ, но продолжать этотъ ходъ можно было только полчаса, вслѣдствіе начавшагося нагрѣванія подшипниковъ. 12 Декабря «Пронзительный» вошелъ на Алжирскій рейдъ и опшартовался у стѣнки внутренняго рейда. На рейдѣ не засталъ ни одного военнаго судна, а въ докѣ стоялъ миноносецъ «Прозорливый», заканчивавшій работы по исправленію винтовъ и руля.

Починка «Пронзительнаго» продолжалась до 30 Декабря, когда вмѣстѣ съ «Прозорливымъ» онъ вышелъ изъ Алжира. На слѣдующій день на миноносцѣ «Пронзительный» опять оказались неисправности въ машинѣ и онъ зашелъ вмѣстѣ съ «Прозорливымъ» за мысъ Бонъ, гдѣ рассчитывали исправиться и переждать бурную погоду. 3 Января оба миноносца вышли по назначенію, но опять прошли только однѣ сутки и отдали якорь на Тунисскомъ рейдѣ, на которомъ простояли одинъ день. 8 Января миноносцы зашли въ Пилосъ, гдѣ «Пронзительный» опять приводилъ въ порядокъ машины, а также оба приняты уголь, послѣ чего, зайдя еще разъ за углемъ въ Каламату, миноносцы «Пронзительный» и «Прозорливый» 10 Января прибыли въ Суду <sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> Арх. в. шв. 4. Дѣло № 14, стр. 88 и 89 и Дѣло № 15, стр. 264, 265, 266, 267 и 268.

Какъ уже было сказано выше, 28 Ноября Стоянка отряда въ Судѣ. пришелъ въ Суду крейсеръ «Олего», а черезъ нѣсколько часовъ пришелъ крейсеръ «Днѣпръ» съ миноносцами «Громкій» и «Грозный». Первый изъ этихъ миноносцевъ сейчасъ же ушелъ въ Пирей, для исправленія нѣкоторыхъ поврежденій машины, которыя обнаружились за время плаванія <sup>1)</sup>. Греческое правительство не затрудняло починокъ миноносцевъ, но, во избѣжаніе какихъ-либо, могущихъ быть, осложнений, просило на время исправленія большихъ миноносцевъ перевести стоявшіе въ Пирей на станціи наши миноносцы № 222 и № 213 въ Суду, что и было исполнено. По осмотрѣ машинъ на миноносцѣ «Грозный» выяснилось, что и ему нужна заводская работа, а именно, необходимо было сдѣлать новый фундаментъ вентиляторной машины, а также отлить новые головные подшипники, не считая мелкихъ подѣлокъ. По сношеніи съ Петербургомъ, и «Грозный» посланъ былъ также въ Пирей.

30 Ноября ночью пришелъ въ Суду крейсеръ «Изумрудъ», заходившій въ Малагу за приѣмкой прѣсной воды, а черезъ двѣ недѣли прибылъ крейсеръ «Ріонъ» съ миноносцемъ «Рѣзвый», оставивъ въ Алжирѣ въ докѣ «Прозорливаго».

Морское Министерство, посылая на Востокъ миноносцы типа «Соколы», т. е. «Пронзительный», «Прозорливый» и «Рѣзвый», не предполагало, что плаваніе отъ Либавы до Средиземнаго моря, съ заходомъ въ очень ограниченное число портовъ на пути, такъ тяжело отзовется на машинахъ и котлахъ указаннаго типа миноносцевъ. Когда же выяснилось, что и «Прозорливому» предстоитъ очень серьезная работа по исправленію котловъ и машинъ, то Министерство рѣшило оставить всѣ три однотипныхъ миноносца въ Средиземномъ морѣ, съ тѣмъ, чтобы весной возвратить ихъ въ Россію. Объ этомъ было послано телеграфное сообщеніе Командующему отрядомъ. Впослѣдствіи, по просьбѣ командира миноносца «Рѣзвый», это рѣшеніе относительно него было отменено, такъ какъ до Суды «Рѣзвый» пришелъ безъ всякихъ поврежденій <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 328.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 15, стр. 154.

8 Декабря миноносець «Громкій», окончивъ работы на заводѣ въ Пирей, возвратился въ Суду, а 14 числа припелъ и исправленный миноносець «Грозный».

За время стоянки въ Судѣ отрядъ погрузилъ полный запасъ угля, а также исправлялъ мелкія поврежденія въ машинахъ и котлахъ, при чемъ тѣ части машинъ, исправить которыя нельзя было судовыми средствами, посылались для починки въ Пирей.

Въ Судѣ производилось также обученіе личнаго состава артиллерійской и минной стрѣльбѣ, для чего суда по очереди выходили изъ бухты въ Средиземное море.

Морское Министерство между тѣмъ торопило отрядъ, для скорѣйшаго слѣдованія на соединеніе съ главными силами 2-й Тихоокеанской эскадры, которая ожидала его у о. Мадагаскара. Но различныя неисправности механизмовъ и неимѣніе подъ рукой надлежащаго механическаго завода задерживали уходъ отряда, и только 26 Декабря отрядъ вышелъ изъ Суды, направляясь къ Суэцкому каналу <sup>1)</sup>.

Подходя къ Портъ-Саиду, за два часа до входа въ портъ, сигналомъ съ «Олега» было приказано всеѣмъ судамъ развить для испытаній полный ходъ. Крейсеръ «Олегъ» дать полного хода не могъ, потому что два котла за время испытаній пришлось вывести: въ одномъ изъ нихъ лопнула трубка, а въ другомъ продуло фланецъ. Наибольшій ходъ, который могъ развить крейсеръ, соответствовалъ 129 оборотамъ, вмѣсто 150, на которые ходъ крейсера былъ рассчитанъ. Миноносцы «Рѣзвый» и «Громкій» также полного хода не дали—первый потому, что потерялъ лопасть винта, а у другого потекъ холодильникъ <sup>2)</sup>.

28 Декабря отрядъ вошелъ въ Портъ-Саидъ и ошвартовился тамъ же, гдѣ два мѣсяца тому назадъ стоялъ отрядъ контръ-адмирала Фелькерзама. Мѣры охраны во время стоянки отряда были приняты тѣ же, что и раньше, и, кромѣ того, въ виду возможности подбросить въ уголь какое-либо взрывчатое

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 15, стр. 200.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 15, стр. 215—216.

вещество, угольные баржи были выбраны передъ самой погрузкой угля и на нихъ все время находились надежные люди, извѣстные нашему консулу или агентурѣ по наблюденію за каналомъ. Благодаря нашему дипломатическому агенту въ Египтѣ, д. с. с. Максимову, отрядъ получилъ все необходимое по части снабженія, и 29 Декабря, оставивъ Портъ-Саидъ, вошелъ въ каналъ. Первыми шли миноносцы, а концевымъ крейсеръ «Олего». Большія суда слѣдовали по каналу безъ остановокъ, миноносцы же, вслѣдствіе неожиданной поломки лопманскаго парохода, швартовались въ озерѣ до прибытія новаго парохода. Мѣры охраны въ каналѣ заключались въ надзорѣ полиціи канала и береговой стражи за берегами, а всѣмъ встрѣчнымъ судамъ приказано было давать дорогу отряду и швартовиться при его проходѣ, каботажныя же суда вовсе не допускались въ каналъ<sup>1)</sup>.

Въ Суэцъ отрядъ пришелъ утромъ 30 Декабря, гдѣ принялъ провизію, а рано утромъ 31 Декабря ушелъ въ Красное море, при чемъ впереди отряда, на разстояніи 12 миль, шелъ египетскій крейсеръ береговой стражи, осматривавшій берега. Суэцкимъ заливомъ отрядъ шелъ съ скоростью 15 узловъ.

Въ Красномъ морѣ производили эволюціи и грузили уголь на миноносцы. 5 Января прошли Бабъ-эль-Мандебскій проливъ, послѣ чего произвели артиллерійскую стрѣльбу по движущимся щитамъ, буксируемымъ миноносцами «Грозный» и «Рѣзвый». Въ тотъ же день крейсеръ «Ріонъ» отдѣлился отъ отряда и пошелъ въ Аденскій заливъ, для захвата германскаго парохода «Zambia», слѣдовавшаго въ Японію съ орудіями. Отрядъ же продолжалъ слѣдовать далѣе и 6 Января прибылъ въ Джибути и сталъ на якорь на рейдѣ, такъ какъ губернаторъ не разрѣшилъ стоять въ порту. Для приѣмокъ суда отряда поочередно ходили въ портъ, что сильно затягивало время стоянки отряда въ Джибути<sup>2)</sup>. Здѣсь же Командующій отрядомъ получилъ телеграмму изъ Петербурга, что пароходъ «Zambia» прошелъ уже Суэцкій каналъ ранѣе отряда за двѣ недѣли. Поэтому надо было возвратитъ «Ріонъ» въ Джибути. За «Ріономъ» былъ посланъ крейсеръ «Изумрудъ», который нашелъ его въ Аден-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 15, стр. 274—287.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 15, стр. 254.

скомъ заливѣ 7 Января и передалъ приказаніе возвратиться въ Джибути, куда они совмѣстно пришли въ тотъ же день.

Миноносець «Рѣзвый», пришедшій въ Джибути съ потерянной лопастью, не могъ безъ замѣны винта слѣдовать дальше, а потому ему приказано было остаться, чтобы съ какимъ-либо угольнымъ парухомъ, зафрахтованнымъ въ видѣ конвоира, перейти въ Средиземное море, гдѣ войти въ докъ.

За нѣсколько дней до ухода отряда изъ Джибути, на берегу испортился водопроводъ, что еще болѣе задержало отрядъ.

Наконецъ, 20 Января отрядъ ушелъ по назначенію. Черезъ два дня у крейсера «Изумрудъ» нехватило угля и отрядъ сталъ на якорь у мыса Ras-Nafun. На слѣдующій день, окончивъ погрузку, двинулись дальше. На пути производили эволюціи и 27 Января зашли въ Dar-es-Salam, чтобы погрузить уголь на «Олегу», а также и на миноносцы. 29 Января, погрузивъ уголь, отрядъ пошелъ дальше, обогнулъ съ западной стороны группу острововъ Коморо и взялъ курсъ на Носси-бе. На пути произвели ночную артиллерійскую стрѣльбу по неподвижнымъ щитамъ, освѣщая ихъ прожекторами. На слѣдующій день, 1 Февраля, въ 8 час. утра, отрядомъ была получена радіотелеграмма съ броненосца «Князь Суворовъ» — слѣдующаго содержания <sup>1)</sup>: «Командующій эскадрою приказалъ вамъ быть въ 11 час. утра на рандеву въ широтѣ 13° 24' и въ долготѣ 47° 50'». Въ 11 час. на горизонтѣ показалась 2-я Тихоокеанская эскадра, въ составѣ 15 вымпеловъ, вышедшая въ море для эволюцій. Въ 12-мъ часу суда отряда, по сигналу адмирала, заняли свои мѣста въ строю эскадры, и послѣ эволюцій, въ 4-мъ часу дня, эскадра стала на якорь въ бухтѣ Носси-бе.

Приказомъ Командующаго эскадрою всѣ присоединившіяся суда были зачислены въ крейсерскій отрядъ эскадры, съ назначеніемъ крейсера «Изумрудъ» — состоять при главныхъ силахъ, а миноносцевъ «Громкій» и «Грозный» — во второе отдѣленіе миноносцевъ <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 14, стр. 224.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 1 Февраля 1905 г. № 85.

## Г Л А В А VIII.

### Продолженіе стоянки 2-й Тихоокеанской эскадры у о. Мадагаскара.

---

Жизнь на эскадрѣ. Боевая подготовка и занятія на эскадрѣ. Тактическія задачи. Артиллерійскія стрѣльбы. Беспроволочное телеграфированіе на эскадрѣ. Ремонтныя работы на судахъ. Прибытіе транспорта «Иртышъ» и парохода «Регина». Вольнонаемные служащіе на транспортахъ. Снабженіе провизіей. Снабженіе прѣсной водой. Климатическія условія стоянки эскадры и вліяніе ихъ на здоровье личнаго состава. Вліяніе продолжительности стоянки эскадры на дисциплину личнаго состава. Извѣстія съ театра военныхъ дѣйствій.

---

Личный составъ эскадры вставалъ въ **Жизнь на эскадрѣ.** 5 час. утра. По сигналу съ броненосца «Князь Суворовъ», на всѣхъ боевыхъ судахъ убиралось сѣтевое загражденіе. Затѣмъ команда посылалась на всѣ гребныя суда, при чемъ шлюпки должны были подъ веслами обойти всю эскадру; къ своему кораблю онѣ возвращались въ началѣ 3-го часа утра, когда солнце уже порядочно палило.

Послѣ 8 час. утра съ судовъ эскадры отправлялись барказы на транспорты за грузами или на берегъ за водою. Всѣмъ кораблямъ приходилось почти ежедневно производить приѣмки матеріаловъ или припасовъ, не считая, что каждую недѣлю грузили уголь, чтобы имѣть его всегда полный запасъ. Для погрузки угля посылали съ линейныхъ кораблей на транспорты, гдѣ было мало своей команды, наряды людей, которые оставались на транспортахъ иногда по нѣсколько дней. Затѣмъ, послѣ 3 час. дня и до 6 час. вечера, шли ученія и занятія.

Въ виду такого распредѣленія времени, съѣзжать на берегъ приходилось довольно рѣдко, тѣмъ болѣе, что въ будніе дни съѣздъ на берегъ разрѣшался лишь послѣ 8 час. утра до 12 час.



дня, а въ праздники—до 6 час. вечера. Съѣздъ на берегъ разрѣшался только офицерамъ и кондукторамъ. Команда же почти не увольнялась, кромѣ больныхъ, которые небольшими группами отпускались на берегъ въ сопровожденіи доктора, съѣзжая съ корабля утромъ, и къ полдню они обязаны были возвращаться на свои суда.

Лишенная возможности съѣзжать на берегъ команда страшно скучала, несмотря на непрерывныя работы. Большимъ развлеченіемъ и удовольствіемъ для нея была только рыбная ловля. Рыбы здѣсь было очень много. Однообразная стоянка эскадры въ Носси-бе нѣсколько оживилась съ наступленіемъ масленицы. Была составлена цѣлая программа развлеченій для команды. Были организованы специально морскія судовыя игры, забавы, состязательная стрѣльба изъ ружей, вытягиваніе силомѣра, бѣганіе черезъ марсъ, состязаніе въ семафорѣ, дальномѣрѣ и наводкѣ орудій. Были устроены гребныя и парусныя гонки на призы, а также торжественныя шествія замаскированныхъ и спектакли.

Послѣ масленицы начались усиленныя приготовленія эскадры къ дальнѣйшему походу.

Начиная съ 10 Января, ежедневно на **Боевая подготовка и занятія на эскадрѣ.** всѣхъ боевыхъ судахъ эскадры происходили слѣдующія ученія и занятія: артиллерійскія, минныя, отраженія атакъ миноносцевъ, постановка минъ загражденія, пожарныя и водяныя тревоги, постановка сѣтевого загражденія, освѣщеніе прожекторами, а также шлюпочныя ученія.

Довольно рѣдко бывали десантныя ученія, траленіе миноносцами рейда, стрѣльба минами и рѣшеніе тактическихъ задачъ.

Штабомъ Командующаго эскадрою былъ изданъ циркуляръ, въ которомъ заключалась инструкція для организаціи тралящаго каравана изъ миноносцевъ и приложено подробное описаніе съ чертежами трала Портъ-Артурскаго образца. Циркуляромъ предписывалось веѣмъ судамъ 1-го ранга, при содѣйствіи плавучей мастерской «Камчатка», изготовить такіе тралы немедленно, чтобы можно было миноносцамъ эскадры заняться важнымъ дѣломъ траленія.

Организація эскадреннаго траленія была поручена контръ-адмиралу Фелькерзаму <sup>1)</sup>.

Въ виду опасенія возможности повредить миноносцы или ихъ механизмы во время траленія, Командующій эскадрою приказалъ образовать для этого отряды траленія изъ минныхъ катеровъ.

Начиная съ 24 Января, въ теченіе недѣли флотилія минныхъ катеровъ ежедневно занималась эволюціями и траленіемъ рейда. Затѣмъ эта флотилія приступила къ выполненію дальнихъ ночныхъ экспедицій и маневровъ, среди которыхъ главную роль играли внезапныя атаки на эскадру, которыя производились почти каждую ночь. Въ началѣ это удавалось, но съ теченіемъ времени подбираться къ эскадрѣ незамѣченными и отвлекать ее фальшивыми атаками становилось все труднѣе <sup>2)</sup>.

Минные катера производили также и учебную стрѣльбу минами. Первая ихъ минная стрѣльба, 5 Февраля, оказалась совсѣмъ неудачною. Стрѣльба происходила днемъ при спокойномъ морѣ на разстояніи 5 кабельтововъ.

Дальнѣйшія минныя стрѣльбы были болѣе удовлетворительными.

Какъ на примѣръ рѣшенія тактическихъ задачъ можно указать на маневръ, выполненный 15 Января.

Заданіе состояло въ слѣдующемъ: эскадра, которую замѣнялъ крейсеръ «Свѣтлана», выходитъ изъ Носси-бе для слѣдованія на Востокъ. При этомъ она имѣетъ свѣдѣнія, что гдѣ-то въ группахъ окрестныхъ острововъ скрываются непріятельскіе миноносцы, намѣревающіеся ее атаковать при первомъ удобномъ случаѣ. Поэтому, въ сторону подозрительныхъ пунктовъ она высылаетъ развѣдочно-охранный отрядъ, состоящій изъ крейсера «Жемчугъ» и I-го отдѣленія миноносцевъ.

II-ое отдѣленіе миноносцевъ (непріятельскихъ), заранѣе ушедшее въ море, прячется въ укрытомъ мѣстѣ и караулить

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 13 Февраля 1905 г. № 103.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 5 Февраля 1905 г. № 90.

проходъ эскадры, намѣреніе которой и моментъ выхода извѣстны ему только приблизительно (черезъ шпионовъ).

Задача первыхъ—предупредить внезапную атаку и отразить ее открытой силой; задача вторыхъ—уловить благоприятный моментъ для атаки<sup>1)</sup>.

Маневръ былъ выполненъ удовлетворительно. Имъ заинтересовались не только непосредственные его участники, но и вся эскадра.

Выполненіе его вызвало много споровъ и внесло нѣкоторое оживленіе въ повседневную однообразную стоянку, на время разогнавъ апатію, которая завладѣвала очень многими.

Къ сожалѣнію, подобные маневры, въ виду опасенія быстрого изнашиванія на полныхъ ходахъ и безъ того подорванныхъ механизмовъ нашихъ миноносцевъ, болѣе не повторялись, хотя были намѣченъ цѣлый рядъ таковыхъ.

**Артиллерійскія стрѣльбы.** Бодрость духа въ личномъ составѣ могла быть поднята только правильными, усиленными тактическими занятіями и соотвѣтствующею подготовкою къ предстоящимъ военнымъ дѣйствіямъ. Необходимость ихъ прекрасно сознавалась всѣми офицерами и нижними чинами эскадры. Но такая подготовка требовала прежде всего частой практики въ артиллерійской стрѣльбѣ, а для нея на эскадрѣ не имѣлось необходимыхъ боевыхъ запасовъ.

Желая подбодрить личный составъ, впадавшій въ апатію, Командующій эскадрою 10 Января издалъ приказъ, въ которомъ говорилъ:

«Наши семь броненосцевъ съ «Нахимовымъ», семь крейсеровъ съ «Алмазомъ», семь миноносцевъ и вооруженные транспорты—сила очень большая. Непрiятель не отважится противопоставить ей флотъ свой иначе, какъ съ дальнихъ дистанцій и съ расчетомъ на преимущество въ ходѣ; но у него есть доки, гдѣ онъ можетъ чинить свои подводныя части.

«Значить, съ этимъ и надо считаться. Пусть ходитъ скорѣе, лишь бы мы умѣли достигать его огнемъ на тѣхъ разстояніяхъ, съ которыхъ онъ будетъ въ насъ попадать.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 14 Января 1905 г. № 14.

«Этому надо учиться, не покладая рукъ.

«Мы не можемъ тратить много запасовъ для учебной стрѣльбы, тѣмъ съ большимъ вниманіемъ должны мы относиться къ урокамъ наводки и прицѣливанія. Вся прислуга должна освоиться съ оптическими прицѣлами.

«На якорѣ не занимать стать окрестныхъ предметовъ для выбора точекъ прицѣливанія, но и на предстоящемъ переходѣ уроки должны повторяться каждый день по два раза.

«Въ опредѣленные часы крейсеръ «Жемчугъ» и дежурный миноносецъ должны расходиться отъ походнаго порядка на оба траверза колоннъ—отъ трехъ до пяти миль, и такимъ образомъ броненосцы, развѣдчики, конвоирующие крейсера и вооруженные транспорты будутъ имѣть на нихъ и каждый на всѣхъ прочихъ хорошія точки прицѣливанія на разныхъ растояніяхъ.

«Если Богъ благословитъ встрѣчей съ непріателемъ въ бою, то надо беречь боевые запасы—не бросать ихъ безъ толку.

«Сигналомъ будетъ указанъ номеръ непріятельскаго корабля, по счету отъ головного въ кильватерѣ или отъ праваго фланга во фронтѣ.

«На этомъ номерѣ слѣдуетъ сосредоточивать, по возможности, огонь всего отряда.

«Если сигнала не будетъ, то, слѣдуя флагманскому кораблю, огонь сосредоточивается на головномъ или флагманскомъ кораблѣ непріятеля.

«Сигналомъ же можетъ быть намѣченъ и слабый корабль, чтобы легче достигнуть результата и произвести замѣнительство».

11 Января пошли въ море на практическую стрѣльбу вспомогательные крейсера—«Кубань», «Терекъ» и «Ураль», но результатъ ея оказался въ высшей степени неудовлетворительнымъ. Крейсеръ «Ураль» даже особенно отличился, не попавъ ни одного раза въ щитъ <sup>1)</sup>).

13 Января всѣ броненосцы, кромѣ «Сисоя Великаго», и всѣ крейсера выходили въ море на стрѣльбу, по заранѣе составленному и объявленному плану.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 204. Показаніе лейтенанта Шварца.

Лучшимъ описаніемъ выхода эскадры въ море и послѣдующей стрѣльбы можетъ служить приказъ Командующаго эскадрою, отъ 14 Января, по этому поводу.

«Вчерашняя съемка съ якоря броненосцевъ и крейсеровъ» — писалъ адмиралъ — «показала, что 4-хъ мѣсячное соединенное плаваніе не принесло должныхъ плодовъ.

«Снимались около часа, потому что на броненосцѣ «Князь Суворовъ» не дѣйствовалъ шпиль, обросшій грязью и оборжавѣвшій.

«Но и за цѣлый часъ 10 кораблей не успѣли занять своихъ мѣстъ при самомъ маломъ ходѣ головного.

«Съ утра всѣ были предупреждены, что около полдня будетъ сигналъ: повернуть всѣмъ вдругъ на 8 R и въ строѣ фронта застопорить машины для спуска щитовъ.

«Тѣмъ не менѣе всѣ командиры растерялись и вмѣсто фронта изобразили скопище постороннихъ другъ другу кораблей.

«Призванные снова въ кильватерную колонну, для стрѣльбы, корабли растянулись такъ, что отъ «Суворова» до «Донского» было 56 кабельтововъ.

«Разумѣется, пристрѣлка одного изъ кораблей, даже — средняго, не могла служить на пользу такой растянутой колоннѣ.

«Если черезъ 4 мѣсяца совмѣстнаго плаванія мы не научились вѣрить другъ другу, то едва ли научимся и къ тому времени, когда Богъ дастъ встрѣтиться съ непріателемъ. Поэтому, на будущее время предписываю производить пристрѣлку головнымъ въ каждомъ отрядѣ одновременно, по мѣрѣ того, какъ непріатель попадетъ въ обстрѣлъ.

«Вчерашняя эскадренная стрѣльба велась въ высшей степени вяло и, къ глубокому сожалѣнію, обнаружила, что ни одинъ корабль, за исключеніемъ «Авроры», не отнесся серьезно къ урокамъ управленія артиллеріей при исполненіи учений по планамъ.

«Цѣнные 12" снаряды бросались безъ всякаго соображенія съ результатами попаданій разныхъ калибровъ: иногда черезъ нѣсколько минутъ полного молчанія раздавался выстрѣлъ изъ 12" пушки, а за эти нѣсколько минутъ крупно измѣнились и разстояніе до цѣли и курсовой уголъ и положеніе относительно вѣтра. Какими же пристрѣлочными данными руководствовался

управляющей артиллерией, выпуская цѣнные снаряды такъ, на удалую?

«Стрѣльба изъ 75 м/м. пушекъ была также очень плоха; видно, на ученіяхъ наводка по оптическимъ прицѣламъ практиковалась «примѣрно», поверхъ трубъ. О стрѣльбѣ изъ 47 м/м. орудій, изображающей отраженіе минной атаки, стыдно и упомянуть; мы каждую ночь ставимъ для этой цѣли людей къ орудіямъ, а днемъ всею эскадрою не сдѣлали ни одной дырки въ щитахъ, изображающихъ миноносцы, хотя эти щиты отличались отъ японскихъ миноносцевъ въ нашу пользу тѣмъ, что были неподвижны».

18 и 19 Января эскадра опять ходила въ море для стрѣльбы и маневрированія. При этомъ отряды снимались съ якоря вполне удовлетворительно, держались въ сомкнутомъ строѣ кильватера почти хорошо, но повороты, даже послѣдовательные, дѣлали все еще не въ порядкѣ. Строй фронта продолжалъ быть камнемъ преткновенія эскадры. Получался не строй, а куча.

Обращая на это вниманіе командировъ судовъ и офицеровъ, Командующій эскадрою предписывалъ всѣмъ оглядѣться и помнить, что безъ быстрыхъ переходовъ изъ строя кильватера въ строй пеленга или фронта и обратно нельзя маневрировать въ бою.

Стрѣльба за эти дни шла нѣсколько лучше, чѣмъ стрѣльба 13 Января, но все же еще была далеко неудовлетворительною <sup>1)</sup>.

Разбирая результатъ этихъ стрѣльбъ, Командующій эскадрою въ приказѣ замѣчалъ:

«Въ расходованіи снарядовъ крупныхъ калибровъ все та же nepозволительная неосмотрительность...

«Слѣдуетъ имѣть въ виду, что при длинной линіи кильватера можетъ быть очень важно во время завернуть голову на 16 R, чтобы сдвоить огонь по хвостовому непріятельской встрѣчной колонны, и что поэтому крайне необходимо научиться стрѣлять въ промежутки между своими кораблями, какъ на параллельныхъ курсахъ, такъ и на встрѣчныхъ».

«Скорость стрѣльбы 18 и 19 Января была еще меньше, чѣмъ 13 Января. Между тѣмъ, если 47 м/м. пушки все еще

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 20 Января 1905 г. № 50.

приходится употреблять для отраженія миноносцевъ, то необходимо внушить офицерамъ и прислугѣ, что только дождемъ снарядовъ этого калибра можетъ быть нанесенъ вредъ миноносцу...».

Въ виду нѣкоторыхъ, хотя и незначительныхъ, поломокъ и поврежденій на судахъ, оказалось необходимымъ сдѣлать перерывъ стрѣльбы, такъ что слѣдующій выходъ эскадры состоялся лишь 25 Января.

Въ приказѣ Командующаго эскадрою относительно стрѣльбы и маневрированія эскадры 25 Января говорится:

«Маневрированіе эскадры 25 Января было нехорошо.

«Простѣйшіе послѣдовательные повороты на 2 и на 3 румба, при перемѣнѣ курса эскадры въ строю кильватера, никому не удавались: одни при этомъ выходили внутрь строя, другіе выпадали наружу, хотя море было совершенно спокойно и вѣтеръ не превосходилъ 3-хъ балловъ.

«Повороты «вдругъ» были особенно дурны.

«Стрѣльба изъ большихъ орудій 25 Января была бесполезнымъ выбрасываніемъ боевыхъ запасовъ.

«Стрѣльба изъ мелкихъ пушекъ, изображающая отраженіе минной атаки, была нѣсколько лучше прежнихъ только на судахъ перваго броненоснаго отряда. Второй отрядъ броненосцевъ и крейсера стрѣляли и на этотъ разъ непозволительно» <sup>1)</sup>.

Послѣ этого эскадра болѣе не производила артиллерійской стрѣльбы, вслѣдствіе недостатка необходимыхъ для этого боевыхъ запасовъ.

Такимъ образомъ, въ теченіе всей мѣсячной стоянки эскадры у Мадагаскара артиллерійскихъ стрѣльбъ было всего только четыре.

Командующій эскадрою въ приказѣ своемъ по эскадрѣ, отъ 1 Февраля, даетъ ясное представленіе, въ какомъ состояніи находилось безпроводное телеграфированіе на судахъ эскадры:

«На транспортахъ «Корея» и «Китай» установлены Марко-ниевскія станціи безпроводнаго телеграфа, съ короткимъ ран-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 25 Января 1905 г. № 71.

гоутомъ. На всѣхъ прочихъ судахъ эскадры, кромѣ миноносцевъ, поставлены станціи Сляби-Арко, съ высокимъ рангоутомъ и огромной сѣтью.

«На «Уралѣ» есть мощная станція, также Сляби-Арко, претендующая дѣйствовать на разстояніи 500 миль и болѣе.

«Завѣдываніе станціями на боевыхъ судахъ принадлежитъ миннымъ офицерамъ и ученымъ электротехникамъ. Между тѣмъ, одна станція транспорта «Корея» за шесть мѣсяцевъ плаванія эскадры не давала ни одного отказа, когда прочія зачастую были неисправны.

«Все время станція «Кореи» принимала прежде всѣхъ прочихъ телеграммы съ большихъ разстояній, и случалось, что получала телеграммы съ разстоянія въ 90 миль, тогда какъ до сего времени ни одинъ изъ прочихъ кораблей не могъ разобрать телеграммъ на разстояніяхъ, превышающихъ 65 миль.

«И сегодня, 1 Февраля, въ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ утра станція «Кореи» приняла первая, съ разстоянія 70 миль, стоя за горой, телеграмму крейсера «Олего», которую не могла принять станція «Урала», хотя именно на послѣднюю было возложено порученіе войти въ переговоры съ «Олегомъ» еще со вчерашняго дня и несмотря на то, что между «Ураломъ» и «Олегомъ» не могло быть въ это время не только земли, но даже ни одного рангоута. Столь исправное дѣйствіе станціи транспорта «Корея» могло бы быть всецѣло отнесено къ достоинствамъ системы Маркони, по сравненію съ системою Сляби-Арко, если бы на рейдѣ не было другой Марконіевской станціи, на транспортѣ «Китай», которая работаетъ столь же несовершенно, какъ и всѣ прочія.

«Приписывая, поэтому, отличное содержаніе станціи «Корея» заботамъ судового начальства и отличному знанію своего дѣла и превосходному уходу миннаго квартирмейстера 1-й статьи Александра Смирнова, считаю долгомъ выразить командиру и старшему механику транспорта «Корея» особенное удовольствіе, а минному квартирмейстеру 1-й статьи Александру Смирнову предписываю выдать изъ штаба моего въ награду пятьдесятъ рублей» <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 1 Февраля 1905 г. № 83.



**Ремонтныя работы на судахъ.** Въ ожиданіи улаживанія затрудненій съ германскими угольщиками и прибытія отряда капитана 1 ранга Добротворскаго, на судахъ эскадры были перебраны главные и вспомогательные механизмы, вычищены котлы и исправлены многочисленныя поврежденія по корпусу, вооруженію и механизмамъ, полученныя судами на переходахъ до Мадагаскара.

Судовыми водолазами очищены отъ морской травы и ракушекъ подводныя части броненосцевъ и нѣкоторыхъ другихъ судовъ. Эти работы производились безъ скрябокъ, при помощи особыхъ проволочныхъ щетокъ <sup>1)</sup>.

При отсутствіи доковъ, заводскихъ средствъ и приспособленій, всѣ эти ремонтныя работы требовали отъ судовыхъ командъ исключительной энергіи, усердія и искусства.

**Прибытіе транспорта** 26 Февраля прибылъ изъ Россіи давно „Иртышъ“ и паро- ожидаемый транспортъ «Иртышъ» съ углемъ. хода „Регина“. Командующій эскадрою предполагалъ, что на немъ будутъ присланы въ значительномъ количествѣ снаряды и заряды для артиллеріи эскадры, провизія и деньги. Но ничего этого прислано не было, вслѣдствіе недоразумѣнія, такъ какъ отъ Командующаго эскадрою въ Морское Министерство требованія на дополнительную присылку снабженія вновь не поступало, а Главное Управление Кораблестроенія и Снабженія не считало себя обязаннымъ по собственному почину дѣлать распоряженія о снабженіи 2-й Тихоокеанской эскадры. Такимъ образомъ эскадра оказалась снабженною боевыми припасами только въ размѣрѣ одного полнаго запаса, который предназначался лишь для стрѣльбы во время боя, а потому послѣ израсходованія 13-го, 18-го, 19-го и 25 Января при практической стрѣльбѣ 20% всего боевого запаса, взятаго изъ Россіи на суда эскадры, дальнѣйшія стрѣльбы до встрѣчи съ непріятелемъ производить уже болѣе не представилось возможнымъ.

Послѣ прихода транспорта «Иртышъ» на эскадрѣ начались дѣятельныя приготовленія къ походу. Командующій эскадрою рѣшилъ только обождать прибытія парохода «Регина», который

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 7 Февраля 1905 г. № 96.

долженъ былъ доставить эскадрѣ большой запасъ матеріаловъ, предметовъ снабженія и провизіи, безъ чего эскадра не могла двинуться для перехода черезъ Индійскій океанъ, такъ какъ запасы, взятые изъ Россіи, на всѣхъ судахъ были уже на исходѣ.

2 Марта пришелъ наконецъ пароходъ «Регина» съ полнымъ грузомъ провизіи и матеріаловъ.

По приказанію Командующаго эскадрою пароходъ былъ разгруженъ въ 24 часа при помощи всѣхъ перевозочныхъ средствъ эскадры.

**Вольнонаемные служащіе на транспортахъ.** Въ виду трудности и изнурительности службы на транспортахъ при эскадрѣ, желая поощрить всѣхъ вольнонаемныхъ служащихъ на пароходахъ Добровольнаго флота, Русскаго Общества Пароходства и Торговли, Восточно-Азіатскаго Общества и на буксирномъ пароходѣ «Русь», пока они состоятъ при эскадрѣ, Командующій эскадрою приказалъ всѣмъ командирамъ, помощникамъ командировъ, механикамъ и командѣ выдавать въ качествѣ добавочнаго содержанія:

1) По истеченіи шести мѣсяцевъ со дня выхода изъ послѣдняго русскаго порта, — трехмѣсячный окладъ жалованья единовременно и не взачетъ.

2) По истеченіи девяти мѣсяцевъ со дня выхода изъ послѣдняго русскаго порта, — второй разъ трехмѣсячный окладъ жалованья единовременно и не взачетъ.

3) По истеченіи двѣнадцати мѣсяцевъ со дня выхода изъ послѣдняго русскаго порта, — шестимѣсячный окладъ жалованья единовременно и не взачетъ.

Вышеупомянутое добавочное содержаніе выдавалось въ томъ лишь случаѣ, если вольнонаемные служащіе не были подвергнуты взысканію за уклоненіе отъ службы или за неисправное несеніе ея.

**Снабженіе провизіей.** Все время стоянки эскадры въ Носси-бе она получала свѣжую провизію и мясо съ берега. Поставщики мяса, являясь хозяевами положенія, запрашивали высокія цѣны, несмотря на то, что скота въ сѣверной части Мадагаскара было много и онъ былъ дешевъ.

Недостатка въ свѣжемъ мясѣ эскадра не испытывала, но относительно зелени приходилось плохо.

Капуста, картофель, лукъ, морковь, щавель и шпинатъ въ этомъ климатѣ не произрастаютъ. Все это привозилось, частью въ полуконсервованномъ видѣ, подсушенное, прогрѣтое и запаянное въ жестяныя банки,—изъ портовъ Южной Африки, на вышенностяхъ которой существовала культура европейской зелени, а частью—изъ Европы, въ видѣ настоящихъ консервовъ. Цѣны за такую провизію были чрезвычайно дорогія, но иногда и за большія деньги нельзя было достать необходимое.

Морская провизія, взятая въ Кронштадтѣ и Либавѣ, составлявшая основу питанія командъ въ морѣ, береглась для дальнѣйшихъ переходовъ, но что касается принятыхъ въ этихъ портахъ боченковъ съ капустою и солониною, то значительный процентъ ихъ при вскрытіи давалъ настоящіе взрывы, съ изверженіемъ сѣро-водородныхъ газовъ, и содержимое ихъ приходилось поспѣшно выбрасывать за бортъ.

Въ интересахъ здоровья и поддержанія силъ команды, Командующимъ эскадрою принимались мѣры, чтобы во время стоянокъ довольствоваться команду исключительно свѣжей провизіей. Но это было весьма трудно исполнять.

Часто приходилось, вслѣдствіе недостатка зелени, шедшей для варки пищи, замѣнять ее другимъ какимъ либо продуктомъ. При этомъ обыкновенно его отпускали въ большемъ количествѣ, чѣмъ то, что онъ замѣнялъ. Комиссія изъ докторовъ, при участіи флагманскаго интенданта, назначала пропорцію такой замѣнѣ. Такъ, напримѣръ, капусту замѣняли тройнымъ по вѣсу количествомъ корня матока. Гречневая крупа замѣнялась рисомъ въ опредѣленномъ отношеніи.

Среди команды пользовались большимъ успѣхомъ макароны, замѣнявшіе кашу. Иногда приходилось варить зеленыя щи изъ консервовъ шпината. (Ананасы, бананы и прочіе тропическіе фрукты продавались почти даромъ, но изъ нихъ ни щей, ни супа нельзя было приготовить и они допускались въ качествѣ дешеваго лакомого).

Съ водою также приходилось испытывать не мало затрудненій. Спеціальнѣйшій водоналивной пароходъ «Метеоръ», съ сильными опрѣснителями, конечно, не могъ одинъ обслужить всѣ суда эскадры,

Снабженіе прѣсной водой.

и потому случалось иногда судамъ испытывать сильный недостатокъ въ прѣсной водѣ. Поэтому водою весьма дорожили, пользуясь всегда ливнями, которые случались здѣсь почти ежедневно, и собирали дождевую воду, наполняя ею шлюпки, обрѣзы, ведра и другіе пригодные для этого предметы. Но вслѣдствіе кратковременности дождя, несомнѣнно, такимъ образомъ нельзя было покрыть суточного расхода воды, а потому ее пришлось искать еще на берегу. Послѣ долгихъ поисковъ наконецъ нашли на островѣ небольшой источникъ, закрытый тропическимъ лѣсомъ. На берегу вырыли небольшой бассейнъ и направили въ него изъ этого источника воду. Судовые барказы посылались къ берегу, становились на дрекъ вблизи бассейна, проводили шланги къ бассейну и принимали воду.

**Климатическія условія стоянки эскадры и вліяніе ихъ на здоровье личнаго состава.**

Во все время стоянки эскадры у о. Мадагаскара стояла нестерпимая жара днемъ, опускавшаяся до 26° R ночью, при постоянно сыромъ, настоящемъ оранжерейномъ, воздухѣ, насыщенномъ парами почти до предѣла, и почти при постоянномъ маловѣтріи.

Наиболѣе тяжело переносилась духота и страшная сырость: относительная влажность воздуха доходила до 96—98%. Дышать приходилось какъ-бы туманомъ, подобно пару въ банѣ.

Европейцы, при всѣхъ мѣрахъ предосторожности и возможныхъ условіяхъ комфорта, не выдерживаютъ пребыванія на Мадагаскарѣ болѣе трехъ лѣтъ. Результатъ болѣе продолжительнаго здѣсь пребыванія—острое малокровіе. Черезъ мѣсяцъ стоянки у о. Мадагаскара,—какъ слѣдствіе условій климата и изнурительныхъ работъ на эскадрѣ, личный составъ ея началъ страдать лихорадками, дезинтеріей, апатіей, туберкулезомъ, помѣшательствомъ, ушными заболѣваніями, тропическою мелкою сыпью и другими болѣзнями. Были смертные случаи.

Въ виду большого числа больныхъ, на скорое излѣченіе которыхъ нельзя было рассчитывать, приказомъ Командующаго эскадрою была назначена комиссія врачей, для освидѣтельствованія офицеровъ и нижнихъ чиновъ, которые по состоянію своего здоровья не могли продолжать плаванія и подлежали списанію въ Россію, для увольненія въ отпускъ и въ отставку <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 167. Приказъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 20 Декабря 1904 г. № 187.

Всѣ эти больные офицеры и нижніе чины (5 офицеровъ и 14 нижнихъ чиновъ) были отправлены 28 Декабря на транспортъ «Малайя» въ Россію.

Вліяніе продолжительности стоянки эскадры на дисциплину личного состава. Чѣмъ дальше продолжалась стоянка эскадры въ Носси-бе при такихъ исключительныхъ условіяхъ, тѣмъ труднѣе было поддерживать дисциплину ея личного состава, и переутомленные команды распускались и деморализировались.

Различныя мѣры наказаній, налагавшіяся на провинившихся, не только не уменьшали числа проступковъ и преступленій, въ особенности противъ дисциплины, но, наоборотъ, послѣдніе замѣтно участились.

Засѣданія суда Особой комиссіи, этого высшаго судебного учрежденія на эскадрѣ, находящейся въ отдѣльномъ плаваніи, сдѣлались обычнымъ явленіемъ.

Преступленія бывали серьезныя, и даже такія, за которыя по законамъ военнаго времени полагалась смертная казнь.

Но Командующій эскадрою не конфирмовалъ ни одного такого приговора, считая, что примѣненіемъ смертной казни нельзя устроить людей, которые знаютъ, что идутъ въ смертельный бой.

Наиболѣе легкимъ взысканіемъ являлся арестъ въ карцерѣ съ приставленіемъ часового.

Вслѣдствіе чрезвычайной духоты и страшно высокой температуры въ закрытыхъ помѣщеніяхъ судовъ, наказаніе это однако становилось прямо пыткой. Не только арестованные, но и часовые при нихъ часто заболѣвали, будучи не въ силахъ перенести высокую температуру, задыхаясь отъ недостатка воздуха. Было много случаевъ заболѣванія арестованныхъ, которыхъ приходилось изъ подъ ареста отправлять на госпитальное судно «Орель».

Среди преступленій противъ дисциплины наиболѣе частыми были случаи намѣреннаго ослушанія, неокazanія должнаго уваженія начальнику, неисполненія приказаній, отказа въ повиновеніи и другія.

Но были преступленія и другого рода: буйства, разгромъ негритянскихъ хижинъ, безчинства и проч.

Извѣстія съ театра военныхъ дѣйствій. Необходимо указать, въ какой мѣрѣ Командующій эскадрою и личный составъ были освѣдомлены о происходившемъ на театрѣ военныхъ дѣйствій.

Приказомъ по эскадрѣ (отъ 10 Января) вице-адмиралъ Роже-ственскій объявлялъ для свѣдѣнія, что японцами принятъ рядъ мѣръ для нанесенія возможнаго вреда нашей эскадрѣ прежде, чѣмъ она придетъ въ соприкосновеніе съ ихъ морскими силами на Дальнемъ Востокѣ, и что, по достовѣрнымъ свѣдѣніямъ, въ южныхъ проливахъ, по ту сторону Индійскаго океана, собраны японскіе крейсера, какъ военные, такъ и вспомогательные, занятые подготовкой ловушекъ, и отряды миноносцевъ, изучающіе тѣ бухты, въ которыхъ есть вѣроятность найти нашу эскадру и куда, по слухамъ, доставлены также и подводныя лодки, купленныя японцами въ Англіи и Америкѣ. Задача ихъ развѣдчиковъ—перехватить наши транспорты, которые почему либо отдѣлятся отъ эскадры или окажутся въ положеніи, удобномъ для захвата или уничтоженія, а также—организовать покушенія и на наши боевыя суда; эти развѣдчики, черезъ колоніи нашихъ недоброжелателей и своихъ союзниковъ, находятъ въ телеграфныхъ сношеніяхъ съ агентами, поселенными на Мадагаскарѣ и въ самомъ Носси-бе, получая отъ нихъ точныя свѣдѣнія о нашемъ расположеніи, о перемѣщеніяхъ и движеніяхъ отдѣльныхъ судовъ.

Приказъ заканчивался предписаніемъ усилить бдительность личнаго состава и мѣры внѣшней охраны эскадры.

Далѣе вице-адмиралъ Роже-ственскій имѣлъ слѣдующія извѣстія:

11 Января: «Воды Формозы и Пескадорскихъ острововъ на 10 миль объявлены зоной военныхъ дѣйствій. До 20 Декабря ушло на югъ 7 большихъ судовъ, въ томъ числѣ 5 броненосцевъ»<sup>1)</sup>.

29 Января: «Четыреста минъ поставлено вокругъ Пескадорскихъ острововъ. Японцы вербуютъ въ Амоѣ китайцевъ для службы въ японскихъ войскахъ на Формозѣ. Пять японскихъ военныхъ судовъ близъ Малакки находятся подъ командой адмирала Уріу»<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 9, стр. 546. Телеграмма Помощника Начальника Главнаго Морского Штаба Командующему эскадрою, отъ 11 Января 1905 г. № 204.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 133.

29 Января: «Японія не предполагаетъ укрѣплять и основывать морскую базу въ Артурѣ. Въ настоящее время въ Сасебо и въ Иокосуко находятся 4 броненосца, 8 крейсеровъ перваго класса и 3—второго; 10 крейсеровъ третьяго класса, 20 истребителей и 30 миноносцевъ находятся по разнымъ портамъ, но вскорѣ японцы сосредоточатъ весь флотъ въ Сасебо. Флотъ ихъ готовъ къ бою, но будетъ избѣгать принимать сраженіе далеко отъ базы, хотя нападеніе малыми судами и миноносцами можно ожидать и вдали. На правомъ берегу устроены телеграфныя морскія службы. 6 наблюдательныхъ станцій дѣйствуютъ совмѣстно съ второстепенными судами прибрежной обороны» <sup>1)</sup>).

8 Февраля: «Перевозка въ Корею 3 новыхъ дивизій продолжается, обученіе новобранцевъ почти закончено, приблизительно 90.000 будутъ готовы въ концѣ Марта. Эскадра въ Хакодате состоитъ изъ 3 броненосныхъ крейсеровъ, 4 отрядовъ миноносцевъ перваго класса и 3 вспомогательныхъ крейсеровъ третьяго класса» <sup>2)</sup>).

11 Февраля: «Японія намѣрена высаживать войска съ осадными пушками близъ Владивостока, съ цѣлью его отрѣзать. Сангарскій проливъ предполагено минировать. Мѣстонахожденіе японскаго флота передъ приходомъ Балтійской эскадры поставлено въ зависимость отъ выбраннаго пути эскадры къ Владивостоку» <sup>3)</sup>).

19 Февраля: «Послѣ ремонта японскія суда имѣютъ слѣдующую скорость хода: броненосцы — около 17 узловъ, броненосные крейсера — около 18, крейсера второго класса — 18, третьяго — 16, миноносцы — около 28. Вооружено пять вспомогательныхъ крейсеровъ, каждый шестью шестидюймовыми и нѣсколькими мелкими пушками. Въ Нагасаки и Кобе строятся нѣсколько канонерокъ для Амура. Всего имѣется 10 подводныхъ лодокъ, изъ нихъ три у Пескадоръ» <sup>4)</sup>).

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 134.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 141.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 142.

<sup>4)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 10, стр. 251. Телеграмма Помощника Начальника Главнаго Морскаго Штаба—Флагъ-Капитану, отъ 19 Февраля 1905 г. № 907.

Наконецъ, 27 Февраля, на эскадрѣ было получено извѣстіе о пораженіи нашей арміи при Мукденѣ.

Всѣ чины эскадры были глубоко огорчены этимъ новымъ бѣдствіемъ, выпавшимъ на долю дорогой родины, но подъ вліяніемъ извѣстій о цѣломъ рядѣ неудачъ и несчастій въ теченіе этой злополучной войны нервы уже притупились отъ переутомленія.

---



## ГЛАВА IX.

### Походъ эскадры отъ острова Мадагаскара до береговъ Аннама.

Выходъ изъ Носси-бе. Переходъ черезъ Индійскій океанъ. Приходъ въ бухту Камрангъ. Общій обзоръ перехода эскадры Индійскимъ океаномъ.

**Выходъ изъ Носси-бе.** 2 Марта всѣ флагмана и командиры судовъ были приглашены Командующимъ эскадрою на флагманскій броненосецъ для совѣщанія. Адмиралъ объявилъ, что на слѣдующій день эскадра уходитъ изъ Носси-бе на Дальній Востокъ и что ходъ эскадры будетъ 9 узловъ. Затѣмъ адмиралъ сообщилъ, что артиллерійскихъ снарядовъ въ запасѣ на транспортахъ не имѣется, почему необходимо расходувать ихъ при встрѣчѣ съ непріателемъ какъ можно расчетливѣе. Угля-же на судахъ эскадры имѣется принятымъ 60.000 тоннъ, которые также слѣдуетъ расходовать экономно, такъ какъ на нашихъ транспортахъ въ запасѣ его остается всего только около 55.000 тоннъ, а новыхъ пароходовъ съ углемъ больше не предвидится <sup>1)</sup>.

Послѣ окончанія совѣщанія, сигналомъ съ броненосца «Князь Суворовъ» Командующій эскадрою приказалъ броненосцамъ, крейсерамъ, миноносцамъ и транспортамъ приготовиться къ походу и имѣть разведенными пары на слѣдующій день къ 12 часамъ дня <sup>2)</sup>.

Эскадра къ этому времени, согласно приказамъ Командующаго эскадрою <sup>3)</sup>, имѣла слѣдующую тактическую организацію:

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 73, стр. 36. Путевыя замѣтки капитана 1 ранга Егорьева.

<sup>2)</sup> Вахтенный журналъ крейсера «Олеги» № 32220.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 167. Приказы в.-адм. Рождественскаго, отъ 28 Декабря 1904 г. №№ 191 и 192. Дѣло № 384. Приказъ отъ 1 Февраля 1905 г. № 86.

*Развѣдочный отрядъ:*

Крейсеръ I ранга «Свѣтлана» (брейдъ-вымпель капитана  
1 ранга Шеина).  
» II » «Кубань»  
» » » «Терекъ»  
» » » «Ураль»

*Главныя силы:*

Командующій 2-ю эскадрою флота Тихаго океана.  
Штабъ Командующаго эскадрою.

*1-й броненосный отрядъ:*

Эскадр. брон. «Князь Суворовъ» (флагъ Командующаго  
эскадрою).  
» » «Императоръ Александръ III»  
» » »Бородино»  
» » «Орель»

*2-й броненосный отрядъ:*

Младшій флагманъ. Командующій 2-мъ броненоснымъ отрядомъ.

Штабъ Командующаго 2-мъ броненоснымъ отрядомъ.

Эскадр. брон. «Ослябя» (флагъ контръ-адмирала Фелькёрзама)  
» » «Сисой Великій»  
» » «Наваринъ»  
Крейсеръ I ранга «Адмиралъ Нахимовъ».

*При главныхъ силахъ:*

Крейсеръ II ранга «Жемчугъ»  
» » » «Изумрудъ».  
Миноносцы 1-го отдѣленія: «Бѣдовый»  
«Буйный»  
«Быстрый»  
«Бравый».

*Крейсерскій отрядъ:*

Младшій флагманъ. Командующій отрядомъ крейсеровъ.  
Штабъ Командующаго отрядомъ крейсеровъ.

Крейсеръ II ранга «Алмазь» (флагъ контръ - адмирала  
Энквиста).

Крейсеръ I ранга «Олезь»

» » «Аврора»

» » «Дмитрій Донской»

Крейсеръ II ранга «Днѣпръ»

» » » «Ріонъ»

Миноносцы 2-го отдѣленія: «Блестящій»  
«Безупречный»  
«Бодрый»  
«Громкій»  
«Грозный».

Госпитальный пароходъ «Орель».

*Транспорты:*

Завѣдующій транспортными судами 2-ой эскадры флота  
Тихаго океана.

Штабъ Завѣдующаго транспортными судами.

1-е отдѣленіе:

«Камчатка»

«Воронежь»

«Метеоръ».

2-е отдѣленіе:

«Анадырь»

«Иртышь»

«Меркурій».

## 3-е отдѣленіе:

«Кіевъ» (брейдъ - вымпелъ капита-  
тана 1 ранга Радлова).

«Китай»

«Владиміръ».

## 4-е отдѣленіе:

«Ярославль»

«Корея»

«Тамбовъ»

«Русь» («Роландъ»).

3 Марта въ 3 часа дня эскадра вышла въ море и выстроилась въ походный порядокъ.

Въ Морское Министерство Командующій эскадрою лаконически донесъ телеграммою: «Вышелъ изъ Носси-бе». Маршрутъ, кромѣ адмирала и его ближайшихъ помощниковъ, никому не былъ извѣстенъ.

Къ 6-ти часамъ вечера эскадра вышла изъ за острововъ и окружающихъ ихъ рифовъ и банокъ и пошла въ обходъ сѣверной оконечности о. Мадагаскара.

Такъ какъ у броненосца «Орель» случилось поврежденіе лѣвой машины, то эскадра до 8 часовъ вечера двигалась самымъ малымъ ходомъ.

Въ 8 часовъ ходъ увеличили до 6 узловъ и къ полночи довели его до  $8\frac{1}{2}$  узловъ.

Эскадра шла слѣдующимъ строемъ:

Впереди шелъ въ строѣ клина развѣдочный отрядъ: головнымъ — крейсеръ «Свѣтлана», а сзади него, въ разстояніи 2—3 кабельтововъ, въ одну линію, крейсера — «Кубань», «Терекъ» и «Ураль».

Затѣмъ, въ строѣ двухъ кильватерныхъ колоннъ слѣдовала эскадра: правую колонну составляли суда 1-го броненоснаго отряда, лѣвую колонну — суда 2-го броненоснаго отряда.

Въ кильватеръ правой колоннѣ броненосцевъ шли: «Камчатка», «Кіевъ» и остальные транспорты 1 и 3 отдѣлений; въ кильватеръ лѣвой колоннѣ броненосцевъ шли: «Анадырь», «Иртышъ» и остальные транспорты 2 и 4 отдѣлений. Крейсеръ «Алмазь» шелъ между колоннами впереди транспортовъ, а въ замѣтъ эскадры, въ кильватеръ крейсера «Алмазь», шелъ крейсеръ «Олего». Крейсеръ «Жемчугъ» находился при 1-мъ броненосномъ отрядѣ и шелъ на его правомъ траверзѣ; крейсеръ «Изумрудъ»—при 2-мъ броненосномъ отрядѣ и шелъ на его лѣвомъ траверзѣ. Крейсера—«Днѣпръ», «Аврора», «Ріонъ» и «Дмитрій Донской», назначенные для защиты транспортовъ, шли: первые два—въ кильватеръ крейсера «Жемчугъ», а вторые два—въ кильватеръ крейсера «Изумрудъ». Госпитальное судно «Орель» держалось на высотѣ развѣдочнаго отряда, справа. Рядомъ съ броненосцами шли миноносцы.

Командующій эскадрою непрерывными сигналами старался удерживать свои суда въ правильномъ строѣ, но это не удавалось, такъ какъ многія суда отставали, растягивали линію и замѣтно увеличивали разстояніе между колоннами и сосѣдними мателотами, другія же, обходя отставшихъ, выходили временно изъ строя.

Выходъ эскадры въ дальнѣйшій путь подѣйствовалъ ободряющимъ образомъ на личный составъ эскадры. Всѣ ожили, настроеніе сразу поднялось.

Въ виду предупрежденій Морского Министерства, на основаніи агентскихъ донесеній, о подготовленныхъ по пути слѣдованія эскадры японскихъ засадахъ, на всѣхъ судахъ эскадры были приняты всѣ мѣры предосторожности, чтобы не быть застигнутыми врасплохъ <sup>1)</sup>.

4 Марта въ 8 часовъ утра, находясь къ сѣверу отъ о. Мадагаскара, эскадра взяла курсъ южнѣ Сейшельскихъ острововъ. Суточное плаваніе—142 мили. Средній ходъ—6 узловъ. Въ 2 часа дня берега о. Мадагаскара скрылись изъ вида.

<sup>1)</sup> Морское Министерство сообщало, что навстрѣчу эскадрѣ Японіей посланы вспомогательные крейсера: «Hong-Kong-Maru» и «Nippon-Maru», имѣющіе при себѣ подводныя лодки. Наиболѣе опасными пунктами указывались мѣста вблизи Сейшельскихъ острововъ, Діего-Гарсія, а также проливы Зондскаго архипелага.

**Переходъ черезъ Ин-  
дійскій океанъ.**

На транспортахъ довольно часто происходили легкія поврежденія машинъ, которыя сильно задерживали движеніе эскадры.

Передъ закатомъ солнца, 4 Марта, сзади эскадры на горизонтѣ былъ открытъ рядъ дымковъ. Адмиралъ послалъ миноносцы для выясненія замѣченныхъ судовъ, которыя оказались коммерческими пароходами.

5 Марта въ 6 часовъ утра Командующій эскадрою приказалъ транспортамъ взять миноносцы на буксиръ (по заранѣе объявленному росписанію). Этотъ маневръ длился почти  $1\frac{1}{2}$  часа, въ теченіе которыхъ эскадра стояла на мѣстѣ. Когда буксиры были поданы, эскадра дала ходъ, но вскорѣ у транспорта «Иртышъ» лопнулъ буксиръ. Пока заводили новый, — прошелъ еще часъ; эскадра въ это время стояла, удерживая свое мѣсто малымъ ходомъ. Когда «Иртышъ» завелъ новый буксиръ, эскадра дала ходъ и довела его къ 10-ти час. утра до 8 узловъ.

Въ 10 час. 30 мин. броненосецъ «Сисой Великій» вслѣдствіе порчи рулевой машины вышелъ изъ строя и шелъ, управляясь машинами. Эскадра продолжала идти, но нѣсколько уменьшила ходъ, а съ 1 часа до 2-хъ час. дня стояла на мѣстѣ, поджидая отставшій броненосецъ «Сисой Великій».

Суточное плаваніе—147 миль. Средній ходъ—6,2 узла.

Въ 2 часа эскадра двинулась далѣе 5-ти узловымъ ходомъ, которымъ шла до 4-хъ час. дня, когда исправленіе поврежденія броненосца «Сисой Великій» было закончено.

Въ ночь съ 5-го на 6-ое Марта эскадра останавливалась на три часа вслѣдствіе порчи рулевой машины на броненосцѣ «Бородино».

Суточное плаваніе—141 миля. Средній ходъ—6 узловъ.

Послѣ солнечныхъ жаркихъ и душныхъ дней стоянки у Мадагаскара, съ выходомъ эскадры въ море настала пасмурная погода и изрѣдка накрапывалъ дождь.

Въ походѣ, со дня выхода изъ Носси-бе до прихода въ воды Аннама, на эскадрѣ время проводилось однообразно. За исключеніемъ дней погрузки угля, велись непрерывно занятія и ученія. Главное вниманіе было обращено на обученіе наводкѣ и опредѣленію разстояній при помощи дальномѣровъ и на глазъ. Ежедневно утромъ, по боевой тревогѣ, крей-

сера—«Аврора», «Дмитрій Донской», «Жемчугъ», Изумрудъ», «Днѣпръ» и «Ріонъ» расходились вправо и влѣво отъ эскадры и маневрировали разными курсами и скоростями для прицѣливанія по нимъ судовъ эскадры.

Какъ и раньше, передъ ученіемъ по боевой тревогѣ предварительно разрабатывался офицерами каждого корабля планъ боя. По приказанію Командующаго эскадрою, съ этимъ планомъ должны были быть ознакомлены всѣ, до санитары включительно.

Приказомъ Командующаго эскадрою были объявлены правила перестроенія въ боевой порядокъ, по условнымъ сигналамъ, при появленіи непріятеля по курсу, сзади, справа или слѣва, а также инструкции для дѣйствій транспортовъ въ подобныхъ случаяхъ; также подробно указывалось, кто и кому долженъ былъ подавать помощь и оказывать поддержку въ случаѣ какого-либо значительнаго поврежденія въ бою, при чемъ вмѣстѣ съ этимъ предписывалось: 1) всѣми средствами непрерывно оповѣщать флагмана о состояніи бѣдствующаго судна, 2) принимать мѣры къ сохраненію корабля для эскадры, 3) принимать мѣры къ уничтоженію корабля, въ случаѣ, если захватъ его непріателемъ окажется неотвратимымъ <sup>1)</sup>.

День 7 Марта прошелъ въ обычныхъ занятіяхъ и ученіяхъ. Эскадра на короткое время останавливалась вслѣдствіе лопнувшаго буксира миноносца «Блестящій».

Суточное плаваніе—187 миль. Средній ходъ—7,8 узла.

Сигналомъ Командующаго эскадрою было объявлено, что на другой день предполагается погрузка угля съ транспортовъ.

Ночью на броненосцѣ «Князь Суворовъ» лопнулъ штуртросъ. Броненосецъ продолжалъ идти, не останавливаясь, но работа по исправленію поврежденія оказалась чрезвычайно тяжелою. Въ донесеніи своемъ, отъ 5 Апрѣля 1905 г., Командующій эскадрою объ этомъ говоритъ такъ: «Когда на «Суворовѣ» лопнулъ штуртросъ и не оказалось возможнымъ провести новый сквозъ водонепроницаемую коробку, прикрывавшую шкивы и роульсы въ машинномъ отдѣленіи надъ цилиндрами, то необходимо было снять эту коробку, поставленную на 50 болтовъ, или вырубить въ ней дыру, чтобы имѣть доступъ къ шкивамъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 14 Марта 1905 г. № 159.

и роульсамъ. Между тѣмъ, температура въ мѣстѣ расположенія этой коробки никогда не падала на ходу ниже 75°. Рѣшили рубить дыру, такъ какъ предполагали на это употребить меньше времени, чѣмъ на отдачу 50 болтовъ: закрыли цилиндръ матами, пустили на маты струю пожарной помпы, смѣняли двухъ рабочихъ каждыя 10 минутъ, обливая ихъ непрерывно водою, и въ такой обстановкѣ работали 24 часа» <sup>1)</sup>).

8 Марта въ 5 час. 45 мин. утра Командующій эскадрой поднялъ сигналъ: «Начать погрузку угля». Эскадра застопорила машины. Погода благопріятствовала: былъ слабый W и довольно умѣренная океанская зыбь.

Какъ было установлено и въ предшествовавшія погрузки, боевые корабли спустили барказы и паровые катера, транспорты же—спеціальные бота съ воздушными ящиками, и началась погрузка.

Для насыпанія угля въ мѣшки и для погрузки ихъ на барказы и бота, посылались боевыми судами на транспорты партіи командъ при офицерахъ. Съ cadaго корабля 1 ранга высылались на транспорты не менѣе ста человекъ и кромѣ того назначались въ необходимомъ числѣ люди на барказы и бота.

Во время погрузокъ угля, какъ въ этотъ разъ, такъ и въ послѣдующіе, строй эскадры нарушался: транспорты и боевые суда держались по способности. Для предохраненія же пушекъ и ихъ станковъ отъ поврежденій и отъ угольной пыли ихъ закрывали чехлами и обвертывали брезентами. Такимъ образомъ въ это время эскадра приводилась въ состояніе очень далекое отъ боевой готовности и, въ случаѣ появленія непріятеля, не могла бы достаточно быстро изготовиться къ бою.

Для предупрежденія эскадры о внезапномъ появленіи непріятеля, крейсера—«Кубань», «Днѣпръ» и «Ріонъ», которые по своимъ огромнымъ запасамъ угля не нуждались въ дополнительныхъ погрузкахъ, высылались въ дозорную службу. Они расходились по окружности горизонта, но держались въ предѣлахъ видимости отдаленныхъ сигналовъ.

Вслѣдствіе насыщенной парами атмосферы, отдаленные сигналы могли быть видимы не далѣе 6—7 миль, а прибли-

---

<sup>1)</sup> Строевой рапортъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 5 Апрѣля 1905 г. № 1376.



жающіяся суда—миль за 10—12. Слѣдовательно, эскадра могла быть предупреждена о приближеніи опасности съ разстоянія не болѣе 20 миль, т. е. за 40—50 минутъ до возможности непріятелю открыть огонь. За это время эскадра не успѣла бы собрать всѣхъ людей, поднять всѣ шлюпки и вполнѣ приготовиться къ бою.

Суточное плаваніе—142 мили. Средній ходъ—6 узловъ.

Въ 4 часа дня Командующій эскадрою приказалъ прекратить погрузку угля.

Суда эскадры приняли слѣдующее количество угля:

		Т о н н ы.	
		Принято всего.	Погрузка въ 1 часъ.
бр.	«Кн. Суворовъ» . . . . .	206	21,7
»	«Императоръ Александръ III». . . . .	240	25,3
»	«Бородино» . . . . .	189	19,9
»	«Орель» . . . . .	140	15,6
»	«Ослябя» . . . . .	206	21,7
»	«Сисой Великій» . . . . .	225	23,7
»	«Наваринъ» . . . . .	165	18,3
кр.	«Адмиралъ Нахимовъ» . . . . .	169	18,8
»	«Алмазъ» . . . . .	116	12,9
»	«Олегъ» . . . . .	91	10,1
»	«Аврора» . . . . .	160	17,8
»	«Дмитрій Донской» . . . . .	146	16,2
»	«Жемчугъ» . . . . .	153	17,0
»	«Изумрудъ» . . . . .	124	13,1
»	«Свѣтлана» . . . . .	230	24,2
мин.	«Бѣдовый» . . . . .	72	13
»	«Буйный» . . . . .	60	17,1
»	«Быстрый» . . . . .	40	10
»	«Бравый» . . . . .	63	15,7
»	«Безупречный». . . . .	50	12,5
»	«Блестящій» . . . . .	57	17,3
»	«Бодрый» . . . . .	50	14,3
»	«Громкій» . . . . .	64	17,3
»	«Грозный» . . . . .	55	16,7

Во время погрузки миноносецъ «Быстрый» помялъ себѣ бортъ и повредилъ шлюпку.

По окончаніи погрузки угля эскадра очень долго строилась въ походный порядокъ и двинулась дальше только въ 7 час. вечера. Такимъ образомъ, стоянка на мѣстѣ продолжалась  $13\frac{1}{4}$  часовъ, изъ нихъ  $8\frac{3}{4}$  часа были использованы на погрузку и  $4\frac{1}{2}$  часа на подготовительныя и заключительныя работы. Надо замѣтить, что на зыби требовалось много времени и было очень трудно поднимать на мѣста паровые катера, барказы и бота.

Эскадра приближалась къ Сейшельскимъ островамъ. Въ виду предупрежденія Командующаго эскадрою о нахожденіи вблизи ихъ японскихъ военныхъ судовъ было приказано усилить бдительность. Для лучшаго наблюденія за горизонтомъ, на крейсерахъ у топа стенокъ были укрѣплены бочки или ящики, въ которыхъ помѣщались сигнальщики.

Около 10 час. веч. эскадра замѣтила слѣва и сзади какіе-то огни, вскорѣ скрывшіеся. На станціяхъ беспроволочнаго телеграфа получались непонятныя депеши. (Возможно, что это были разряды атмосфернаго электричества).

9 Марта у миноносцевъ шесть разъ рвались буксиры. Миноносецъ «Быстрый» буксирнымъ перлинемъ повредилъ себѣ тумбу, на которой стояло орудіе.

Суточное плаваніе—131 миля. Средній ходъ—5,5 узла.

10 Марта въ 6 час. утра эскадра застопорила машины, и началась вторая погрузка угля съ транспортовъ. Была небольшая зыбь.

На миноносцѣ «Громкій» въ это время обнаружилось поврежденія руля. Для исправленія поврежденія были спущены водолазы, во время работъ которыхъ поблизости видны были акулы. Чтобы защитить водолазовъ отъ акулъ; на палубѣ миноносца стояли матросы съ заряженными ружьями и стрѣляли при приближенія акулъ къ водолазамъ.

Суточное плаваніе—125 миль. Средній ходъ—5,2 узла.

Въ 5 час. дня погрузка была закончена. Эскадра продолжала путь ходомъ 7 узловъ. Миноносцы шли на буксирахъ. Во время этой погрузки судами эскадры было принято угля:

		Т о н н ы.	
		Принято	Погрузка
		всего.	въ 1 часъ.
бр.	«Кн. Суворовъ» . . . . .	221	23,3
»	«Императоръ Александръ III» . . . . .	205	21,6
»	«Бородино» . . . . .	261	27,5
»	«Орелъ» . . . . .	246	27,3
»	«Ослябя» . . . . .	230	24,2
»	«Сисой Великій» . . . . .	114	23,8
»	«Наваринъ» . . . . .	122	24,4
кр.	«Адмиралъ Нахимовъ» . . . . .	105	21
»	«Алмазъ» . . . . .	128	15,4
»	«Олегъ» . . . . .	217	22,9
»	«Аврора» . . . . .	115	12,1
»	«Дмитрій Донской» . . . . .	173	18,2
»	«Жемчугъ» . . . . .	45	15
»	«Изумрудъ» . . . . .	95	10
»	«Свѣтлана» . . . . .	117,5	26,1
мин.	«Бѣдовый» . . . . .	17	17
»	«Буйный» . . . . .	19	3,8
»	«Быстрый» . . . . .	34	17
»	«Бравый» . . . . .	20	10
»	«Блестящій» . . . . .	12	6
»	«Безупречный» . . . . .	17	17
»	«Бодрый» . . . . .	26	8,7
»	«Громкій» . . . . .	6	6
»	«Грозный» . . . . .	15	15

11 Марта. Суточное плаваніе—130 миль. Средній ходъ—5,5 узла.

Вечеромъ крейсеръ «Олегъ» донесъ, что видитъ какія то суда, похожія на миноносцы, догоняющія эскадру. Пока не взошла луна, офицеры и команда на всѣхъ судахъ оставались на мѣстахъ, какъ по тревогѣ.

На транспортѣ «Камчатка» произошло поврежденіе одного котла, но онъ не отсталъ и шелъ на своемъ мѣстѣ. На крейсерѣ «Олегъ»—порча электрическаго штурвала <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Вахтенные журналы крейсеровъ — «Алмазъ» № 32306, «Терекъ» № 32224, «Олегъ» № 32221, «Жемчугъ» № 32259.

Погода тихая, небольшая зыбь, облачно.

12 Марта движеніе эскадры задерживалъ броненосецъ «Сисой Великій», нуждавшійся въ остановкахъ или уменьшеніи скорости хода, для заглушенія лопнувшихъ трубокъ въ холодильникахъ.

Крейсеръ «Олеги» донесъ, что у него опять испортилось электрическое управленіе рулемъ, вслѣдствіе чего онъ перешелъ на паровое управленіе штурваломъ.

Суточное плаваніе—180 миль. Средній ходъ—7,5 узла.

Было пасмурно и шелъ дождь. Утромъ эскадра производила эволюціи.

13 Марта погода, благоприятствовавшая до сего времени, начала замѣтно портиться. Засвѣжѣло и развело волну, которая затрудняла буксировку миноносцевъ.

Суточное плаваніе—180 миль. Средній ходъ—7,5 узла.

На броненосцѣ «Сисой Великій» произошло поврежденіе рулевого привода, почему онъ долженъ былъ во время исправленія идти внѣ строя эскадры.

14 Марта вѣтеръ сталъ стихать, но осталась крупная зыбь.

Все утро было использовано на эскадренное маневрированіе. Перестроеніе въ боевой порядокъ и нѣкоторыя простѣйшія эволюціи выполнены были удовлетворительно.

Суточное плаваніе—165 миль. Средній ходъ—6,9 узла.

Вечеромъ крейсеръ «Изумрудъ» донесъ, что на горизонтѣ слѣва неизвѣстное судно идетъ однимъ курсомъ съ эскадрою. Въ 10 час. вечера эскадра произвела ученіе—«отраженіе минной атаки» <sup>1)</sup>.

15 Марта ночью погода совершенно стихла и зыбь почти улеглась.

Съ 6-ти час. утра началась погрузка угля. На этотъ разъ предварительныя къ погрузкѣ приготовленія и заключительная уборка прошли несравненно успѣшнѣе, чѣмъ раньше. Скорость погрузки угля, благодаря приобрѣтенной снаровкѣ и разнымъ вспомогательнымъ приспособленіямъ, значительно увеличилась. Броненосцы типа «Бородино» грузили много быстрѣе, чѣмъ раньше.

<sup>1)</sup> Вахтенныя журналы крейсеровъ — «Олеги» № 32221, «Алмазь» № 32306, «Жемчугъ» № 32259.

Судами эскадры было принято:

		Т о н н ы.	
		Принято	Погрузка
		всего.	въ 1 часть:
бр.	«Кн. Суворовъ» . . . . .	325	36,1
»	«Императоръ Александръ III» . . . . .	254	29,4
»	«Бородино» . . . . .	230	25,6
»	«Орель» . . . . .	275	30,6
»	«Ослябя» . . . . .	282	31,3
»	«Сисой Великій» . . . . .	165	20,6
»	«Наваринъ» . . . . .	185	20,6
кр.	«Адмиралъ Нахимовъ» . . . . .	205	23,4
»	«Алмазь» . . . . .	126	16,8
»	«Олегъ» . . . . .	241	26,8
»	«Аврора» . . . . .	188	20,9
»	«Дмитрій Донской» . . . . .	160	17,8
»	«Жемчугъ» . . . . .	150	16,7
»	«Изумрудъ» . . . . .	145	16,1
»	«Свѣтлана» . . . . .	197	27
мин.	«Бѣдовый» . . . . .	20	13,3
»	«Буйный» . . . . .	59	19,7
»	«Быстрый» . . . . .	18	18
»	«Бравый» . . . . .	25	22,8
»	«Влестящій» . . . . .	40	12,3
»	«Безупречный» . . . . .	31	5,6
»	«Бодрый» . . . . .	41	10,3
»	«Громкій» . . . . .	Не	грузиль.
»	«Грозный» . . . . .	25	12,5

Суточное плаваніе—144 мили. Средній ходъ—6 узловъ.

Приказомъ по эскадрѣ вице-адмиралъ Рожественскій объявилъ, что отъ командировъ миноносцевъ къ нему слишкомъ часто поступаютъ заявленія о поврежденіяхъ частей корпуса и механизмовъ. Находя, что эти поврежденія являются послѣдствіемъ нерадивости и невниманія, адмиралъ въ приказѣ предупредилъ, что: «миноносцы до сего времени буксировались или работали самыми малыми ходами для того, чтобы дать командирамъ ихъ возможность осмотрѣться и привести въ полный порядокъ котлы и механизмы; теперь же начинается актив-

ная боевая служба миноносцевъ, которая можетъ потребоваться отъ нихъ каждую минуту, и не далѣе, какъ черезъ двѣнадцать дней» <sup>1)</sup>).

Въ 4 часа дня погода засвѣжѣла. Эскадра прекратила погрузку и въ 5 час. двинулась дальше.

16 Марта къ утру вѣтеръ стихъ, но оставалась зыбь, довольно высокая и отлогая.

Въ 6 час. утра эскадра застопорила машины и опять начала грузить уголь.

На этотъ разъ было принято угля:

бр. «Князь Суворовъ» . . . . .	275 тоннъ.
» «Императоръ Александръ III» . . . . .	306 »
» «Бородино» . . . . .	227 »
» «Орель». . . . .	221 »
» «Ослябя» . . . . .	222 »
» «Сисой Великій» . . . . .	133 »
» «Наваринъ» . . . . .	65 »
кр. «Адмиралъ Нахимовъ» . . . . .	42 »
» «Алмазъ» . . . . .	62 »
» «Олегъ». . . . .	160 »
» «Аврора» . . . . .	165 »
» «Дмитрій Донской» . . . . .	89 »
» «Жемчугъ» . . . . .	50 »
» «Изумрудъ» . . . . .	105 »
» «Свѣтлана» . . . . .	20 »

За день нѣсколько разъ налетали шквалы съ дождемъ.

Пользуясь остановкою эскадры, на миноносцѣ «Громкій» продолжали исправленіе руля, работая водолазами. Стоявшій у миноносца водолазный боть зыбью непрерывно било о бортъ миноносца. Работа шла медленно. Миноносецъ качало, накренивая до 25° на бортъ. Водолазовъ то отрывало отъ миноносца, то наносило и било объ него, при чемъ помяло шлемы. Нѣкоторыхъ водолазовъ укачивало подъ водою. Послѣ кратковременной работы ихъ поднимали наверхъ, совершенно обезсилѣвшими.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 15 Марта 1905 г. № 163.

Несмотря на такія трудности работы, исправленіе было выполнено.

Броненосецъ «Сисой Великій» потопилъ свой паровой катеръ, при помощи котораго грузилъ уголь. По счастью, человѣческихъ жертвъ не было. Сдѣлавъ нѣсколько рейсовъ съ барказами и угольными ботами на буксирѣ, катеръ подошелъ къ броненосцу, чтобы принять прѣсную воду и уголь. Броненосецъ, качаясь на зыби, склонился въ это время въ сторону катера, который своимъ фальшбортомъ попалъ подъ башмакъ сѣтевого огражденія, черпнулъ бортомъ и, наполнившись водою, пошелъ ко дну. Люди успѣли выскочить<sup>1)</sup>.

Суточное плаваніе—110 миль. Средній ходъ—4,6 узла.

Окончивъ принимать уголь, эскадра продолжала путь.

17 Марта въ 9 час. утра эскадра пересѣкла экваторъ и стала подниматься въ сѣверное полушаріе.

Послѣ полдня засвѣжѣло до 5 балловъ и развело волну.

Суточное плаваніе—160 миль. Средній ходъ—6,7 узла.

Въ этотъ день впервые послѣ выхода изъ Носси-бе ни на одномъ изъ боевыхъ судовъ и транспортовъ за цѣлыя сутки не произошло никакихъ поврежденій и эскадра ни на минуту не останавливалась.

18 Марта ночью еще сильнѣе засвѣжѣло. Съ 1 часа ночи начались сильные шквалы. Вмѣстѣ со шквалами лилъ тропическій дождь, настолько сильный, что съ судовъ не видно было ближайшихъ кораблей. Во время одного изъ шкваловъ на миноносцѣ «Бодрый» сломало стеньгу, а у миноносца «Громкій» оборвало буксирный перлинь, вслѣдствіе чего онъ долженъ былъ пойти самостоятельно.

Суточное плаваніе—190 миль. Средній ходъ—8 узловъ.

Несмотря на свѣжій вѣтеръ, жара стояла нестерпимая. Особенно тяжело было переносить жару и духоту въ закрытыхъ внутреннихъ помѣщеніяхъ судовъ. Электрической вентиляціи было недостаточно, и личный составъ эскадры мучился и изнемогалъ.

19 Марта погода продолжала быть очень свѣжей, съ крупной крутой волной.

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 16 Марта 1905 г. № 164.

Командующій эскадрою сигналомъ объявилъ, что на другой день предполагается произвести погрузку угля.

Суточное плаваніе—170 миль. Средній ходъ—7 узловъ.

Миноносець «Громкій», оборвавшій наканунѣ буксирный перлинь, былъ вновь взятъ на буксиръ своимъ транспортомъ.

20 Марта, вслѣдствіе свѣжей погоды и значительнаго волненія, предполагавшаяся погрузка угля не состоялась. День прошелъ безъ происшествій, въ усиленныхъ занятіяхъ разными ученіями. Стало замѣтно прохладнѣе.

Суточное плаваніе—185 миль. Средній ходъ—7,7 узла.

За послѣдніе дни по вечерамъ крейсера «Дмитрій Донской», «Изумрудъ» и «Кубань» доносили о видимыхъ ими къ сѣверу отъ эскадры судовыхъ огняхъ.

Путь эскадры проходилъ вблизи архипелага Чагось, гдѣ, по полученнымъ свѣдѣніямъ, недавно находился отрядъ японскаго адмирала Камимура и откуда можно было ожидать атакъ непріятельскихъ миноносцевъ.

Съ уходомъ изъ Носси-бе, ежедневно послѣ захода солнца на эскадрѣ играли сигналъ—«отраженіе минной атаки». Орудія заряжались и на ночь у нихъ оставались дежурныя смѣны орудійной прислуги и офицеровъ. Теперь же, при прохожденіи вблизи острововъ Чагось, всѣ офицеры и команда ночью занимали мѣста по расписанію, чтобы въ любой моментъ быть въ готовности немедленно отразить атаку непріятеля.

21 Марта къ утру погода стихла. Съ разсвѣтомъ эскадра застопорила машины и начала грузиться углемъ, а также принимать провизію и прѣсную воду.

Всего приняли угля:

бр. «Князь Суворовъ» . . . . .	102	тоннъ.
» «Императоръ Александръ III» . . . . .	150	»
» «Бородино» . . . . .	260	»
» «Орель» . . . . .	290	»
» «Ослябя» . . . . .	242	»
» «Сисой Великій» . . . . .	109	»
» «Наваринъ» . . . . .	100	»
кр. «Адмиралъ Нахимовъ» . . . . .	160	»
» «Алмазь» . . . . .	160	»



кр.	«Олегиъ» . . . . .	186 тоннъ.
»	«Аврора» . . . . .	250 »
»	«Дмитрій Донской». . . . .	150 »
»	«Жемчугъ» . . . . .	148 »
»	«Изумрудъ» . . . . .	120 »
»	«Свѣтлана» . . . . .	178 »
мин.	«Бѣдовый» . . . . .	24 »
»	«Буйный» . . . . .	58 »
»	«Быстрый» . . . . .	35 »
»	«Бравый» . . . . .	41 »
»	«Блестящій» . . . . .	40 »
»	«Безупречный» . . . . .	39 »
»	«Бодрый» . . . . .	48 »
»	«Громкій» . . . . .	61 »
»	«Грозный». . . . .	40 »

Суточное плаваніе—125 миль. Средній ходъ—5,2 узла.

Во время погрузки угля буксирный пароходъ «Русь» развезъ по судамъ эскадры приказы Командующаго эскадрою и диспозицію стоянки судовъ въ бухтѣ Камрангъ. Въ приказѣ вице-адмиралъ Рожественскій предписывалъ командирамъ судовъ: «ежедневно повторять наставленіе офицерамъ и комендорамъ о необходимости крайне осмотрительнаго и толковаго расходованія боевыхъ запасовъ при встрѣчѣ съ непріателемъ, и внушать имъ, что заряжать орудія надо быстро, а наводить очень тщательно; кромѣ того, при этомъ помнить, что самая тонкая и самая тщательная наводка безсмысленна, если установка прицѣла невѣрна, а также, что каждый комендоръ долженъ знать, куда легли снаряды послѣднихъ выстрѣловъ изъ сосѣднихъ орудій и ждать соотвѣтственной поправки прицѣла». Въмѣстѣ съ этимъ вице-адмиралъ Рожественскій обращалъ вниманіе офицеровъ и комендоровъ, что безтолковое бросаніе дождя недолетающихъ и перелетающихъ снарядовъ только веселитъ противника и служить ему нагляднымъ поученіемъ—какъ не надо стрѣлять.

Приказъ этотъ Командующій эскадрою предписалъ прочесть въ присутствіи офицеровъ и комендоровъ, но не ограничиваться только однимъ этимъ чтеніемъ, а непременно ежедневно соби-

рать ихъ для разъясненія важности неторопливой и осмысленной стрѣльбы <sup>1)</sup>).

Во время этой погрузки миноносецъ «Буйный» повредилъ себѣ носовой минный аппаратъ, ударившись о транспортъ «Владимиръ».

По окончаніи погрузки угля, въ 5 час. дня эскадра выстроилась по походному и пошла далѣе.

Въ виду приближенія къ Малаккскому проливу и начавшихъ показываться довольно часто судовыхъ огней, Командующій эскадрою приказалъ судамъ эскадры нести только отличительные и гакабортные огни, иллюминаторы же закрыть боевыми крышками.

22 Марта день прошелъ безъ остановокъ. По беспроволочному телеграфу броненосцемъ «Князь Суворовъ» былъ переданъ слѣдующій приказъ Командующаго эскадрою:

«При отраженіи ночью минной атаки въ походномъ строѣ сохранять полное спокойствіе, чтобы не поражать своихъ.

«Крейсерамъ, охраняющимъ фланги, воздерживаться отъ стрѣльбы внутрь походнаго строя, если не представится случая выстрѣлить подъ большимъ угломъ сниженія и противъ промежутка между кораблями колоннъ.

«Пока корабль не взорванъ, запрещается выходить изъ строя, чтобы не произвести замѣшательства между задними мателотами, помня, что таковое очень выгодно для атакующаго.

«Особенно требую, чтобы транспорты не кидались по сторонамъ.

«Только пострадавшій и неспособный имѣть эскадреннаго хода корабль долженъ выходить наружу изъ походнаго строя». <sup>2)</sup>).

Суточное плаваніе—150 миль. Средній ходъ—6,3 узла.

При приближеніи къ Малаккскому проливу эскадра перестроилась въ новый походный порядокъ: первый броненосный отрядъ занялъ мѣсто справа транспортовъ, второй отрядъ—слѣва, развѣдочный отрядъ—впереди, отрядъ крейсеровъ—въ кильватерь броненосцамъ и въ замкѣ крейсеръ «Олего», транс-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4, Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 21 Марта 1905 г. № 170.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4, Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 22 Марта 1905 г. № 171.

порты въ двухъ колоннахъ съ миноносцами на буксирѣ—въ центрѣ эскадры.

Сигналомъ адмирала былъ объявленъ пунктъ слѣдованія эскадры: бухта Камрангъ, въ 200 миляхъ сѣвернѣ Сайгона.

Съ заходомъ солнца, Командующій эскадрою поднялъ сигналъ: «Ожидать минной атаки».

На броненосцѣ «Ослябя» произошелъ разрывъ водогрѣйной трубки и паромъ обожгло трехъ нижнихъ чиновъ, изъ которыхъ одинъ, кочегаръ Поспѣловъ, черезъ 8 дней скончался въ судовомъ лазаретѣ <sup>1)</sup>.

23 Марта въ 6 час. утра эскадра пришла на видъ острова Большой Никобаръ.

Въ 7 час. утра, находясь въ серединѣ пролива между NW оконечностью о. Суматра и южнымъ островомъ Никобарскаго архипелага, эскадра легла на Ость, направляясь въ середину Малаккскаго пролива.

Транспорты отдали буксиры и миноносцы пошли самостоятельно, занявъ мѣсто между броненосцами и транспортами. Такимъ образомъ былъ составленъ строй изъ шести кильватерныхъ колоннъ.

Въ полдень эскадра вступила въ Малаккскій проливъ и легла курсомъ вдоль берега острова Суматра.

Суточное плаваніе—170 миль. Средній ходъ—7 узловъ.

Близость земли дала себя чувствовать: температура поднялась на 2° и рѣзко повысилась влажность. Стало очень душно. Горизонтъ былъ чистъ и ясенъ. Ходъ эскадры 9 узловъ. Настроеніе офицеровъ и команды было очень бодрое. Всѣ были веселы и особенно дѣятельны.

Съ наступленіемъ темноты, всѣ судовые огни, кромѣ отличительныхъ и гакабортныхъ, были закрыты.

Въ 8 час. 30 мин. вечера на броненосцѣ «Орель» лопнула одна изъ главныхъ паровыхъ трубъ, вслѣдствіе чего эскадра остановилась. Для исправленія поврежденія «Орель» вышелъ изъ строя, но затѣмъ, справившись черезъ 1½ часа, вновь вступилъ въ свое мѣсто, и эскадра двинулась дальше. Задержка эскадры произошла въ широкой части пролива.

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 2 Апрѣля 1905 г. № 181.

За все это время движенія эскадры въ Малаккскомъ проливѣ не было замѣчено ни одного встрѣчнаго или попутнаго судна.

Офицеры и орудійная прислуга ночью безотлучно находятся при своихъ орудіяхъ.

24 Марта ночь прошла спокойно. Съ разсвѣтомъ стало пасмурно и около 8 час. утра разразилась гроза съ ливнемъ, послѣ чего шелъ дождь до полдня, а затѣмъ погода прояснилась.

Суточное плаваніе—176 миль. Средній ходъ—7,4 узла.

Въ 5 час. дня крейсеръ «Жемчугъ» поднялъ сигналъ: «Видю непріятельскій флотъ на SO 30°». Но флотъ этотъ оказался шедшимъ на пересѣчку курса коммерческимъ пароходомъ, который сильно дымилъ. Затѣмъ, до заката солнца попались навстрѣчу еще два парохода.

Въ 10 час. вечера между судами эскадры была замѣчена каботажная парусная шхуна, шедшая безъ огней; ее сразу освѣтили прожекторами нѣсколько кораблей эскадры. На шхунѣ наверху находился только одинъ рулевой, который растерялся; шхуна вышла изъ вѣтра и остановилась на пути эскадры, не зная, что предпринять. Дежурный миноносецъ подошелъ къ ней и вывелъ ее на чистую воду, послѣ чего эскадра прекратила боевое освѣщеніе и снова погрузилась въ темноту.

25 Марта ночь прошла спокойно. Погода пасмурная. По случаю праздника Благовѣщенія на всѣхъ судахъ было богослуженіе, послѣ чего команда была освобождена отъ работъ.

По мѣрѣ приближенія эскадры къ узкой части пролива, встрѣчныя суда попадались все чаще и чаще. Нѣкоторые корабли эскадры сигналами доносили, что усматриваютъ непріятеля, который, впрочемъ, каждый разъ оказывался встрѣчнымъ пароходомъ. Ночью при приближеніи къ такимъ пароходамъ ихъ освѣщали прожекторами, и тогда они спѣшили уклониться въ сторону отъ пути эскадры.

Съ крейсера «Алмазъ» былъ сдѣланъ сигналъ, что адмиралъ, командиръ и офицеры, находившіеся на мостикѣ, а также и сигнальщики,—ясно видѣли десять судовъ, въ которыхъ нельзя было не признать миноносцевъ, прятавшихся за встрѣчнымъ англійскимъ пароходомъ, а затѣмъ быстро ушедшихъ на NO <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Вахтенный журналъ крейсера «Алмазъ»—№ 32306, стр. 84.

Чаще другихъ доносили о подозрительныхъ судахъ крейсеръ «Олеги». Онъ предупреждалъ Командующаго эскадрою и о подводныхъ лодкахъ.

Крейсеръ «Изумрудъ» донесъ, что видѣлъ пароходъ, за которымъ слѣдовали касатки, видимо не рѣшаясь прямо назвать подводныя лодки.

Суточное плаваніе—220 миль. Средній ходъ—9,2 узла.

Поздно вечеромъ, среди полной темноты, молнія освѣтила шедшій справа отъ эскадры небольшой пароходъ безъ огней. Затѣмъ сейчасъ же налетѣлъ шквалъ съ проливнымъ дождемъ, по окончаніи котораго парохода уже не было видно.

26 Марта ночью эскадра прошла мимо города Малакка. Городскіе огни на его набережной были прекрасно видны съ судовъ эскадры. Въ это время на горизонтѣ появилась парусная шхуна, шедшая встречнымъ курсомъ. Ее сначала освѣтили прожекторами, а затѣмъ къ ней приблизился дежурный миноносецъ и провелъ ее вдоль всей эскадры.

Въ эту ночь, какъ и въ предшествовавшія, всѣ офицеры и прислуга орудій находились на своихъ мѣстахъ по боевому распisanію и никто не спалъ.

Въ 6 час. 40 мин. утра сигналомъ съ броненосца «Князь Суворовъ» было приказано крейсерамъ—«Олеги» и «Свѣтлана» имѣть пары къ 12 час. дня для боевого хода <sup>1)</sup>).

Утромъ на судахъ эскадры занимались боевыми тревогами и ученіями.

Въ 11 час. утра, когда всѣ узкости пролива были пройдены, эскадра перестроилась въ прежній походный порядокъ, съ транспортами позади.

Суточное плаваніе—180 миль. Средній ходъ—7,5 узла.

Около 2-хъ часовъ дня съ эскадры былъ ясно виденъ городъ Сингапуръ. На рейдѣ его стояли на якорѣ два англійскихъ крейсера.

При проходѣ Сингапура эскадра держалась въ строѣ очень ровно, не растягивалась и шла въ полномъ порядкѣ.

Изъ Сингапура на пересѣчку курса эскадры вышелъ маленький пароходъ подъ флагомъ русскаго консула. На пароходѣ находился консулъ, надворный совѣтникъ Рудановскій. Вице-адми-

<sup>1)</sup> Вахтенный журналъ крейсера «Олеги»—№ 32222, стр. 38.

раль Рождественскій, опасаясь остановкою для принятія консула нарушить порядокъ строя эскадры съ караваномъ транспортовъ, рѣшилъ ограничиться переговоромъ съ консуломъ при посредствѣ миноносца «Бѣдовый», который для этой цѣли немедленно и былъ къ нему посланъ <sup>1)</sup>).

Сдавъ пакеты на миноносецъ, пароходъ догналъ эскадру и нѣкоторое время шелъ рядомъ съ броненосцемъ «Князь Суворовъ». При помощи рупора консулъ передалъ вице-адмиралу Рождественскому, что 5 Марта въ Сингапуръ заходили главныя силы японскаго флота, изъ 22 кораблей, подъ начальствомъ адмирала Того, и что теперь эти силы находятся у Лабуана, на о. Борнео, а къ проливу подходятъ только одиночныя крейсера <sup>1)</sup>).

Изъ главныхъ, переданныхъ консуломъ, новостей, были слѣдующія: наша армія отступила за Телинъ, Главнокомандующимъ вмѣсто генерала Куропаткина назначенъ генераль Линевичъ, отрядъ контръ-адмирала Небогатова 25 Марта вышелъ изъ Джибути.

Въ 7 час. вечера эскадра, пройдя траверзь маяка на островѣ Pedra Branca, вышла изъ пролива и вступила въ Южно-Китайское море.

27 Марта. Ночь прошла спокойно. Въ 5 час. утра эскадра застопорила машины близъ западнаго острова группы Анамба и начала принимать уголь <sup>2)</sup>).

Во время этой погрузки крейсера — «Олегъ», «Изумрудъ», «Ураль», «Терекъ» и «Кубань», отойдя отъ эскадры, наблюдали за горизонтомъ.

Въ 11 час. утра эскадра двинулась дальше.

Суточное плаваніе—157 миль. Средній ходъ—6,5 узла.

Вечеромъ телеграммою съ броненосца «Князь Суворовъ» приказано было крейсерамъ «Олегъ» и «Аврора» перейти изъ крейсерскаго отряда во 2-й броненосный отрядъ и во время боя быть въ хвостѣ кильватерной колонны этого отряда.

28 Марта эскадра въ 7 час. утра прошла острова Анамба.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 78—79. Строевой рапортъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 5 Апрѣля 1905 г. № 1377.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 79. Строевой рапортъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 5 Апрѣля 1905 г. № 1377.

Въ полдень суточное плаваніе—203 мили. Средній ходъ—8,5 узла.

Командующій эскадрою утромъ устроилъ у себя совѣщаніе изъ чиновъ штаба: флагъ-капитана—капитана 1 ранга Клапьеде-Колонга, капитана 2 ранга Семенова и старшаго флагъ-офицера—лейтенанта Свенторжецкаго.

На совѣщаніи адмираломъ былъ поднятъ вопросъ, какого образа дѣйствій слѣдуетъ держаться дальше, въ виду полученнаго извѣстія о выходѣ отряда контръ-адмирала Небогатова изъ Джибути.

Флагъ-капитанъ высказался неопредѣленно.

Капитанъ 2 ранга Семеновъ изложилъ свои соображенія, сводившіяся къ тому, что надо использовать тотъ подъемъ духа, который вызванъ удачнымъ переходомъ черезъ океанъ и счастливымъ проходомъ Малаккского и Сингапурскаго проливовъ, тотъ подъемъ духа, который побѣдилъ переутомленіе, слѣлалъ всѣхъ бодрыми, сильными и здоровыми. По его мнѣнію это не можетъ тянуться долго, физическая усталость должна взять свое и должна наступить реакція, тѣмъ болѣе глубокая, чѣмъ выше былъ первый подъемъ, а потому передерживать этого нельзя—надо идти впередъ <sup>1)</sup>.

Затѣмъ говорилъ лейтенантъ Свенторжецкій. Онъ высказался вполне рѣшительно, слѣдующимъ образомъ:

«По пути во Владивостокъ эскадру ожидаетъ рѣшительное сраженіе съ побѣдоноснымъ японскимъ флотомъ, уже уничтожившимъ первую Тихоокеанскую эскадру, которая была сильнѣе второй. Съ нашей стороны выступать утомленные долгимъ плаваніемъ и тревожными ожиданіями корабли, никогда не испытавшіе разрушительнаго дѣйствія мѣткаго артиллерійскаго огня противника. Въ этомъ сраженіи наша эскадра, вѣроятно, понесетъ жестокія потери, если не будетъ уничтожена вовсе. Надѣяться проскочить, надѣяться на благопріятную погоду, на промахъ непріятели, на удачу, конечно, нельзя: за всю войну счастье упорно стоитъ на сторонѣ японцевъ...

«Допуская даже, что остатки эскадры доберутся до Владивостока, задача, поставленная эскадрѣ <sup>2)</sup>,—завладѣніе моремъ—

<sup>1)</sup> «Расплата». В. Семенова.

<sup>2)</sup> Телеграммою № 244. См. стр. 138.

не будетъ еще выполнена. Послѣ огромнаго перехода суда эскадры будутъ нуждаться во входѣ въ единственный въ порту докъ и въ ремонтѣ. Принимая во вниманіе затруднительность или невозможность получать боевые и всякіе другіе припасы, когда Сибирская желѣзная дорога съ трудомъ удовлетворяетъ нуждамъ сухопутной арміи, неизвѣстность дальнѣйшей судьбы отряда старыхъ судовъ контръ-адмирала Небогатова и транспортовъ эскадры, — должно поставить вопросъ: что же дѣлать дальше? Отвѣчу рѣзко: воспользоваться эффектомъ, который, несомнѣнно, вызвало наше появленіе въ Южно-Китайскомъ морѣ, въ полномъ составѣ и безъ потерь, и поспѣшить заключеніемъ почетнаго мира. Надѣяться на успѣхъ дальнѣйшихъ морскихъ операций и мечтать о чудѣ—нельзя. Къ сожалѣнію, принятіе такого рѣшенія отъ насъ не зависитъ<sup>1)</sup>».

Самъ Командующій эскадрою не высказалъ своего личнаго мнѣнія и, выслушавъ вышеприведенные взгляды приглашенныхъ имъ чиновъ своего штаба, закрылъ совѣщаніе.

На многихъ судахъ эскадры начались приготовленія къ бою: возлѣ орудій подвѣшивали сѣти миннаго загражденія, клали въ нихъ ряды коекъ и устраивали траверзы, которые защищали бы прислугу орудій отъ осколковъ; командиры нѣкоторыхъ судовъ сами приказали выломать и выбросить за бортъ деревянные рубки, рундуки, внутренніе деревянные борта, обшивку, шкапики, ящики и пр.

29 Марта въ 6 час. утра, слѣдуя по пути пароходовъ, идущихъ изъ Сингапура въ Гонгъ-Конгъ, встрѣтили англійскій броненосный крейсеръ «Sutlej», который разошелся съ эскадрою на довольно близкомъ разстояніи. Крейсеръ салютовалъ флагу Командующаго эскадрою. Броненосецъ «Князь Суворовъ» отвѣтилъ ему тѣмъ же числомъ выстрѣловъ.

Въ 8 час. утра мимо эскадры съ лѣвой стороны прошелъ еще одинъ англійскій крейсеръ, который за дальностью разстоянія не салютовалъ<sup>2)</sup>.

Суточное плаваніе—215 миль. Средній ходъ—9 узловъ.

<sup>1)</sup> «Расплата». В. Семенова.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 74. Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 5 Апрѣля 1905 г. № 1376.



Послѣ полдня отъ эскадры отдѣлился госпитальный пароходъ «Орель» и согласно приказанію Командующаго пошелъ въ Сайгонъ, чтобы заpastись провизіей и сдать въ госпиталь больныхъ, а также отправить телеграммы.

Командующій эскадрою телеграфировалъ въ Петербургъ: «29 Марта нахожусь въ 300 миляхъ отъ бухты Камрангъ, въ которой полагаю ожидать приказаній, если не буду атакованъ и недопущенъ въ бухту слѣдящимъ за эскадрою японскимъ флотомъ. Испрашиваю Высочайшее повелѣніе о дальнѣйшемъ движеніи соотвѣтственно положенію дѣлъ на театрѣ военныхъ дѣйствій и положенію Владивостока особенно. Если надо идти дальше, то необходимо очень поспѣшить» <sup>1)</sup>.

«Повидимому японскій флотъ близко, получаемъ безпроводныя телеграммы, намъ непонятныя. Если эскадра нужна еще Владивостоку, если тамъ есть пища для лишнихъ тридцати тысячъ, если остались боевые запасы для флота, то необходимо идти немедленно, не ожидая Небогатова. Потеря одной недѣли была бы трудно поправима. Если будетъ повелѣно идти во Владивостокъ, то необходимо, чтобы Министерство держало это въ тайнѣ, даже отъ старшихъ служащихъ, и поддерживало агентскими телеграммами мнѣніе, что эскадра будетъ ожидать здѣсь соединенія съ Небогатовымъ и съ весеннимъ отрядомъ. Если же поздно уже высылать эскадру во Владивостокъ, то необходимо возвратить ее въ Россію—безъ базы она существовать долго не можетъ» <sup>2)</sup>.

Вышеприведенныя телеграммы были получены въ Петербургѣ 1 Апрѣля.

Вице-адмиралу Рожественскому въ тотъ же день было отвѣчено, что Владивостокъ открытъ съ сухого пути, запасы тамъ есть, и ему слѣдуетъ идти, не ожидая Небогатова.

Вмѣстѣ съ телеграммами и корреспонденціею Командующимъ эскадрою было послано въ Сайгонъ предписаніе командиру крейсера «Діана» капитану 1 ранга князю Ливену—немедленно выслать въ бухту Камрангъ уголь, офицерскую и командную

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 160. Телеграммы в.-адм. Рожественскаго, отъ 29 Марта 1905 г. за №№ 87 и 88.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 157. Изъ телеграммы в.-адм. Рожественскаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, отъ 29 Марта 1905 г.

провизию, а также безотлагательно установить сообщение между Сайгономъ и Камрангомъ, зафрахтовавъ для этой цѣли какой-либо пароходъ мѣстнаго каботажа.

Послѣ встрѣчи съ двумя англійскими крейсерами, другихъ судовъ эскадра больше не видѣла, но ясно обнаруживала телеграфные переговоры англійскихъ судовъ.

По пути эскадры было много встрѣчныхъ и попутныхъ пароходовъ. Эскадра шла въ походномъ порядкѣ, готовая немедленно перестроиться для боя при первомъ извѣстии о появленіи непріятеля.

Развѣдочный отрядъ: крейсера — «Свѣтлана», «Кубань», «Терекъ», «Ураль», «Днѣпръ», и «Ріонъ» — шелъ впереди эскадры, рассыпавшись въ дозорную цѣпь.

Около 5 час. дня крейсеръ «Свѣтлана» телеграфировалъ: «Вижу непріятеля».

На всѣхъ судахъ пробили боевую тревогу и приготовились къ бою.

Крейсера «Жемчугъ» и «Изумрудъ» были посланы впередъ на развѣдку. Вскорѣ оказалось, что произошла ошибка. Развѣдчиковъ вернули. Къ ночи развѣдочный отрядъ, какъ и прежде, выстроился впереди эскадры въ строѣ двойного фронта въ шахматномъ порядкѣ, имѣя крейсера «Жемчугъ» и «Изумрудъ» на флангахъ.

Въ 9-мъ часу вечера крейсеръ «Терекъ» донесъ, что встрѣчный коммерческій пароходъ сообщилъ ему, что видѣлъ отрядъ миноносцевъ къ востоку отъ курса эскадры.

Въ началѣ 11-го часа ночи у броненосца «Наваринъ» произошло поврежденіе въ правой машинѣ, почему онъ долженъ былъ идти подъ одной лѣвой машиной. Эскадра уменьшила ходъ до 4—5 узловъ, но «Наваринъ» отставалъ. Черезъ часъ поврежденіе его было исправлено и эскадра пошла 8-ми узловымъ ходомъ.

30 Марта съ 2 часовъ ночи эскадра шла ходомъ въ 9½ узловъ. Ночь прошла спокойно. Съ разсвѣтомъ эскадра застопорила машины и приступила къ погрузкѣ угля.

Многихъ очень удивило это распоряженіе Командующаго эскадрою. До Камранга оставалось не болѣе 60 миль и тамъ несомнѣнно было бы удобнѣе грузиться, чѣмъ въ океанѣ.

Самъ вице-адмиралъ Рожественскій въ этотъ день съ утра былъ чѣмъ то взволнованъ, былъ раздражителенъ и молчаливъ. Онъ появлялся то на одномъ, то на другомъ мостикѣ броненосца, то не надолго скрывался въ свое помѣщеніе и затѣмъ поднимался и ходилъ по юту.

По его приказанію были запрошены транспорты о количествѣ имѣемаго угля для эскадры, а затѣмъ были запрошены боевыя суда — исправны ли у нихъ котлы и механизмы для дальняго плаванія. Въ отвѣтъ на это почти всѣ суда просили разрѣшенія перебрать и пересмотрѣть кое-что, но на срокъ — всего нѣсколькихъ часовъ. Самый долгій срокъ назначалъ броненосецъ «Наваринъ», но и тотъ обѣщалъ быть готовымъ къ 3 часамъ пополудни.

Суточное плаваніе — 168 миль. Средній ходъ — 7 узловъ.

Въ 3-мъ часу дня на приѣмномъ аппаратѣ беспроводнаго телеграфа стали получаться непонятныя телеграммы. Видно было, что переговаривавшіеся приближались. Поэтому погрузка угля была прекращена, шлюпки подняты, и эскадра, построившись въ дневной походный порядокъ, въ 5 час. пополудни двинулась далѣе, взявъ курсъ на маякъ Radaran, при входѣ въ бухту Камрангъ. Послѣ 3 часовъ дня телеграфировавшія суда замѣтно стали удаляться.

31 Марта около 6 час. утра эскадра подошла ко входу въ Камрангскую бухту и застопорила машины. Миноносцы сейчасъ же были посланы впередъ, чтобы протралить входъ и предполагаемыя якорныя мѣста, какъ въ гавани, такъ и на рейдѣ. Затѣмъ посланы были минныя катера и шестерки, чтобы разставить вѣхи по диспозиціи и произвести промѣръ.

Въ ожиданіи выполненія этихъ подготовительныхъ работъ, эскадра занялась погрузкою угля съ транспортовъ.

Рано утромъ былъ туманъ. Когда онъ разсѣялся, увидѣли между эскадрой и берегомъ пароходъ. Онъ сейчасъ же, какъ только замѣтилъ эскадру, далъ полный ходъ, желая скрыться. Крейсера «Свѣтлана», «Жемчугъ» и «Изумрудъ» были посланы осмотрѣть его. Они догнали его, опросили и, не осматривая, отпустили.

Въ 3-мъ часу дня, когда траленіе подходило къ концу, одинъ за другимъ, по порядку номеровъ диспозиціи, начали входить въ бухту транспорты. Боевыя же суда остались на ночь въ морѣ <sup>1)</sup>).

1 Апрѣля ночь прошла спокойно. Только во 2-мъ часу появился какой-то небольшой пароходъ, шедшій на югъ и направлявшійся между эскадрой и берегомъ. Къ нему были посланы крейсеръ «Жемчугъ» и миноносцы «Блестящій» и «Безупречный», которые его освѣтили и осмотрѣли издали. Пароходъ оказался товаро-пассажирскимъ, каботажнаго плаванія, китайскій. Посланныя къ нему суда провожали его нѣсколько миль, освѣщая лучами прожекторовъ.

Съ разсвѣтомъ боевыя суда эскадры начали входить въ бухту.

Медленно вошелъ 2-й отрядъ броненосцевъ, за нимъ 1-й отрядъ, потомъ крейсера и послѣдними развѣдчики. Для охраны входа, въ морѣ были оставлены крейсера—«Дмитрій Донской» и «Ріонъ».

Войдя въ бухту, суда эскадры становились на якорь по заранѣе разставленнымъ вѣшкамъ. Въ виду чрезвычайной обширности бухты, отряды судовъ разставлялись по диспозиціи очень далеко одинъ отъ другого.

Въ 11 час. 30 мин. утра вся эскадра уже стояла на якорѣ.

Отъ Носси-бе до бухты Камрангъ эскадрою было пройдено 4.560 миль.

Всего же отъ Либавы до Камранга судами, шедшими вокругъ мыса Доброй Надежды, пройдено 16.600 миль, что составитъ въ среднемъ по 180 миль въ сутки при ходѣ 7,5 узла. Расходъ угля, включая и якорныя стоянки, за это время выразился около 12.000 тоннъ на каждый броненосецъ типа «Бородино».

До Владивостока оставалось 2.500 миль.

Бухта Камрангъ состоитъ изъ двухъ главныхъ бухтъ: внутренней, называемой гаванью, и внѣшней, называемой рейдомъ. Рядомъ съ главными бухтами расположено множество мелкихъ бухточекъ. Входовъ въ Камрангскую бухту три: одинъ—чрезвычайно широкій, второй—значительно болѣе узкій и

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 74. Строевой рапортъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 5 Апрѣля 1905 г. № 1376.

третій—довольно широкой, но мелкой. Два послѣднихъ прохода были по приказанію в.-адм. Рождественскаго защищены: первый—бономъ, а второй—на ночь—минными катерами судовъ эскадры. Берега бухты окружены скалистыми горами, достигающими 2.500 ф. высоты.

Одновременно съ эскадрою подошли къ бухтѣ четыре большихъ парохода Гамбургъ-Американской линіи съ 30.000 тоннъ угля, вышедшіе по приказанію адмирала изъ Діега-Суарецъ 10 Марта. У нихъ на гротъ-мачтѣ былъ поднятъ русскій флагъ, на фокъ-мачтѣ—французскій и на гафелѣ—германскій.

Около полдня прибылъ изъ Сайгона присланный княземъ Ливеномъ пароходъ «Dagmar», мѣстнаго германскаго пароходнаго общества. На немъ были присланы депеши, адресованныя въ Сайгонъ Морскимъ Министерствомъ.

Настроеніе личнаго состава эскадры послѣ 28 дневнаго перехода было превосходное и весьма приподнятое.

Немедленно по постановкѣ на якорь всѣ боевыя суда приступили къ привязыванію минныхъ сѣтей, которыя на походѣ были отвязаны.

Изъ распросовъ мѣстныхъ жителей и одного француза, таможеннаго чиновника, штабъ Командующаго эскадрою узналъ, что въ бухту Камрангъ, какъ и въ болѣе сѣверныя бухты Аннамскаго и Тонкинскаго побережья, заходили японскіе крейсера и миноносцы-истребители, повидимому, отряда контръ-адмирала Дева. Они вездѣ занимались изслѣдованіемъ мѣста и промѣрами, а въ бухтахъ, гдѣ есть французскія власти, объясняли свое присутствіе розысками пропавшаго судна.

Общій обзоръ перехода эскадры Индійскимъ океаномъ.

Весь переходъ отъ Мадагаскара до Камранга—въ 4.560 миль—совершенъ эскадрою въ 28 дней при довольно благопріятныхъ обстоятельствахъ погоды. На теченіи было сбережено 160 миль, а шесть остановокъ въ морѣ, каждая почти по 12 часовъ, для погрузки угля и для разныхъ работъ по приведенію механизмовъ въ исправность, составили въ общей сложности 3 сутокъ. Такимъ образомъ, за вычетомъ попутнаго теченія и стоянокъ въ морѣ, можно принять, что 4.400 миль пройдены эскадрою въ 25 сутокъ, т. е. со среднею скоростью

въ  $7\frac{1}{3}$  узла. Временами эскадра двигалась по  $8\frac{1}{2}$  и даже по 9, а на короткіе промежутки—по  $9\frac{1}{2}$  узловъ.

Небольшая средняя скорость получалась въ зависимости отъ поврежденій на отдѣльныхъ корабляхъ, заставлявшихъ всю эскадру уменьшать ходъ и стопорить машины. Такихъ остановокъ было 112, въ томъ числѣ 39 разъ рвались буксирные перлиня, на которыхъ транспорты вели миноносцы, а остальные 73 случая относятся къ поврежденіямъ котловъ, механизмовъ, рулей и проч.

Болѣе всѣхъ другихъ задерживалъ движеніе эскадры броненосецъ «Сисой Великій», требовавшій остановокъ или уменьшенія скорости 12 разъ,—большею частью для заглушенія лопнувшихъ трубокъ въ холодильникахъ, 4 раза изъ-за поломокъ въ рулевой машинѣ и 1 разъ для замѣны клапановъ воздушнаго насоса и исправленія поврежденія въ котлѣ.

Броненосцы «Князь Суворовъ» и «Бородино» совсѣмъ отказались отъ пользованія электрическимъ приводомъ руля и оставались при одномъ—паровомъ. Въ главныхъ механизмахъ судовъ эскадры поврежденій не было.

Миноносцы сдѣлали большую часть пути на буксирѣ транспортовъ.

Занятія и ученія велись ежедневно, какъ и во время похода эскадры до Мадагаскара. Артиллерійскихъ стрѣльбъ не было ни одной.

О переходѣ Индійскимъ океаномъ вице-адмиралъ Роже-ственскій доносилъ слѣдующее <sup>1)</sup>:

«Для соединенія эскадры съ отрядомъ контръ-адмирала Небогатова можно было: или эскадрѣ идти изъ Носси-бе въ Джибути, или отряду идти изъ Джибути въ Носси-бе, или обоимъ направиться въ условленное рандеву въ морѣ или у нейтральнаго порта.

«Въ первыхъ двухъ случаяхъ эскадрѣ или отряду пришлось бы сдѣлать лишній переходъ въ 2.200 миль, такъ какъ Китайское море совершенно одинаково удалено отъ Джибути и отъ Мадагаскара. Рѣшиться на пробѣгъ лишнихъ 2.200 миль съ кораблями, уже сильно разстроенными продолжительнымъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11. Строевой рапортъ в.-адм. Роже-ственскаго, отъ 5 Апрѣля 1905 г. № 1376.

плаваніемъ, безъ портовыхъ средствъ, значило-бы рисковать ихъ способностью къ дальнѣйшему плаванію. Избравъ встрѣчу въ морѣ, пришлось бы мѣстомъ встрѣчи назначить пунктъ, не слишкомъ много отклоняющій, какъ эскадру, такъ и отрядъ, отъ ихъ кратчайшаго пути, а, значить, очень отдаленный отъ обоихъ исходныхъ пунктовъ. Но такъ какъ ни отрядъ, съ его печальными кораблями и транспортами, ни эскадра, обремененная также транспортами и достаточнымъ числомъ ненадежныхъ кораблей и совершенно разстроенныхъ миноносцевъ, не могли бы опредѣлить времени, потребнаго на переходъ значительнаго разстоянія, то рандеву въ морѣ могло бы привести къ крупному недоразумѣнію.

«Необходимо было, слѣдовательно, для соединенія эскадры съ отрядомъ остановиться на рандеву въ нейтральномъ портѣ. Изъ всѣхъ же подобныхъ портовъ или бухтъ мы могли бы рассчитывать только на французскіе. Англичане, голландцы, американцы спѣлись для противодѣйствія нашимъ попыткамъ найти пріютъ въ ихъ портахъ или территоріальныхъ водахъ.

«Безъ сомнѣнія, и французское правительство будетъ протестовать противъ нашего пребыванія въ таковыхъ съ стратегическими цѣлями, но оно не обратится ни къ англичанамъ, ни къ американцамъ, чтобы употребить противъ насъ силу. Безъ всякаго сомнѣнія, протестъ будетъ простою формальностью.

«Такимъ образомъ, для соединенія эскадры съ отрядомъ необходимо было избрать Кохинхину, такъ какъ ближе не было французскихъ владѣній. Слѣдовательно, эскадрѣ и отряду неизбежно было проходить опасныя узкости въ разное время, а при этомъ условіи было необходимо, чтобы болѣе сильная часть, т. е. эскадра, прошла узкости ранѣе. Болѣе раннее прибытіе эскадры полезно и для сбереженія времени на необходимыя починки послѣ перехода въ четыре съ половиною тысячи миль.

«Эскадра, состоящая, съ транспортами и миноносцами, изъ 45 судовъ, не могла бы дойти до мѣста безъ болѣе или менѣе серьезныхъ поврежденій. Нельзя было не ожидать, что и японцы сдѣлаютъ все возможное, чтобы нанести эскадрѣ наибольшій вредъ и воспользуются именно узкостями, для своихъ цѣлей. Время прохожденія нами узкостей, какъ и всѣ

движенія наши, должны были быть имъ въ точности извѣстны, при посредствѣ англійскихъ крейсеровъ, которые слѣдятъ за эскадрою и за отрядомъ по всему пути черезъ Индійскій океанъ.

«Было предусмотрѣно, что если японцы ударятъ на эскадру всѣмъ своимъ флотомъ, то эскадра потерпитъ, конечно, больше, чѣмъ потеряла бы, находясь въ соединеніи съ отрядомъ контръ-адмирала Небогатова; но присутствіе этого отряда только и позволяло бы рассчитывать на нѣсколько меньшія потери, перевѣсъ же въ силѣ оставался бы за японскимъ флотомъ.

«Отрядъ контръ-адмирала Небогатова не имѣлъ ни времени, ни средствъ научиться стрѣльбѣ; передъ самымъ отплытіемъ изъ Ливавы почти на всѣхъ судахъ этого отряда были смѣнены командиры, умѣвшіе управлять своею артиллеріею и учившіеся этому дѣлу каждый не менѣе трехъ лѣтъ, а вмѣсто нихъ назначены такіе, которые не плавали на корабляхъ, носящихъ артиллерію, и провели большую часть своей службы на минныхъ учебныхъ судахъ, въ минномъ классѣ и въ лѣтнихъ баракахъ на Тейкаръ-Сари, близъ Транзунда. Въ такихъ рукахъ корабли, специально артиллерійскіе, потеряли девять десятыхъ своей силы, а потому и эскадра, не соединенная съ отрядомъ контръ-адмирала Небогатова, фактически лишалась лишь очень небольшого приращенія силы.

«Слѣдовало бы, конечно, предполагать, что японцы обрушатся на эскадру всѣмъ своимъ флотомъ, которому въ настоящую пору нѣтъ никакой работы на сѣверѣ.

«Въ первый періодъ войны они берегли флотъ именно затѣмъ, чтобы противопоставить его Балтійской эскадрѣ. Теперь этотъ моментъ наступилъ и имъ не было бы основанія воздерживаться отъ рѣшительныхъ военныхъ дѣйствій. Если же японцы предпочли бы наносить намъ вредъ, не рискуя линейными кораблями, а ограничиваясь ночными минными атаками и, можетъ быть, атаками подводныхъ лодокъ въ узкостяхъ, тогда раздѣльное слѣдованіе эскадры и отряда было бы только къ нашей выгодѣ.

«Съ отрядомъ контръ-адмирала Небогатова слѣдуютъ семь или восемь транспортовъ, такъ что приходится на каждые два артиллерійскіе корабли три транспорта.



«Если бы отрядъ соединился съ эскадрою, то на 24 транспорта пришлось бы 25 артиллерійскихъ кораблей, такъ что шансы непріятели поразить ночью военный корабль, а не транспортъ, увеличились бы болѣе, чѣмъ на 50%.

«Сопоставляя все вышеизложенное, можно придти къ заключенію, что эскадра поставлена была въ необходимость пересѣчь Индійскій океанъ и проходить узкости Малаккского пролива или Зондскаго архипелага раздѣльно отъ транспортовъ контръ-адмирала Небогатова, хотя и ожидала встрѣтить по ту сторону Индійскаго океана японскій флотъ въ полномъ составѣ.

«Принимая во вниманіе растлѣвающее дѣйствіе Носсибейской стоянки и приближеніе времени года, когда пропадала возможность протащить черезъ весь океанъ на буксирѣ миноносцы, я пришелъ къ заключенію, что эскадра должна была либо торопиться пересѣчь океанъ, либо отказаться вовсе отъ этого предпріятія.

«Около половины Февраля Гамбургъ-Американская линія согласилась, наконецъ, послать собранные въ Діего-Суарецъ пароходы съ нашимъ углемъ въ одинъ изъ портовъ Кохинхины, преподавъ своимъ капитанамъ указанія отнюдь не стараться избѣгать японскихъ крейсеровъ и непрекословно исполнять ихъ приказанія. Отъ обязательства же своего—отпускать эскадрѣ уголь въ морѣ на заранѣе указанномъ рандеву—компанія категорически отреклась.

«Такъ какъ на находившихся при эскадрѣ транспортахъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, Добровольнаго флота, Восточно-Азіатскаго и Сѣвернаго обществъ угля помѣщалось меньше одного усиленнаго запаса, помѣщеннаго на военныхъ судахъ, то необходимо было обождать присоединенія къ эскадрѣ транспорта «Иртышъ» и отказаться отъ предположенія возвратитъ въ Одессу тихоходный пароходъ Сѣвернаго Общества «Князь Горчаковъ».

«Передъ выходомъ изъ Носси-бе необходимо было пополнить снабженіе судовъ эскадры сухарями или мукой для выпечки хлѣба.

«На Мадагаскарѣ можно было получить только пшеничную муку плохого качества и въ очень ограниченномъ количествѣ. Когда въ Носси-бе привезли все, что было возможно получить

въ Маюнгѣ и въ Діего-Суарецѣ, то на рынкѣ оказалось 30 тоннъ муки. Эскадра же расходовала въ одинъ день 10 тоннъ.

«Торговцы обратились къ французскому правительству съ просьбою уступить имъ сколько возможно муки изъ казенныхъ складовъ. Разрѣшеніе было получено. Но и этимъ путемъ прибавилось только 20 тоннъ муки, слежавшейся и для эскадры непригодной. Судовые хлѣбопеки не умѣли выпекать хлѣбъ даже изъ хорошей пшеничной муки. Нашелся пекаръ, который обучалъ ихъ приготовленію дрожжей изъ хмѣля, но и самъ этотъ пекаръ не могъ добиться, чтобы при очень высокой температурѣ наружнаго воздуха, въ судовой обстановкѣ, тѣсто всходило.

«Пробовали пользоваться закваскою ржаного хлѣба, примѣшивая пять частей пшеничной муки къ одной части ржаной муки, но получали не съѣдобную, клейкую въ горячемъ состояніи и твердую по охлажденіи, массу. Поэтому пришлось ожидать прибытія въ Носси-бе зафрахтованнаго Гинсбургомъ нѣмецкаго парохода «Регина», на которомъ въ числѣ 4.000 тоннъ разнаго груза для эскадры находилось 500 тоннъ морскихъ сухарей.

«Транспортъ «Иртышъ» прибылъ въ Носси-бе 27 Февраля. Къ сожалѣнію, на немъ, кромѣ угля, не оказалось никакихъ матеріаловъ. Между тѣмъ, эскадра ожидала, что именно на «Иртышѣ» будетъ прислана хотя бы часть второго комплекта боевыхъ запасовъ, которыхъ не было въ наличіи при отплытіи эскадры изъ Либавы, но которые должны были поступать въ Либаву по мѣрѣ доставки съ заводовъ.

«О невысылкѣ боевыхъ запасовъ на «Иртышѣ» приходится сожалѣть тѣмъ болѣе, что вслѣдъ за разгромомъ нашей арміи подъ Мукденомъ надо было ожидать паденія Владивостока, гдѣ еще единственно представлялось бы возможнымъ пополнить боевые запасы.

«Вообще съ транспортомъ «Иртышъ» распорядились очень странно.

«Когда я телеграммами просилъ выслать на «Иртышѣ» въ Портъ-Саидъ, если не все обмундированіе, то хотя бы 12.000 паръ сапогъ для босой команды, Главное Управленіе Кораблестроенія и Снабженій мнѣ отвѣтило, что «Иртышъ» долженъ проходить Портъ-Саидъ 9 Января, а сапоги могли бы быть доставлены туда лишь 12 Января, и потому Главное Управленіе не взяло

на себя доложить начальству о задержаніи «Иртыша» въ Портъ-Саидѣ на три дня.

«Команда эскадры осталась босою и терпитъ истинныя бѣдствія, особенно при погрузкѣ угля, а «Иртышъ», выйдя изъ Портъ-Саида 9 Января, присоединился къ эскадрѣ лишь 27 Февраля, черезъ 49 дней, тогда какъ на переходъ ему требовалось лишь 16 дней.

««Иртышъ»—транспортъ въ 16.000 тоннъ водоизмѣщенія—привезъ едва 8.000 тоннъ угля и больше ровно ничего. Эскадрѣ приходится заботиться о провизіи для команды, о машинныхъ матеріалахъ и о водѣ для механизмовъ и котловъ. Онъ не привезъ даже денегъ: свои кредитивы вмѣстѣ съ ревизоромъ онъ отослалъ изъ Джибути для размѣна въ Портъ-Саидѣ, но долженъ былъ уйти, не дождавшись возвращенія ревизора.

«2 Марта въ Носси-бе прибылъ нѣмецкій пароходъ «Регина», на которомъ были высланы сухари, коровье масло, чай, немного солонины, 15 тоннъ мороженого мяса и около 4000 тоннъ машинныхъ и шхиперскихъ матеріаловъ.

«По окончаніи приѣма необходимыхъ пищевыхъ продуктовъ съ парохода «Регина», эскадра, 3 Марта въ 3 часа дня, снялась съ якоря изъ Носси-бе.

«Пароходу «Регина» было указано идти въ Сайгонъ, а четыремъ нѣмецкимъ угольнымъ пароходамъ, находившимся въ Діего-Суарецъ, посланы запечатанные пакеты съ флагъ-офицеромъ, лейтенантомъ Кржижановскимъ, который долженъ былъ самъ отправиться на одномъ изъ этихъ угольныхъ пароходовъ по назначенію.

«Обойдя кругомъ мыса Доброй Надежды съ транспортами—«Метеоръ» (Русскаго Общества Пароходства и Торговли), «Малайя» и «Корея» (Восточно-Азіатскаго Общества) съ среднею скоростью 9 узловъ на переходахъ отъ 1000 до 2700 миль, я предполагалъ, что съ присоединеніемъ транспортовъ Добровольнаго флота, которые значатся въ «Морскомъ Спискѣ» обладающими скоростью хода отъ 12 до 13 узловъ, эскадра пойдетъ въ среднемъ также не менѣе 9 узловъ, особенно имѣя въ виду, что суда Добровольнаго флота имѣли уже практику отряднаго плаванія на протяженіи слишкомъ 4000 миль подъ командою контръ-адмирала Фелькерзама. Но, при самомъ слабомъ подобіи строя, не только девятиузловой ходъ, но и восьми-

узловой оказывался не по силамъ пароходамъ Добровольнаго флота.

«Не учившись ходить болѣе 12 узловъ, я буду вынужденъ и въ бою маневрировать только 12 узловымъ ходомъ.»

«Ровно черезъ 23 дня плаванія, 26 Марта, эскадра проходила въ виду Сингапура и была встрѣчена нашимъ консуломъ, надворнымъ совѣтникомъ Рудановскимъ, выѣхавшимъ на паровомъ катерѣ въ море. Было очень трудно остановить эскадру съ караваномъ транспортовъ, чтобы принять консула на «Суворовѣ». Потребовалось бы въ виду Сингапура не менѣе двухъ часовъ строить этотъ расплзающійся при каждой остановкѣ караванъ.

«Поэтому я вынужденъ былъ ограничиться переговорами съ консуломъ при посредствѣ миноносца.

«Консулъ могъ сообщить о нашей арміи лишь то, что я зналъ на Мадагаскарѣ, т. е., что она съ огромными потерями отошла къ Телину. О японскомъ флотѣ консулъ рассказалъ, что 5 Марта главныя силы японскаго флота, изъ 22 кораблей, подъ начальствомъ адмирала Того, приходили на рейдъ Сингапура, что теперь эти силы у Лабуана (на островѣ Борнео), а къ проливу подходятъ только одиночные крейсера.

«На вопросъ, видѣлъ ли самъ консулъ флотъ японцевъ, онъ отвѣчалъ отрицательно, но прибавилъ, что подводныя лодки японцевъ находятся въ настоящее время въ Малаккскомъ проливѣ, т. е. позади эскадры. Очевидно было, что консулъ сообщаетъ лишь непровѣренные слухи, но не могло быть сомнѣнія, что какая-нибудь часть японскаго флота находится въ сосѣдствѣ съ проливами.

«Поэтому приходилось озаботиться пополненіемъ угля въ ямахъ миноносцевъ и крейсеровъ, а потому на другой день, 27 Марта, съ разсвѣтомъ эскадра застопорила машины близъ западнаго изъ острововъ группы Анамба, для погрузки угля.

«29 Марта въ полдень съ пути были посланы черезъ Сайгонъ въ Петербургъ телеграммы о нахожденіи эскадры, которыми испрашивалось повелѣніе относительно дальнѣйшаго слѣдованія во Владивостокъ, не ожидая отряда контръ-адмирала Небогатова.

«Вмѣстѣ съ телеграммами послано было предписаніе капитану 1 ранга князю Ливену <sup>1)</sup> немедленно посылать изъ Сайгона въ бухту Камрангъ уголь, о погрузкѣ котораго на пароходы въ ожиданіи эскадры я просилъ въ девяти телеграммахъ изъ Носси-бе, посланныхъ въ промежутокъ времени съ 5-го до 21-го Февраля.

«1 Апрѣля утромъ эскадра стала на якорь въ бухтѣ Камрангъ.

«Одновременно съ эскадрою подошли къ бухтѣ 4 большихъ парохода Гамбургъ-Американской линіи съ 30.000 тоннъ угля, отправленные мною изъ Діего-Суарецъ 10 Марта, т. е. семью днями позднѣе выхода эскадры изъ Носси-бе».

---

<sup>1)</sup> Командиръ крейсера «Діана».

## Г Л А В А X.

### 2-я Тихоокеанская эскадра у береговъ Аннама.

---

Затрудненія съ углемъ и задержка эскадры у береговъ Аннама. Дипломатическія затрудненія. Эскадра въ бухтѣ Камрангъ. Недостатокъ боевыхъ припасовъ. Ожиданіе встрѣчи съ непріателемъ. Эволюціи эскадры. Снабженіе углемъ. Состояніе беспроволочнаго телеграфированія на эскадрѣ. Эскадра должна покинуть территоріальныя воды Франціи въ 24 часовой срокъ. Выходъ эскадры изъ бухты Камрангъ. Заходъ въ бухту Ванъ-Фонгъ. Встрѣча праздника Св. Пасхи. Безпокойство адмирала о недостаткѣ угля во Владивостокѣ. Выходъ эскадры въ море. Возвращеніе въ бухту Ванъ-Фонгъ. Повтореніе протеста французскаго правительства о нарушеніи эскадрою нейтралитета Франціи. Болѣзнь контръ-адмирала Фелькерзама. Инструкція транспортамъ на случай встрѣчи эскадры съ непріателемъ. Выходъ эскадры изъ бухты Ванъ-Фонгъ. Присоединеніе отряда контръ-адмирала Небогатова. Настроеніе и здоровье вице-адмирала Рожественскаго.

---

Затрудненія съ углемъ и задержка эскадры у береговъ Аннама. Командующій эскадрою просилъ Морское Министерство заказать уголь черезъ агентовъ въ портахъ Дальняго Востока. Несмотря на неоднократныя настоянія вице-адмирала Рожественскаго, требованіе это не было своевременно исполнено и къ приходу эскадры въ Тихій океанъ уголь не былъ заготовленъ въ такомъ количествѣ, которое представлялось необходимымъ Командующему эскадрою для операцій вдали отъ единственной базы—Владивостока.

Недостаточная обезпеченность эскадры углемъ и извѣстіе о сравнительно близкомъ отъ эскадры нахожденіи отряда судовъ контръ-адмирала Небогатова побудили Командующаго эскадрою выжидать у береговъ Аннама присоединенія къ эскадрѣ этого отряда.

Въ своемъ рапортѣ по приходѣ въ Камрангъ вице-адмиралъ Рожественскій доносилъ <sup>1)</sup>:

«Въ полдень въ день прихода эскадры въ Камрангъ прибылъ изъ Сайгона присланный княземъ Ливеномъ пароходъ «Dagmar», мѣстнаго германскаго пароходнаго общества. Отъ капитана парохода я узналъ, что ни въ Сайгонѣ, ни у мыса St. James нѣтъ парохода «Регина» съ машинными матеріалами, которому я приказалъ слѣдовать изъ Носси-бе прямо въ Сайгонъ, разрѣшивъ остаться лишь нѣсколько дней послѣ ухода эскадры. Пароходъ «Регина», какъ быстроходный, долженъ былъ прибыть въ Сайгонъ ранѣе четырехъ германскихъ угольщиковъ, вышедшихъ съ Мадагаскара семью днями позже эскадры и слѣдовавшихъ, по моему распоряженію, со скоростью 200 миль въ сутки.

«Отсутствіе «Регины» порождаетъ опасеніе за этотъ пароходъ: надо думать, что онъ захваченъ японцами въ проливѣ <sup>2)</sup>).

«30.000 тоннъ, доставленныхъ четырьмя нѣмецкими пародами изъ Діего-Суарець, далеко не покрываютъ, однако, потребности эскадры въ углѣ, такъ какъ почти половина этого груза приходится на долю однихъ только вспомогательныхъ крейсеровъ «Кубань», «Терекъ», «Ураль», «Ріонъ» и «Днѣпръ».

«Поэтому я былъ крайне подавленъ, узнавъ изъ письма князя Ливена, что имъ не приготовлено ни одного парохода съ углемъ, что онъ старается найти теперь нужные пароходы, но полагаетъ, что это не удастся.

«Такимъ образомъ, предположеніе — быстро пополнить запасы угля и двинуться къ Владивостоку—оказывалось неосуществимымъ, и японцамъ оставлена возможность получить объ эскадрѣ вѣрнѣйшія свѣдѣнія и производить соотвѣтственное сосредоточеніе своихъ силъ.

«Пользуясь территоріальными водами Франціи, эскадра не можетъ предпринять никакихъ крейсерскихъ операцій, дабы не вызвать англо-американскаго протеста противъ устройства въ нейтральномъ портѣ базы для таковыхъ. Эскадра ограничивается, поэтому, высылкою одного крейсера и пары миноносцевъ для сторожевой службы днемъ, съ придачею отряда минныхъ катеровъ на ночь.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11. Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 5 Апрѣля 1905 г. № 1376.

<sup>2)</sup> Пароходъ «Регина», выйдя изъ Носси-бе, разбился у о. Мадагаскара.

«Завтра, 6 Апрелья, предполагено выйти съ эскадрою для эволюцій и послать три вспомогательныхъ крейсера конвоировать четыре своихъ транспорта въ Сайгонъ. Повторять это, однако же, не придется, за недостаткомъ угля».

Французское правительство было очень встревожено появленіемъ эскадры вице-адмирала Рожественскаго въ территоріальныхъ водахъ ея колоній и дѣятельностью эскадры, выразившейся, между прочимъ, въ остановкѣ и осмотрѣ нѣсколькихъ коммерческихъ пароходовъ, проходившихъ мимо Камранга подъ нейтральнымъ флагомъ. Изъ опасенія нареканій въ нарушеніи нейтралитета, французское правительство потребовало удаленія эскадры изъ предѣловъ территоріальныхъ водъ своей Тонкинской колоніи. Давленіе въ этомъ направленіи производилось, какъ непосредственно французскими колоніальными властями на Командующаго эскадрою, такъ и черезъ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ на высшее морское начальство въ Петербургѣ.

Французскія власти ставили въ упрекъ вице-адмиралу Рожественскому не только продолжительное пребываніе его эскадры въ территоріальныхъ водахъ французской колоніи, въ непосредственной близости къ театру военныхъ дѣйствій, но и неправильное его пониманіе объявленныхъ французскимъ правительствомъ правилъ деклараціи о нейтралитетѣ и безцеремонное его обращеніе съ мѣстными колоніальными властями и нежеланіе сообразовать свои дѣйствія съ политическими интересами Франціи,—хотя и дружественной Россіи, но не союзной съ нею въ войнѣ противъ Японіи <sup>1)</sup>).

Отсутствіе предварительнаго дипломатическаго соглашенія по этому чрезвычайно важному для успѣха нашихъ морскихъ операцій на театрѣ военныхъ дѣйствій вопросу—о возможности пользованія для 2-й эскадры французскими портами въ Тихомъ океанѣ—сказалось здѣсь съ особенною силою.

Предписанія изъ Петербурга не стѣсняли свободы дѣйствій Командующаго эскадрою, но дипломатическая неподготовленность

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 190. Всеподаниѣйшій докладъ Министра Иностранныхъ Дѣлъ, отъ 27 Апрелья 1905 г.



стоянки у Аннамскаго побережья весьма затрудняла положеніе эскадры.

Вице-адмиралу Рожественскому по всёмъ этимъ вопросамъ часто приходилось входить въ сношенія и переговоры съ французскими властями колоніи и съ первыхъ же шаговъ его при этомъ выяснилось все неудобство отсутствія въ Сайгонѣ нашего представителя Министерства Иностранныхъ Дѣлъ. По этому поводу адмиралъ телеграфировалъ въ Петербургъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ: «Въ Сайгонѣ нѣтъ никакого чиновника нашего Министерства Иностранныхъ Дѣлъ. Въ такое серьезное время нельзя сноситься съ сосѣдними консулами. Этимъ эскадра совершенно отрѣзана».

Вслѣдствіе такихъ затрудненій 2-я Тихоокеанская эскадра, оставаясь въ водахъ Аннама цѣлый мѣсяць, скиталась изъ одной его бухты въ другую.

Эскадра въ бухтѣ Камрангъ. Недостатокъ боевыхъ припасовъ.

2 Апрѣля съ ранняго утра и въ два послѣдующихъ дня суда эскадры перегружали уголь: съ нѣмецкихъ пароходовъ на боевые суда и на эскадренные транспорты.

Днемъ въ бухту Камрангъ прибылъ французскій крейсеръ «Descartes» подъ флагомъ к.-адм. де-Жонкьеръ и оставался на якорѣ все время пока въ бухтѣ находилась наша эскадра. По временамъ онъ уходилъ только на короткое время въ Сайгонъ<sup>1)</sup>.

Приказомъ по эскадрѣ вице-адмиралъ Рожественскій предписалъ на всѣхъ боевыхъ судахъ и на транспортахъ, гдѣ находятся военныя запасныя команды, и, по возможности, на прочихъ транспортахъ—учредить отдѣльный постъ изъ сигнальщиковъ или ихъ подручныхъ, съ обязательною смѣною черезъ два часа, для наблюденія за поверхностью воды во всѣ стороны отъ корабля на разстояніяхъ до четырехъ кабельтовоу отъ борта. Наблюденіемъ этимъ должны были быть предотвращаемы покушенія непріятели взорвать корабли подводными лодками. На вновь учреждаемые посты возлагалась обязанность замѣтить во время перископы подводныхъ лодокъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 11, стр. 75. Строевой рапортъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 5 Апрѣля 1905 г. № 1376.

Командующій эскадрою, безпокоясь тѣмъ, что съ транспортомъ «Иртышъ», присоединившимся къ эскадрѣ 27 Февраля, не бытъ присланъ ожидаемый второй комплектъ боевыхъ запасовъ, запросилъ телеграммою Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, когда, куда и на какихъ пароходахъ отосланы вторые комплекты боевыхъ запасовъ <sup>1)</sup>. Министерство отвѣтило, что второй комплектъ боевыхъ запасовъ для эскадры весь отправленъ по желѣзной дорогѣ во Владивостокъ и большая часть его уже находится тамъ, а остальная часть въ пути; моремъ же запасы не посылались—въ виду риска, а изготовить два комплекта для посылки обоими путями—не было времени.

3 Апрѣля изъ Сайгона прибылъ зафрахтованный княземъ Ливеномъ пароходъ «Eridan» и доставилъ на эскадру свѣжую провизию, зелень и почту.

Командующій эскадрою приказомъ отдалъ нижеслѣдующія распоряженія по эскадрѣ и объявилъ, что въ случаѣ появленія въ виду бухты значительныхъ силъ непріятеля адмиралъ предполагаетъ съ главными силами эскадры, т. е. съ обоими броненосными отрядами, крейсерами «Жемчугъ» и «Изумрудъ» и 1-мъ отдѣленіемъ миноносцевъ, а также съ крейсерскимъ отрядомъ въ составѣ—«Олегу», «Аврора» и «Дмитрій Донской»—выйти въ море и вступить въ бой съ непріятелемъ.

Этимъ приказомъ мѣста «Жемчугу», «Изумруду» и миноносцамъ были указаны какъ для боевого порядка при встрѣчѣ эскадрою непріятеля въ морѣ: назначеніе ихъ—оберегать фланги линіи броненосцевъ отъ минныхъ атакъ. Мѣсто крейсерскому отряду было назначено за серединой линіи броненосцевъ, въ сторонѣ, противоположной непріятелю и внѣ его перелетовъ; назначеніе ихъ—дѣйствовать противъ крейсеровъ непріятеля, пытающихся обойти фланги линіи броненосцевъ и поставить ихъ въ два огня, а также прикрытіе и оказаніе помощи судамъ броненоснаго отряда, потерпѣвшимъ отъ непріятеля или отъ аваріи. При этомъ «Олегу» и «Аврорѣ» предоставлено дѣйстви-

<sup>1)</sup> Арх. в. шв. 4. Дѣло № 199, стр. 164. Телеграмма в.-адм. Рождественскаго № 90, полученная въ Петербургѣ 4 Апрѣля 1905 г.

вать и наступательно, если противникъ окажется имъ по силамъ, но «Донскому», не обладающему должною скоростью хода, приказано было не увлекаться наступленіемъ и держаться отъ броненосцевъ на такомъ разстояніи, чтобы онъ всегда могъ уйти подъ защиту ихъ, не рискуя быть отъ нихъ отрѣзаннымъ.

Для защиты на рейдѣ транспортовъ отъ нападенія на нихъ крейсеровъ или миноносцевъ непріятели во время отсутствія главныхъ силъ, въ бухтѣ оставались: развѣдочный отрядъ, крейсера—«Алмазь», «Днѣпръ» и «Ріонъ», 2-е отдѣленіе миноносцевъ и всѣ минные катера.

Съ уходомъ главныхъ силъ, всѣ суда, защищающія транспорты, кромѣ самихъ транспортовъ, снимаются съ якоря. «Алмазь» долженъ остаться во внутренней гавани при транспортахъ. Прочіе крейсера должны выходить на внѣшній рейдъ и, слѣдуя въ одной колоннѣ по порядку номеровъ въ кильватеръ крейсеру «Свѣтлана», держаться подъ парами у мыса Камрангъ. Между островомъ и берегомъ должно держаться 2-е отдѣленіе миноносцевъ. Минные катера должны стоять готовѣ въ скрытыхъ мѣстахъ между островами у входа въ бухту.

Въ зависимости отъ обстоятельствъ и силъ непріятели, начальникъ развѣдочнаго отряда долженъ будетъ или выжидать приближенія непріятели или выходить въ море для боя съ нимъ передъ входомъ въ бухту, сохраняя, однако, всегда такое положеніе, чтобы непріятель не могъ въ обходъ его проникнуть къ мѣсту стоянки транспортовъ.

Противъ отдѣльныхъ судовъ, пытающихся произвести такой прорывъ, должна вестись атака миноносцами 2-го отдѣленія, слѣдующими при крейсерахъ, а при входѣ въ самую бухту ихъ должны встрѣчать минные катера, которые до послѣдняго момента не должны обнаруживать своего присутствія.

Всѣ оставленные эскадрою на водѣ катера располагаются передъ входомъ на внутренній рейдъ и слѣдятъ за возможнымъ появленіемъ подводныхъ лодокъ, которыхъ уничтожаютъ тараненіемъ.

Если, несмотря на всѣ принятыя мѣры, непріятель появится передъ входомъ на внутренній рейдъ, его должны встрѣтить огнемъ «Алмазь», «Камчатка», «Анадырь» и «Иртышъ». Послѣдніе три должны были стоять вполне готовыми, чтобы

дать ходъ, если непріятель проникнетъ на самый внутренній рейдъ, и дѣйствовать противъ него таранными ударами <sup>1)</sup>).

По приказанію Командующаго эскадрою, флагманскій корабельный инженеръ Политовскій, вмѣстѣ съ другими корабельными инженерами, плававшими на эскадрѣ, осматривалъ 4 и 5 Апрѣля на всѣхъ броненосцахъ и крейсерахъ I ранга отсѣлки и бортовые коридоры, провѣряя также непроницаемость горловинъ и исправность приборовъ, обезпечивающихъ непотопляемость <sup>2)</sup>).

Ежедневно суда эскадры производили стрѣльбу по щитамъ изъ орудій при помощи вспомогательныхъ стволовъ.

Контръ-адмиралъ Энквистъ перенесъ свой флагъ съ крейсера «Алмазь» на крейсеръ «Олего», а завѣдующій транспортами капитанъ I ранга Радловъ перешелъ на крейсеръ «Алмазь».

Всѣ суда были заняты приѣмкою угля, матеріаловъ и припасовъ съ транспортовъ и съ парохода «Eridan». Транспорты—«Кіевъ», «Китай», «Юпитеръ» и «Князь Горчаковъ» были со всѣмъ разгружены. 6 Апрѣля они въ 6 час. утра снялись съ якоря и пошли въ Сайгонъ подъ конвоемъ крейсеровъ «Кубань», «Ураль» и «Терекъ».

6 Апрѣля въ 8 час. утра всѣ броненосцы эскадры и крейсеръ «Аврора» стройной колонной вышли въ море, опредѣляли девіацію и маневрировали, производя простѣйшія эволюціи. Къ двумъ часамъ дня всѣ суда вернулись на рейдъ и стали на якорь по диспозиціи.

Недостаточный запасъ угля для дальнѣйшаго походнаго движенія эскадры на сѣверъ—сильно озабочивалъ Командующаго эскадрою. Черезъ недѣлю стоянки въ бухтѣ Камрангъ, онъ телеграфировалъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ: «Слѣдуя въ Камрангъ, я послалъ черезъ Сайгонъ телеграммы о необходимости немедленно идти во Владивостокъ, рассчитывая, что въ Сайгонѣ приготовленъ уголь. Оказалось, что, невзирая на мои ходатайства, много разъ повторенныя, начиная съ Января, въ Сайгонѣ не сдѣлано никакихъ приготовленій.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 3 Апрѣля 1905 г. № 182.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 3 Апрѣля 1905 г. № 183.

Теперь вынужденъ посылать свои пустые транспорты для нагрузки нашимъ углемъ, если онъ не окажется расхищеннымъ, — отсюда задержка дальнѣйшаго движенія на неопредѣленное время и потеря всѣхъ выгодъ внезапности».

7 Апрѣля въ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. вечера вернулись на рейдъ и стали на якорь крейсера—«Кубань», «Ураль» и «Терекъ», отконвоировавъ до мыса St. James разгруженные транспорты. Они донесли, что непріятеля въ морѣ не видѣли.

**Состояніе беспроволочнаго телеграфированія на эскадрѣ.**

Командующій эскадрою приказомъ объявилъ о весьма неудовлетворительномъ состояніи беспроволочнаго телеграфированія на эскадрѣ. «Упорный восьмимѣсячный трудъ по водворенію на эскадрѣ беспроволочнаго телеграфированія» — говоритъ адмиралъ въ приказѣ—«увѣнчался слѣдующими результатами: вчера, 6 Апрѣля, когда броненосцы были въ морѣ, потребовалось передать экстренное приказаніе Завѣдующему транспортами; въ продолженіе 1 часа 15 минутъ станція флагманскаго корабля «Князь Суворовъ» вызывала станцію крейсера «Алмазь» съ разстоянія 15 миль и вызвать не могла. Тогда, послѣ этого, станція броненосца «Князь Суворовъ» стала пытаться вызвать станцію другого флагманскаго корабля, — крейсера «Олего», остававшагося на рейдѣ. Но и съ него отвѣта не было. Сегодня, начиная съ 2 часовъ дня, должны были поступать телеграммы отъ приближающагося къ эскадрѣ отряда крейсеровъ «Кубань», «Терекъ» и «Ураль». Станція «Суворова» напряженно старалась получить эти заранѣе условенныя телеграммы, но вслѣдствіе дурного состоянія своихъ приборовъ ничего не получала, кромѣ неправильныхъ знаковъ, похожихъ на атмосферные разряды. Такое состояніе «Суворовской» станціи—очень грустный фактъ; но гораздо болѣе грустнымъ представляется то обстоятельство, что ни одна изъ станцій всей эскадры не получила вызововъ съ «Кубани» и не сообщила о нихъ на «Суворовъ». Сегодня же со станціи броненосца «Князь Суворовъ» напрасно старались вызвать станцію находящагося въ дозорѣ крейсера «Ріонъ»....»

Приказъ заканчивался обращеніемъ Командующаго эскадрою къ флагманамъ и командирамъ съ предложеніемъ принять самыя

энергичныя мѣры къ водворенію порядка въ этой важной отрасли службы <sup>1)</sup>).

8 Апрѣля въ первомъ часу дня къ Эскадра должна покинуть территориальныя воды Франціи въ 24 часовой срокъ. Командующему эскадрою на броненосецѣ «Князь Суворовъ» пріѣхалъ съ французскаго крейсера «Descartes» контръ-адмиралъ де-Жонкьеръ и объявилъ, что, въ виду протеста Японіи противъ стоянки 2-й Тихоокеанской эскадры въ нейтральныхъ водахъ, русская эскадра по требованію французскаго правительства должна въ теченіе 24 часовъ покинуть территориальныя воды французской колоніи.

Всю ночь эскадра спѣшно разгружала транспорты «Тамбовъ» и «Меркурій», нѣмецкіе угольные пароходы и пароходы, присланные изъ Сайгона, которые доставили провизію и почту.

На другое утро, на флагманскомъ броненосцѣ у Командующаго эскадрою состоялось собраніе флагмановъ и командировъ. Вице-адмиралъ Рожественскій сообщилъ собравшимся о предъявленномъ требованіи французскаго правительства и объявилъ, что онъ рѣшилъ выйти со всѣми боевыми судами въ море и держаться внѣ территориальныхъ водъ, близъ Камранга, чтобы обезпечить запасы эскадры углемъ и провизіей, а также чтобы имѣть возможность сноситься при посредствѣ телеграфа съ Петербургомъ. Что же касается транспортовъ, къ которымъ правила нейтралитета непримѣнимы, то ихъ вмѣстѣ съ крейсеромъ «Алмазь» адмиралъ рѣшилъ оставить въ бухтѣ.

9 Апрѣля въ 1 часъ дня всѣ боевыя суда эскадры снялись съ якоря и, взявъ съ собою транспорты «Камчатка» и «Тамбовъ», вышли въ море. Прочіе транспорты и крейсеръ «Алмазь» подъ брейдъ-вымпеломъ капитана 1 ранга Радлова остались въ бухтѣ. Французскій крейсеръ «Descartes» наблюдалъ за выходомъ эскадры, слѣдуя за нею, послѣ чего вернулся въ бухту.

Эскадра, выйдя въ море, держалась въ виду бухты Камрангъ, имѣя малый ходъ и сохраняя строй.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 7 Апрѣля 1905 г. № 194.

Вечеромъ, по случаю Вербной Субботы, на всѣхъ судахъ эскадры была совершена всенощная. Ночью всѣ судовые огни, кромѣ отличительныхъ, были закрыты.

Передъ выходомъ изъ бухты, Командующій эскадрою телеграфировалъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ:

«До 9 Апрѣля ни одной тонны угля не получено ни въ Сайгонѣ, ни на Гамбургъ—Американскихъ пароходахъ, ни на прочихъ, обѣщанныхъ. По настоянію французскаго правительства долженъ уйти изъ территоріальныхъ водъ. Буду держаться въ морѣ и поддерживать сообщеніе съ Сайгономъ. Не могу тронуться по назначенію, пока эскадра не будетъ обезпечена углемъ. Но и стоянкою здѣсь подъ парами быстро иду къ полному безсилію. Каждый день трачу 1000 тоннъ. Необходимо энергичное воздѣйствіе изъ Петербурга на заключившихъ контракты на поставку угля» <sup>1)</sup>.

Утромъ 10 Апрѣля эскадра застопорила машины, находясь въ морѣ противъ входа въ бухту Камрангъ, и по временамъ давала ходъ для выравниванія строя. Крейсера были разставлены кольцомъ по всѣмъ румбамъ, для расширенія района наблюденія за горизонтомъ и для осмотра коммерческихъ пароходовъ.

11 и 12 Апрѣля эскадра продолжала держаться малымъ ходомъ у Камранга въ виду берега. Нѣкоторыя суда принимали уголь въ морѣ съ транспортовъ. Отдѣльныя суда заходили въ бухту и грузились углемъ на рейдѣ. Изрѣдка появлялись коммерческіе пароходы. Къ нимъ подходили миноносцы, но ни одинъ пароходъ задержанъ не былъ. Иногда миноносцы должны были отъ вѣтра и зыби отстаиваться у входа въ бухту.

Крейсеръ «Аврора» получилъ приказаніе отдѣлиться отъ эскадры и подойти ближе къ Камрангской бухтѣ, для передачи транспортамъ, стоящимъ въ бухтѣ, приказаній Командующаго эскадрою и для охраны ихъ въ случаѣ появленія непріятели. Въ самой бухтѣ продолжалась дѣятельная перегрузка угля съ пришедшихъ изъ Сайгона нѣмецкихъ транспортовъ на наши. Туда же пришли съ провіантомъ, запасами и съ почтою пароходы: «Ева», «Дагмаръ» и № 3.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 170. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго № 104, полученная въ Петербургѣ 10 Апрѣля 1905 г.

Вице-адмиралъ Рожественскій получилъ изъ Петербурга отъ 11 Апрѣля телеграмму, въ которой ему предлагалось дожидаться присоединенія отряда контръ-адмирала Небогатова, подходящаго 22 Апрѣля къ острову Ріу, на меридіанѣ Сингапура.

Тогда же получена была слѣдующая телеграмма Морского Министерства отъ 10 Апрѣля:

«Вслѣдствіе заявленій Японіи, французское правительство настоятельно требуетъ немедленнаго ухода эскадры изъ бухты Камрангъ, въ случаѣ, если она находится тамъ во французскихъ водахъ. Примите къ исполненію» <sup>1)</sup>.

13 Апрѣля въ 6 час. утра крейсеръ «Алмазъ» и всѣ транспорты, окончивъ погрузку угля, вышли изъ Камрангской бухты въ море на присоединеніе къ эскадрѣ. Крейсеръ «Аврора» съ своего сторожевого поста также подошелъ къ эскадрѣ. Всѣ заняли свои мѣста въ походномъ строю.

Въ 9 час. 30 мин. утра эскадра восьмиузловымъ ходомъ пошла на сѣверъ.

Заходъ въ бухту Ванъ-Фонгъ. Около 3 часовъ дня 13 Апрѣля эскадра подошла къ бухтѣ Ванъ-Фонгъ, расположенной въ 60-ти миляхъ къ сѣверу отъ Камрангской бухты.

Бухта Ванъ-Фонгъ представляетъ собою большой полуоткрытый заливъ, окруженный горами отъ 2000 футъ до 5000 футъ высоты.

Подойдя къ бухтѣ, эскадра застопорила машины. Крейсеръ «Алмазъ» и всѣ транспорты, по сигналу Командующаго эскадрою, первыми вошли въ бухту. Вслѣдъ за ними въ нее начали входить по порядку: миноносцы, развѣдочный, крейсерскій и броненосные отряды.

Къ 6 час. вечера вся эскадра стояла на якорѣ, занявъ переднюю часть бухты. Эскадра расположилась въ 4 линіи: вдоль берега стали транспорты, параллельно имъ—развѣдочный и крейсерскій отряды, а мористѣе ихъ—броненосцы. Миноносцы заняли мѣсто между транспортами и берегомъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 176 и 177. Телеграммы отъ 10 и отъ 11 Апрѣля 1905 г. №№ 1682 и 1739.



На ночь эскадра закрывала всё огни и опускала сѣтевое загражденіе. Дежурные миноносцы и минные катера выслались въ дозоръ.

Вслѣдствіе обширности бухты и заходившей съ моря волны, якорная стоянка здѣсь оказалась неспокойною.

Положительными качествами бухты были: возможность ожиданія непріятельской минной атаки только лишь съ одной стороны, неимѣніе телеграфа и отсутствіе всякихъ официальныхъ властей.

Однако, въ бухтѣ оказался небольшой пароходъ каботажнаго плаванія, приходящій сюда разъ въ мѣсяць, чтобы забрать отъ мѣстныхъ рыбаковъ наловленную ими рыбу и снабдить ихъ разными продуктами. На другой день этотъ пароходъ ушелъ по пути въ другія бухты и въ Сайгонъ и конечно сообщилъ мѣстнымъ властямъ о прибытіи русской эскадры въ бухту Ванъ-Фонгъ.

Ближайшія, въ 20 миляхъ къ югу отъ бухты Ванъ-Фонгъ, колониальныя береговыя власти немедленно послали предъявить русской эскадрѣ требованіе выйти въ теченіе 24 часовъ изъ территоріальныхъ водъ французской колоніи. Но, въ виду неимѣнія удобныхъ сообщеній берегомъ, это требованіе было представлено Командующему эскадрою въ бухту Ванъ-Фонгъ только 19 Апрѣля. До этого времени эскадра продолжала спокойно стоять въ бухтѣ.

Вечеромъ 13 Апрѣля броненосецъ «Князь Суворовъ» принималъ уголь. Всю ночь съ 13 на 14 Апрѣля команда отряда крейсеровъ перегружала уголь съ нѣмецкаго парохода на транспортъ «Воронежъ».

На суда эскадры стали пріѣзжать ананиты изъ ближайшаго небольшого селенія и продавали: куръ, утокъ, коровъ, бананы, тыквы и ананасы, при чемъ давали сдачи фальшивыми русскими кредитными билетами японскаго издѣлія.

15 Апрѣля эскадра усердно грузила съ транспортовъ уголь, матеріалы, провизію, муку, быковъ и проч. Въ виду того, что компанія Гамбургъ—Американской линіи не соглашалась разрѣшить своимъ пароходамъ слѣдовать за эскадрою дальше Камранга, снабженіе эскадры въ дальнѣйшемъ плаваніи было передано другой компаніи, которая зафрахтовала нѣсколько пароходовъ и довольно исправно выполняла свои обязанности, посылая пароходы изъ Сайгона.

Несмотря на усиленные работы по приему угля, на всѣх судахъ по случаю конца Страстной недѣли совершались всѣ положенныя богослуженія.

Въ каютъ-компаніяхъ всѣ разговоры послѣднихъ дней были сосредоточены на ожидаемомъ прибытіи отряда контръ-адмирала Небогатова.

Радіотелеграфныя станціи судовъ эскадры стали принимать неопредѣленные знаки. Нѣкоторые утверждали, что это телеграфируетъ отрядъ контръ-адмирала Небогатова. Съ одного изъ судовъ прибылъ на флагманскій корабль офицеръ, который доложилъ, что у нихъ получена совершенно ясная телеграмма, которой броненосецъ «Императоръ Николай I» спрашиваетъ «Князь Суворовъ» о его мѣстонахожденіи. На всякій случай, Командующій эскадрою выслалъ въ море крейсеръ, чтобы посмотрѣть, не идетъ ли отрядъ контръ-адмирала Небогатова. Оказалось, что это переговаривались между собою 2 французскихъ корабля.

Встрѣча праздника  
Св. Пасхи.

Вслѣдствіе подвоза на пароходахъ провизіи и благодаря установившейся доставкѣ туземцами на корабли скота, куръ, яицъ и проч., явилась возможность встрѣтить по русскому обычаю наступающіе дни праздника Св. Пасхи.

16 Апрѣля, въ Великую Субботу, на всѣхъ судахъ эскадры шли приготовленія къ встрѣчѣ Свѣтлаго праздника. Переборки задрапировывались цвѣтами, зеленью и флагами; въ командныхъ и батарейныхъ палубахъ разставлялись куличи и крашенныя яйца. Работъ не производили, кромѣ приборки во внутреннихъ помѣщеніяхъ и приведенія кораблей въ чистоту.

Командующій эскадрою приказомъ отдалъ слѣдующія распоряженія:

«Мѣсяць тому назадъ японцы имѣли вокругъ нашего расположенія и вблизи южныхъ проливовъ нѣсколько крейсеровъ и отрядъ истребителей миноносцевъ.

«Къ настоящему времени средства эти могли быть значительно усилены, чтобы внезапнымъ нападеніемъ въ ночное время или при другихъ благопріятныхъ обстоятельствахъ уменьшить составъ нашей эскадры, прежде, чѣмъ противопоставить ей свои главныя силы.

«Для внезапныхъ нападеній японцы обыкновенно выбираютъ время, въ которое по ихъ соображеніямъ бдительность противника должна быть ослаблена. Ночь передъ нашимъ Свѣтлымъ праздникомъ можетъ показаться имъ особенно удобною для атаки.

«Обращая на это вниманіе всѣхъ чиновъ эскадры, предписываю сегодня ночью, какъ во время богослуженія, такъ и во время розговѣнья оставлять наверху и держать неотлучно на постахъ, кромѣ вахтенныхъ офицеровъ и вахтенныхъ нижнихъ чиновъ, также офицеровъ половиннаго числа плутонговъ, минеровъ при половинномъ числѣ прожекторовъ, прислугу при половинномъ числѣ орудій 47 м/м и 75 м/м и при всѣхъ 120 м/м и 6" пушкахъ, а также наиболѣе опытныхъ телеграфистовъ при аппаратахъ беспроволочнаго телеграфированія.

«Дежурные крейсера, миноносцы и минные катера должны особенно тщательно исполнять свое назначеніе <sup>1)</sup>».

Ночью эскадра стояла съ потушенными огнями. На судахъ усиленные вахты офицеровъ и командъ зорко наблюдали за горизонтомъ.

Въ полночь вездѣ начали служить Свѣтлую Христову Заутреню. Церковной службѣ постарались придать возможно болѣе торжественности.

Японскаго нападенія въ эту ночь не было.

17 Апрѣля, въ Свѣтлое Христово Воскресеніе, съ 8 час. утра суда эскадры расцвѣтились флагами. Работъ нигдѣ не было.

Днемъ Командующій эскадрою обходилъ на паровомъ катерѣ всѣ суда эскадры и здоровался и поздравлялъ съ праздникомъ выстроенныя на палубахъ команды.

На адмиральскихъ корабляхъ Командующій эскадрою, поднявшись на палубу, христосовался со всѣми офицерами и обходилъ команды, съ которыми здоровался и поздравлялъ съ праздникомъ.

Въ этотъ же день Командующій эскадрою приказомъ объявилъ, что возлагаетъ на судовыхъ командировъ неустанное попеченіе о погрузкѣ и пополненіи угля на своихъ судахъ съ такимъ расчетомъ, чтобы запасъ его всегда былъ достаточенъ для поддержки

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 16 Апрѣля 1905 г. № 206.

паровъ въ теченіе 10 дней, начиная съ 17 Апрѣля, и для перехода въ 3000 миль со скоростью 10-ти узловъ.

Командирамъ же миноносцевъ надлежитъ взять не менѣе 150 тоннъ угля и имѣть такое количество на каждомъ изъ миноносцевъ ежедневно къ наступленію темноты <sup>1)</sup>).

Тогда же Командующій эскадрою приказалъ на всѣхъ судахъ перекрасить мачты въ сѣрый цвѣтъ, а реи и марсы оставить черными, чтобы затруднить неприятелю опредѣлять разстоянія дальномѣрами.

18 Апрѣля пришедшій французскій миноносецъ привезъ предупрежденіе метеорологической станціи Zi-ka-wei о приближеніи тайфуна.

19 Апрѣля съ утра пошла большая волна при свѣжемъ вѣтрѣ и нашель туманъ. Суда эскадры спѣшно догружались углемъ.

**Безпокойство в.-адм. Рождественскаго о недостаткѣ угля во Владивостокѣ.**      Снабженіе эскадры углемъ и провизіею было налажено, но адмирала теперь заботило уже дальнѣйшее снабженіе эскадры послѣ прорыва ея во Владивостокъ.

Вице-адмиралъ Рождественскій телеграфировалъ въ Петербургъ:

«Чтобы эскадра вмѣстѣ съ отрядомъ Небогатова могла опираться на Владивостокъ до заморозковъ, необходимо немедленно довести Владивостокскій складъ угля до полмилліона тоннъ. Полмилліона тоннъ нужно на шесть рейсовъ кругомъ Кореи <sup>2)</sup>».

«Необходимо немедленно везти изъ Австраліи и изъ С. Франциско 500.000 тоннъ угля Лаперузовымъ проливомъ во Владивостокъ <sup>3)</sup>».

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 19 Апрѣля 1905 г. № 211.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 178. Телеграмма в.-адм. Рождественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 19 Апрѣля 1905 г. № 124.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 179. Телеграмма в.-адм. Рождественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 20 Апрѣля 1905 г. № 126.

«Если эскадра соединится съ Небогатовымъ, то одинъ только запасъ угля въ ямахъ боевыхъ судовъ и вспомогательныхъ крейсеровъ составитъ 42.000 тоннъ. Запасъ же, доведенный на всѣхъ боевыхъ судахъ до потребнаго для 2.500 миль плаванія, будетъ 50.000 тоннъ. Имѣющагося во Владивостокѣ хватитъ на одинъ рейсъ кругомъ Кореи. Послѣ одного рейса придется погрузить 96.000 тоннъ въ ямы и въ трюмы транспортовъ и возвращаться къ Сайгону. Прошу посылать уголь во Владивостокъ, не ослабляя запасовъ въ Батавіи, Сайгонѣ, Шанхаѣ и Кіау-Чау <sup>1)</sup>».

Выходъ эскадры въ море. Возвращеніе въ бухту Ванъ-Фонгъ. 19 Апрѣля получено было черезъ береговья власти предложеніе французскаго правительства—эскадрѣ покинуть територіальныя воды.

20 Апрѣля въ 6 час. утра всѣ боевыя суда эскадры вышли изъ бухты. Транспорты и миноносцы остались на якорѣ.

Около 8 часовъ утра эскадра встрѣтила въ морѣ французскій крейсеръ «Guichen», подъ флагомъ контръ-адмирала де-Жонкіеръ, который пошелъ затѣмъ въ бухту Ванъ-Фонгъ, но вскорѣ вышелъ и направился на югъ, а эскадра, выйдя въ открытое море, застопорила машины въ такомъ разстояніи отъ берега, что дежурные развѣдчики эскадры, находившіеся передъ входомъ въ бухту, оставались видны.

Продержавшись въ такомъ положеніи весь день, къ закату солнца эскадра выстроилась въ боевой порядокъ и всю ночь крейсеровала въ строю, имѣя самый малый ходъ.

Командующій эскадрою объявилъ по эскадрѣ, что, по полученнымъ имъ свѣдѣніямъ, непріятель намѣренъ въ борьбѣ со 2-ю эскадрою широко пользоваться приѣмомъ—наносить ударъ противнику, не подвергая риску свои боевыя суда, а именно, подготовляя и приспособлявая для этой цѣли коммерческіе пароходы. Способы такого образа дѣйствій могутъ быть: буксированіе пловучихъ минъ, разбрасываніе ихъ впереди эскадры по ея пути, пусканіе самодвижущихся минъ изъ рѣшетокъ, тараненіе и, наконецъ, сваливаніе борть о борть со взрывомъ своего судна.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 180. Телеграмма в.-адм. Рождественскаго Управляющему Морскимъ Министерствомъ, отъ 19 Апрѣля 1905 г. № 125.

Въ виду этого Командующій эскадрою предупреждалъ о необходимости тщательнаго наблюденія за всёми происходящимъ въ предѣлахъ видимости эскадры и отдѣльныхъ судовъ, высланныхъ въ дозоръ.

«Всякое судно, располагающее курсами такъ, чтобы пройти близко отъ эскадры, слѣдуетъ считать подозрительнымъ и увеличивать вниманіе; судно же, стремящееся прорѣзать ея линію или пересѣчь курсъ подъ носомъ головныхъ, должно быть останавливаемо ближайшимъ къ нему кораблемъ выстрѣломъ— сначала холостымъ, а затѣмъ боевымъ подъ носъ, и если сигналы эти объ измѣненіи курса не будутъ приняты имъ во вниманіе, то дѣйствовать противъ него, какъ противъ непріятели<sup>1)</sup>».

21 Апрѣля ночью по сигнальной ракетѣ Командующаго на эскадрѣ произвели ученіе отраженія минной атаки.

Въ 8 час. утра эскадра вошла въ бухту Ванъ-Фонгъ и стала на якорь на прежнемъ мѣстѣ.

День 22 Апрѣля прошелъ въ обычныхъ эскадренныхъ ученіяхъ и занятіяхъ. Въ ожиданіи новаго вынужденнаго скитанія по бухтамъ Аннама вице-адмиралъ Рожественскій послалъ буксирный пароходъ «Русь» осмотрѣть близлежащія бухты, годныя для стоянки эскадры и удовлетворяющія условіямъ, чтобы суда эскадры въ нихъ не были замѣтны съ моря и чтобы въ нихъ не было телеграфа. Осмотрѣвъ окрестныя бухты, пароходъ «Русь» нашель, что къ такимъ условіямъ болѣе всего подходитъ Port Dayot въ Куа-бе, рядомъ съ бухтою Ванъ-Фонгъ.

Сторожевыя суда видѣли днемъ въ морѣ два миноносца, которые сначала шли безъ флаговъ, но затѣмъ, замѣтивъ сторожевой крейсеръ «Кубань», подняли французскіе флаги и быстро скрылись<sup>2)</sup>. Крейсеръ «Кубань» ихъ не преслѣдовалъ.

Вечеромъ на горизонтѣ кто то сигнализировалъ прожекторомъ. Дежурный крейсеръ «Дмитрій Донской», находившійся въ дозорѣ, донесъ, что видитъ 3 корабля, идущихъ соединенно.

Командующій эскадрою предполагалъ перейти въ Куа-бе, но вслѣдствіе полученія извѣстій о приближеніи тайфуна переходъ былъ отложенъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шв. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 20 Апрѣля 1905 г. № 216.

<sup>2)</sup> Арх. в. шв. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рожественскаго, отъ 23 Апрѣля 1905 г. № 223.

23 Апрѣля по случаю дня Тезоименитства Государыни Императрицы Александры Ѳеодоровны занятій и работъ на эскадрѣ не было.

У всѣхъ замѣтно было безпокойство, что отрядъ контръ-адмирала Небогатова запаздываетъ и не даетъ о себѣ знать.

На другой день, 24 Апрѣля, съ почтою изъ бухты Камрангъ была доставлена Командующему эскадрой телеграмма, извѣщавшая, что отрядъ судовъ контръ-адмирала Небогатова въ 4 часа утра 22 Апрѣля благополучно прошелъ Сингануръ. Извѣстію этому на эскадрѣ всѣ чрезвычайно обрадовались, полагая, что послѣ соединенія эскадры съ отрядомъ, которое по расчетамъ должно произойти не позже 26 Апрѣля, Командующій эскадрой двинется на сѣверъ и этимъ прекратится нервное томительное ожиданіе и вынужденное скитаніе у береговъ Аннама.

Повтореніе протеста французскаго правительства о нарушеніи эскадрой нейтралитета Франціи.

24 Апрѣля въ 4 часа 30 мин. дня съ моря пришелъ французскій крейсеръ «Guichen» съ контръ-адмираломъ де-Жонкіеръ.

Адмираль передалъ Командующему эскадрой протестъ французскаго правительства относительно пребыванія эскадры въ Аннамскихъ бухтахъ, нарушающаго нейтралитетъ Франціи.

Въ виду этого Командующій эскадрой донесъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ:

«Французы ставятъ въ упрекъ продолжительность нашего пребыванія здѣсь, говоря, что мы 24 дня приводимся въ порядокъ, увеличивая боевую силу. Это не вѣрно. Эскадра вошла въ бухту Камрангъ 1 Апрѣля, а 3 Апрѣля прибылъ французскій адмираль, потребовавшій нашего удаленія. Съ тѣхъ поръ эскадра непрерывно блуждаетъ»....

«Проблуждавъ мѣсяць, мы остаемся съ разстроенными машинами при большомъ расходѣ угля» <sup>1)</sup>.

Командующій эскадрой кромѣ того возобновлялъ свою настойчивую просьбу экстренно заказать для эскадры уголь въ Америкѣ и Австраліи, заявляя, что эскадра не сможетъ про-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 184. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго, отъ 24 Апрѣля 1905 г. № 147.

держаться во Владивостоку до заморозковъ, если запасъ угля не будетъ доведенъ до 500.000 тоннъ <sup>1)</sup>).

25 Апрѣля Командующимъ эскадрою были посланы крейсера— «Жемчугъ», «Изумрудъ», «Ріонъ» и «Днѣпръ» на встрѣчу и поиски судовъ отряда контръ-адмирала Небогатова, который не былъ освѣдомленъ, въ какой именно изъ многочисленныхъ бухтъ Аннама находится эскадра.

Въ этотъ день въ бухту пришли четыре парохода съ углемъ, а изъ Сайгона пришелъ пароходъ «Eridan», доставившій наконецъ на эскадру сапоги для команды, присланные въ количествѣ 12.000 паръ.

**Болѣзнь контръ-адмирала Фелькерзама.** Еще 3 Апрѣля у младшаго флагмана эскадры, контръ-адмирала Фелькерзама, произошелъ ударъ, который окончился благополучно, но сильно пошатнулъ здоровье и безъ того больного адмирала. Съ тѣхъ поръ онъ чувствовалъ себя все слабѣе и слабѣе. Положеніе его было безнадежно.

**Инструкція транспортамъ на случай встрѣчи эскадры съ неприятелемъ.** Приказомъ по эскадрѣ Командующій объявилъ новый походный порядокъ для остающихся при эскадрѣ транспортовъ:

Правая колонна — «Анадырь», «Воронежъ», «Метеоръ», «Владиміръ», «Корея» и «Орель» (госпитальный).

Лѣвая колонна — «Иртышъ», «Меркурій», «Ярославль», «Тамбовъ», «Камчатка» и «Русь».

Въ ожиданіи нападенія на эскадру на пути къ Владивостоку, Командующій эскадрою объявилъ къ руководству и исполненію слѣдующія схемы дѣйствій транспортовъ:

I. Если неприятель покажется впереди и справа отъ курса, то, по сигналу Командующаго эскадрою, главныя силы идутъ на неприятеля для принятія боя, поддерживаемыя III броненоснымъ отрядомъ (контръ-адмирала Небогатова) и отрядами— крейсерскимъ и развѣдочнымъ, которымъ предоставляется дѣйствовать самостоятельно, сообразуясь съ условіями даннаго момента.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 185. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго, отъ 24 Апрѣля 1905 г. № 145.



Транспорты, имѣя головнымъ крейсеръ «Алмазь» подъ брейдь-вымпеломъ Завѣдующаго транспортами и слѣдуя его движеніямъ, поворачиваютъ послѣдовательно влѣво на 8 R отъ направленія на непріятели. Удалившись отъ эскадры на 5—6 миль, транспорты, руководимые крейсеромъ «Алмазь», располагаютъ курсами и скоростью такъ, чтобы всегда быть отъ эскадры въ сторонѣ, противоположной непріятели, и въ указанномъ разстояніи (5—6 миль).

II. Если непріятели покажется впереди и слѣва отъ эскадры, то, по сигналу, отряды дѣйствуютъ аналогично изложенному въ предыдущемъ пунктѣ.

III. Если непріятели покажется на траверзѣ, то транспорты уменьшаютъ ходъ и продолжаютъ слѣдовать прежнимъ курсомъ, измѣняя затѣмъ и курсъ и скорость такъ, чтобы соблюдать правило, изложенное въ заключеніи пункта I.

IV. Если непріятели покажется сзади эскадры, справа или слѣва, то, по сигналу, транспорты, выйдя прежнимъ курсомъ и ходомъ за предѣлы маневрированія большихъ судовъ, приводятъ непріятели за корму и, удалившись отъ эскадры на 5—6 миль, держатся въ этомъ положеніи.

V. Если непріятели покажется впереди, по курсу, то транспорты уменьшаютъ ходъ и держатся, какъ указано выше.

Если же окажется нужнымъ, чтобы транспорты находились во время боя отъ эскадры на опредѣленный румбъ и въ опредѣленномъ разстояніи, большемъ или меньшемъ 5—6 миль, или же на опредѣленномъ рандеву, то это будетъ имъ указано сигналомъ <sup>1)</sup>).

Выходъ эскадры изъ бухты Ванъ-Фонгъ. 26 Апрѣля къ 6 часамъ утра эскадра приготовилась сняться съ якоря.

Въ 8 часовъ утра въ бухту вновь пришелъ французскій крейсеръ «Guichen», подъ флагомъ контръ-адмирала де-Жонкиеръ. Вскорѣ послѣ его прихода, суда эскадры начали сниматься съ якоря и выходить въ море. Сначала вышелъ изъ бухты крейсеръ «Алмазь» и транспорты, вслѣдъ за ними, въ исходѣ 10-го часа, начали выходить въ строѣ двухъ кильватерныхъ колоннъ боевыя

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 384. Приказъ в.-адм. Рождественскаго, отъ 25 Апрѣля 1905 г. № 227.

суда эскадры. По выходѣ эскадры изъ бухты, къ ней присоединились крейсера — «Жемчугъ», «Изумрудъ», «Днѣпръ» и «Ріонъ», вернувшіеся послѣ бесполезныхъ поисковъ отряда контръ-адмирала Небогатова. Вслѣдъ за эскадрою вышелъ изъ бухты и крейсеръ «Guichen».

**Присоединеніе отряда  
к.-адм. Небогатова.**

Въ 12-мъ часу дня эскадра вошла въ связь по беспроволочному телеграфу съ крейсеромъ «Владиміръ Мономахъ».

Командующій эскадрою приказалъ спросить крейсеръ, въ какой широтѣ и долготѣ онъ находится, а затѣмъ назначилъ отряду курсъ для встрѣчи.

Въ 3-мъ часу дня эскадра и отрядъ судовъ контръ-адмирала Небогатова благополучно соединились въ морѣ, въ 20 миляхъ отъ входа въ бухту Ванъ-Фонгъ <sup>1)</sup>.

Вновь прибывшія суда заняли мѣсто въ строѣ эскадры, и соединенная эскадра, взявъ курсъ NO, шла имъ нѣкоторое время, послѣ чего повернула и остановилась противъ входа въ Куа-бе.

Крейсера и транспорты получили приказаніе войти въ бухту, по восточную сторону острова Куа.

Къ 7 часамъ вечера вышеупомянутыя суда вошли въ бухту и стали на якорь, а броненосцы остались въ морѣ.

**Настроеніе и здоровье  
в.-адм. Рожественскаго.**

Вице-адмиралъ Рожественскій до такой степени переутомился и ослабъ послѣ всѣхъ пережитыхъ имъ нравственныхъ страданій, отъ нескончаемыхъ и непрерывныхъ помѣхъ и затрудненій въ исполненіи возложенной на него задачи, что самъ сталъ терять вѣру въ силу своей эскадры и съ большимъ нетерпѣніемъ ожидалъ себѣ подкрѣпленія отрядомъ контръ-адмирала Небогатова, отъ котораго энергично отрекся еще на о. Мадагаскарѣ. Съ присоединеніемъ этого отряда кончалось безцѣльное и томительное скитаніе эскадры у береговъ Аннама и наступалъ наконецъ послѣдній заключительный періодъ похода 2-й Тихоокеанской эскадры.

2 Мая, передъ уходомъ на сѣверъ, Командующій телеграфировалъ въ Петербургъ: «Небогатовъ присоединился. Фель-

<sup>1)</sup> Подробное описаніе встрѣчи 2-й Тихоокеанской эскадры съ отрядомъ судовъ контръ-адмирала Небогатова изложено дальше—въ Главѣ XII.

керзамъ пятую недѣлю не встаетъ съ постели. Едва ли встанетъ. Состояніе быстро ухудшается. Прошу прислать поспѣшно во Владивостокъ здороваго и способнаго Командующаго флотомъ или эскадрю. Я съ трудомъ хожу, не могу обойти палубы своего корабля. Поэтому состояніе эскадры весьма плохое. Если останусь живъ, то подъ начальствомъ Командующаго флотомъ могу продолжать командованіе эскадрю, пока двигаюсь».

---

## Г Л А В А XI.

### Снаряженіе 3-й Тихоокеанской эскадры <sup>1)</sup>.

---

Вопросъ объ усиленіи 2-й Тихоокеанской эскадры. Записка вице-адмирала Бирилева. Рѣшеніе готовить 3-ю Тихоокеанскую эскадру. Совѣщаніе 11 Декабря 1904 г. Раздѣленіе 3-й Тихоокеанской эскадры на два эшелона. Составъ эшелоновъ. Снаряженіе перваго эшелона. Назначеніе контръ-адмирала Небогатова. Снаряженіе транспортовъ. Пожертвованіе графа С. А. Строганова. Крейсеръ «Русь» (Пароходъ «Lahn»).

---

Вопросъ объ усиленіи  
2-й Тихоокеанской  
эскадры.

Прежде чѣмъ продолжать описаніе дальнѣйшаго похода 2-й Тихоокеанской эскадры отъ береговъ Аннама въ Японское море, остановимся на обстановкѣ снаряженія и походнаго движенія отряда контръ-адмирала Небогатова.

Еще во время снаряженія и особенно послѣ ухода изъ Россіи 2-й Тихоокеанской эскадры, въ морскихъ кругахъ высказывались опасенія въ слабости ея по сравненію съ японскимъ флотомъ и неувѣренность въ достиженіи возможности соединенія ея съ первою эскадрою и совмѣстнаго затѣмъ овладѣнія господствомъ на морѣ.

Немедленно послѣ ухода изъ Россіи на Дальній Востокъ 2-й эскадры Тихаго океана, въ періодической печати ежедневно стали появляться горячія статьи, которыя энергично поддерживали мнѣніе о необходимости посылки въ подкрѣпленіе вице-адмиралу Рожественскому дополнительной эскадры.

---

<sup>1)</sup> Первый эшелонъ 3-й Тихоокеанской эскадры былъ посланъ отдѣльнымъ отрядомъ подъ флагомъ контръ-адмирала Небогатова и присоединился къ эскадрѣ вице-адмирала Рожественскаго у береговъ Аннама передъ Цусимскимъ боемъ.

Статьи, печатавшіяся на страницахъ «Новаго Времени»<sup>1)</sup>, нашли чрезвычайное сочувствіе почти во всѣхъ столичныхъ и провинціальныхъ газетахъ. Ихъ перепечатавали полностью и въ выдержкахъ,—и всегда съ одобрительными комментаріями, вліявшими на общественное мнѣніе.

Мнѣніе о необходимости усиленія 2-й эскадры присоединеніемъ невошедшихъ въ ея составъ судовъ Балтійскаго флота и нѣкоторыхъ судовъ Черноморскаго флота было высказано еще въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ 1904 года Командующимъ флотомъ Тихаго океана вице-адмираломъ Скрыдловымъ, который находилъ, что посылка на Востокъ 2-й эскадры въ ея составѣ не измѣнитъ положенія вещей на морскомъ театрѣ войны.

Главкомандующій генераль-адъютантъ Алексѣевъ, соглашаясь съ соображеніями Командующаго флотомъ, что посылка 2-й эскадры будетъ имѣть значеніе лишь въ томъ случаѣ, если въ составъ ея войдутъ всѣ наличныя силы нашего флота, годныя для океанскаго плаванія,—находилъ также, что по своей боевой силѣ эскадра не отвѣчаетъ требованіямъ возлагаемой на нее задачи и что безъ присоединенія къ ней предположенныхъ къ приобрѣтенію судовъ успѣхъ эскадры нельзя считать обеспеченнымъ и скорѣе грозитъ неудачею.

Когда вопросъ о посылкѣ части Черноморскаго флота на Дальній Востокъ отпалъ по дипломатическимъ соображеніямъ, а попытки приобрѣтенія во время войны Аргентинскихъ военныхъ судовъ встрѣтили непреодолимыя затрудненія и препятствія, Морское Министерство было озабочено принятіемъ мѣръ къ усиленію 2-й Тихоокеанской эскадры снаряженіемъ 3-й эскадры изъ судовъ, остававшихся въ портахъ Балтійскаго моря.

Вопросъ о включеніи въ составъ 2-й эскадры старыхъ судовъ поднимался и раньше, передъ отправленіемъ эскадры, но вице-адмиралъ Рожественскій всегда былъ противъ этого.

Слабость 2-й Тихоокеанской эскадры была признана и многими нашими адмиралами. Нѣкоторые изъ нихъ представили объ этомъ отдѣльныя записки. Вице-адмиралъ Дубасовъ въ своей запискѣ, поданной 10 Сентября 1904 года, дѣлая сравненіе нашихъ и японскихъ морскихъ силъ, говорилъ, что превосход-

<sup>1)</sup> Подъ заглавіемъ «Послѣ ухода 2-й эскадры флота Тихаго океана» — Капитана 2 ранга Клядо.

ство японскаго флота является настолькоъ значительнымъ, что, не принимая даже во вниманіе высокія боевыя качества, уже доказанныя японцами, едва-ли съ нашей стороны было-бы правильнымъ разсчитывать возмѣститъ нашу явную матеріальную слабость только геройскимъ духомъ личнаго состава, его искусствомъ и вообще нашимъ духовнымъ превосходствомъ надъ противникомъ. Было-бы болѣе правильнымъ и справедливымъ признать, что наша 2-я эскадра Тихаго океана, въ ея настоящемъ составѣ, прямо недостаточно сильна, чтобы выполнить возлагаемую на нее задачу, и что, слѣдовательно, необходимо эту эскадру усилить.

Для того, чтобы этотъ успѣхъ былъ дѣйствительно обезпеченъ, вице-адмиралъ Дубасовъ находилъ необходимымъ эскадру увеличить составомъ судовъ; но вопросъ о томъ, какія изъ судовъ нашего флота могли быть для этого избраны, по его мнѣнію требовалъ всесторонняго обсужденія.

15 Октября 1904 года вице-адмиралъ  
 Записка вице-адмирала Бирилевъ представилъ докладную записку,  
 Бирилева. въ которой говорилъ, что флотъ только что выполнилъ крупную задачу, отправивъ 2-ю Тихоокеанскую эскадру. «Почти никто не вѣрилъ въ возможность изготвить эту эскадру въ такой короткій срокъ, однако, при желаніи, все оказалось возможнымъ. Надо надѣяться, что плаваніе этой эскадры совершится благополучно и появленіе ея въ водахъ Дальняго Востока освободитъ пришедшую въ разстройство 1-ю Тихоокеанскую эскадру и сдѣлаетъ переворотъ войны въ нашу пользу, лишивъ врага возможности безпрепятственно хозяйничать на морѣ. Выходъ эскадры принесъ для Россіи несомнѣнную пользу, показавъ мощь Государства и его способность къ энергической дѣятельности въ минуты нужды, поднялъ престижъ его въ глазахъ всего міра и значительно приподнял нѣсколько упавшій духъ народа, а въ особенности защитниковъ Портъ-Артура, которымъ открылась цѣль и смыслъ вести геройскую защиту, съ расчетомъ на окончательный успѣхъ».

«Если согласиться съ вышеизложеннымъ», — писалъ вице-адмиралъ Бирилевъ, — «то надо придти къ заключенію, что намъ теперь-же, не теряя ни минуты времени, слѣдуетъ начать готовить 3-ю эскадру Тихаго океана».

«Изготовление 3-й эскадры всё́мъ покажетъ, что Россія не исчерпала до конца свои силы, что она готова на борьбу и всякія жертвы для выигрыша дѣла, связаннаго съ ея честью и требующаго почетнаго, обеспеченнаго мира, который предоставитъ намъ пріобрѣтенія, необходимыя для дальнѣйшаго развитія нашего преобладающаго значенія на Дальнемъ Востокѣ. Можно посылать эту эскадру или не посылать, но она должна быть готова.

«При заключеніи мира готовность третьей эскадры сыграетъ видную роль, такъ какъ всё́мъ будетъ видно, съ неопровержимою ясностью, что мы готовы къ продолженію войны. Надо также имѣть въ виду, что переговоры о мирѣ могутъ вызвать рядъ политическихъ недоразумѣній, которыя окончатся въ нашу пользу только въ томъ случаѣ, если мы будемъ сильны.

«Затраты, которыя мы должны сдѣлать на приготовленіе эскадры и благоустройство морской обороны, не слишкомъ большія и ихъ пришлось-бы сдѣлать, если не въ настоящемъ году, то въ будущемъ, потому что суда эти еще совершенно годны для боевыхъ цѣлей, но нуждаются въ нѣкоторыхъ передѣлкахъ и исправленіяхъ».

По мнѣнію вице-адмирала Бирилева, въ составъ 3-й эскадры могли войти и старыя суда, потому что у нашихъ противниковъ были также корабли, уже порядочно послужившіе, и японскій флотъ серьезно пострадалъ отъ непрерывной работы и постояннаго напряженія. Такимъ образомъ 3-я эскадра могла бы быть составлена изъ слѣдующихъ судовъ, съ ходомъ около 14 узловъ и «съ очень порядочнымъ и современнымъ вооруженіемъ»:

Броненосецъ «Слава»

- » «Императоръ Александръ II»
- » «Императоръ Николай I»
- » «Генераль-Адмиралъ Апраксинъ»
- » «Адмиралъ Ушаковъ»
- » «Адмиралъ Сенявинъ»

Крейсеръ «Память Азова»

- » «Владиміръ Мономахъ»

8 миноносцевъ типа «Соколъ»

4 или 5 большихъ миноносцевъ, строящихся на добровольныя пожертвованія.

Вице-адмиралъ Бирилевъ полагалъ, что приготовить такую эскадру можно къ началу лѣта, при условіи, если бы состоялось теперь же безповоротное рѣшеніе ее снарядить. Вопросъ о комплектованіи эскадры офицерами и командою, по мнѣнію адмирала, рѣшался благопріятно, такъ какъ прекрасные командиры судовъ и офицеры имѣлись въ спеціальныхъ классахъ, школахъ и въ различныхъ командировкахъ, откуда ихъ можно было бы назначить на снаряжаемые корабли. Если къ числу ихъ прибавить еще нѣкоторыхъ офицеровъ, выпускаемыхъ изъ Морского Корпуса,—получился бы достаточный контингентъ для укомплектованія 3-й эскадры. Что же касается до командъ, то опытные кадры на вышепереименованныхъ судахъ есть, какъ есть и чѣмъ ихъ добавить.

Для приведенія кораблей въ исправное состояніе, по его мнѣнію, было-бы вполне достаточно пяти мѣсяцевъ.

Рѣшеніе готовить  
3-ю Тихоокеанскую  
эскадру.

Представленія выдающихся нашихъ адмираловъ, поддержанныя періодическою печатью, возымѣли свое дѣйствіе. Было рѣшено изгот-  
товить къ отправленію весною 1905 года  
дополнительную эскадру, при чемъ вопросъ о ея организаціи  
и времени отправленія, а также о снабженіи ее въ пути,—  
обсудить по выясненіи состава эскадры <sup>1)</sup>.

Главному Командиру Балтійскаго флота вице-адмиралу Бирилеву было поручено принять необходимыя мѣры къ скорѣйшему изготовленію судовъ дополнительной эскадры, производя на нихъ лишь тѣ исправленія, которыя опредѣлены дефектомъ, и новыя работы, рассмотрѣнныя Морскимъ Техническимъ Комитетомъ и уже утвержденныя Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ <sup>2)</sup>.

Главный Командиръ донесъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ, что въ составъ 3-й эскадры могутъ войти вполне изготовленными къ 1 Апрѣля 1905 года: броненосцы—

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 299, стр. 61 и 58. Письмо Начальника Главнаго Морского Штаба—в.-адм. Дубасову, отъ 16 Ноября 1904 г. № 5423, и письмо Управляющаго Морскимъ Министерствомъ—в.-адм. Бирилеву, отъ 20 Ноября 1904 г. № 5489.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 299, стр. 58.



«Слава», «Императоръ Александръ II», «Императоръ Николай I», «Адмиралъ Сенявинъ», «Адмиралъ Ушаковъ» и «Генералъ-Адмиралъ Апраксинъ», крейсера—«Память Азова», «Адмиралъ Корниловъ», «Владимиръ Мономахъ», «Абрекъ», «Посадникъ» и «Воевода», канонерская лодка «Грозящій», контръ-миноносцы—«Ретивый», «Послушный», «Поражающій», «Подвижный», «Прыткій», «Прочный», «Пылкій» и «Рьяный» и въ качествѣ пловучей мастерской—учебное судно «Океанъ».

При этомъ выяснилось, что броненосцы: «Императоръ Николай I», «Адмиралъ Сенявинъ», «Адмиралъ Ушаковъ» и «Генералъ-Адмиралъ Апраксинъ», плававшіе лѣтомъ 1904 года въ составѣ Учебно-Артиллерійскаго Отряда, по степени состоянія корпуса, машинъ и котловъ были вполне готовы немедленно начать кампанію; что же касается ихъ артиллеріи, то всё броненосцы береговой обороны нуждались въ исправленіи башенныхъ установокъ 10 дм. орудій и замѣнѣ 120 м/м. пушекъ новыми. Крейсеръ I ранга «Владимиръ Мономахъ» по состоянію артиллеріи, машинъ и котловъ могъ также безъ особаго и продолжительнаго ремонта идти въ плаваніе и долженъ былъ вполне свободно имѣть ходъ 14 узловъ, но нуждался ввода въ докъ для освидѣтельствованія подводной части, осмотра деревянной и мѣдной обшивки и для перемѣны лопастей праваго винта <sup>1)</sup>).

При особенно усиленныхъ работахъ всё эти броненосцы и крейсеръ могли бы быть изготовлены въ теченіе шести недѣль настолько, что въ состояніи были бы дойти до театра военныхъ дѣйствій и въ случаѣ надобности принять участіе въ бою. На всѣхъ вышеупомянутыхъ судахъ предположены за это время различныя передѣлки и приспособленія, съ цѣлью снабдить ихъ по возможности всѣми новѣйшими усовершенствованіями техники.

Послѣ этого было приказано изготовить къ отправленію 15 Мая 1905 года на Дальній Востокъ дополнительную эскадру въ составѣ: эскадренныхъ броненосцевъ—«Слава», «Императоръ Николай I» и «Императоръ Александръ II», броненосцевъ береговой обороны—«Адмиралъ Ушаковъ», «Адмиралъ Сенявинъ» и

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 606, стр. 13. Протоколъ засѣданія 23 Ноября 1904 г. лицъ, собравшихся у Главнаго Командира флота и портовъ Балтійскаго моря.

«Генераль-Адмираль Апраксинъ», крейсеровъ I ранга—«Память Азова» и «Владимиръ Мономахъ», 8 эскадренныхъ миноносцевъ типа «Соколы» и 9 минныхъ крейсеровъ, которые строились на добровольныя пожертвованія <sup>1)</sup>).

Совѣщаніе 11 Декабря  
1904 года.

Когда распоряженіе это сдѣлалось извѣстнымъ, періодическая печать стала доказывать, что эскадру надо послать немедленно, что посылать ее весною нельзя и что если она такъ поздно выйдетъ, то не придетъ на театръ военныхъ дѣйствій раньше начала 1906 года, встрѣтивъ лѣтній муссонъ въ Индійскомъ океанѣ.

Тогда для рѣшенія различныхъ вопросовъ, касающихся посылки 3-й эскадры, было собрано Особое Совѣщаніе, которое состоялось 11 Декабря 1904 года подъ предсѣдательствомъ Великаго Князя Генераль-Адмирала въ слѣдующемъ составѣ: Е. И. В. Великій Князь Александръ Михайловичъ, бывшій Намѣстникъ Е. И. В. на Дальнемъ Востокѣ Генераль-Адъютантъ Алексѣевъ, Управляющій Морскимъ Министерствомъ Генераль-Адъютантъ Авеланъ, членъ Адмиралтействъ-Совѣта Вице-Адмираль Диковъ, Предсѣдатель Морского Техническаго Комитета Вице-Адмираль Дубасовъ, Главный Командиръ Балтійскаго флота и портовъ Вице-Адмираль Бирилевъ, временно исправляющій должность Начальника Главнаго Морского Штаба Вице-Адмираль Безобразовъ, Контръ-Адмиралы: Небогатовъ и Виреніусъ и Флигель-Адъютантъ Капитанъ I ранга графъ Гейденъ <sup>2)</sup>).

На совѣщаніи этомъ между прочимъ выяснилось, что уже во время ухода 2-й эскадры изъ Россіи вице-адмираль Роже-ственскій принималъ въ расчетъ, что 1-й эскадры ко времени прихода его на Дальній Востокъ существовать не будетъ, но тѣмъ не менѣе отъ предложенныхъ ему броненосцевъ береговой обороны—«Адмираль Ушаковъ», «Адмираль Сенявинъ» и «Генераль-Адмираль Апраксинъ» онъ отказался, считая, что они будутъ мѣшать слѣдованію его эскадры <sup>3)</sup>).

Совѣщаніе высказалось за необходимость послать 3-ю эскадру двумя эшелонами: первый эшелонъ приготовить къ 15 Января 1905 года, а второй—къ Маю 1905 года.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 299, стр. 73.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 299, стр. 166.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 204, стр. 101.

По вопросу о томъ, какую цѣль надо поставить первому эшелону 3-й эскадры, т. е. догнать-ли 2-ю эскадру и усилить ее, при чемъ надо ли теперь послѣднюю задержать, или же этому эшелону слѣдовать отдѣльно отъ эскадры на дальнемъ разстояніи, — Совѣщаніе нашло необходимымъ задержать эскадру вице-адмирала Рождественскаго такъ, чтобы первый эшелонъ 3-й эскадры могъ ее догнать.

Принимая суточное плаваніе въ 200 миль и трое сутокъ для каждой погрузки угля, первый эшелонъ 3-й эскадры, выйдя изъ Россіи 15 Января, можетъ прибыть въ Джибути 20 Февраля, а около 1 Апрѣля къ Зондскимъ островамъ.

Рѣшено было предупредить вице-адмирала Рождественскаго о посылкѣ перваго эшелона и о вѣроятномъ времени прихода его въ Джибути, предоставивъ Командующему 2-ю эскадрю поступать, какъ онъ признаетъ за лучшее, т. е. ожидать отрядъ или идти дальше, не ожидая его, запросивъ [при этомъ вице-адмирала Рождественскаго, — куда въ такомъ случаѣ направить первый эшелонъ послѣ Джибути.

Совѣщаніе рассмотрѣло и одобрило нижеслѣдующій расчетъ плаванія перваго эшелона 3-й эскадры, составленный контръ-адмираломъ Небогатовымъ:

	Приходъ.	Выходъ.
Ливава . . . . .	—	15 Января.
До Скагена 500 миль (2½ сут.). . .	18 Января.	19 »
До Танжера 1762 мили (8 сут.). . .	27 »	—
Погрузка угля. . . . .	—	30 Января.
До бухты Суда 1500 миль (7 сут.). .	6 Февраля.	—
Погрузка угля. . . . .	—	10 Февраля.
До Портъ-Саида 400 миль (2 сут.). .	12 Февраля.	12 »
До Суэца (Суэцкимъ каналомъ 2 сут.).	14 »	14 »
До Джибути 1284 мили (6 сут.). . .	20 »	—
Погрузка угля. . . . .	—	23 Февраля.
До о. Сокотра 620 миль (3 сут.). . .	26 Февраля.	—
Погрузка угля. . . . .	—	28 Февраля.
До Мальдивскихъ о-вовъ 1380 миль (7 сут.). . . . .	7 Марта.	—
Погрузка угля. . . . .	—	10 Марта.
До о. Ментавей (Западный берегъ Суматры) 1380 миль (7 сут.). . .	17 Марта.	—
Погрузка угля. . . . .	—	20 Марта.
До Батавіи 600 миль (3 сут.). . . .	23 Марта.	—

---

И т о г о . . . . . 9426 миль.  
Батавія—Лампонгъ . . . . . около 1 Апрѣля.

Затѣмъ Совѣщаніемъ рѣшено: 1) организацію вспомогательныхъ судовъ для перваго эшелона предоставить ближайшему начальству, при чемъ на транспортахъ, кромѣ угля, имѣть всѣ запасныя части, а также всѣ матеріалы и запасы, чтобы избѣжать перегрузки боевыхъ судовъ; 2) имѣть на одномъ изъ транспортовъ достаточный запасъ прѣсной воды и сильный опрѣснитель, для снабженія отряда прѣсною водою; 3) такъ какъ на посылаемыхъ корабляхъ судовыя мастерскія слабо оборудованы, имѣть при отрядѣ походную мастерскую, хотя бы и меньшихъ размѣровъ, чѣмъ «Камчатка»; 4) приготовить пароходъ Добровольнаго флота «Кострома» — какъ пловучій госпиталь при отрядѣ.

Кромѣ того было высказано желаніе имѣть при отрядѣ буксирный пароходъ, который, кромѣ буксирныхъ цѣлей, могъ бы служить и для навигаціонныхъ развѣдокъ при посѣщеніи малоизвѣстныхъ бухтъ.

Контръ-адмираломъ Небогатовымъ было высказано, что онъ считаетъ необходимымъ имѣть на 3-хъ транспортахъ до 15.000 тоннъ угля, въ видѣ неприкосновеннаго запаса, при чемъ эти транспорты до выхода въ Индійскій океанъ должны идти независимо отъ отряда подъ нейтральнымъ флагомъ, пополняя безпрепятственно по дорогѣ свои собственные запасы, и только въ Джибути присоединиться къ отряду, а затѣмъ, по выходѣ въ море, поднять русскій коммерческій флагъ, такъ какъ подъ нейтральнымъ флагомъ они слѣдовать вмѣстѣ съ отрядомъ не могутъ. Снабженіе же отряда углемъ до Джибути должно быть организовано посылкою пароходовъ въ заранѣе указанныя мѣста.

По вопросу относительно отпращиванія съ 3-ю эскадрю минныхъ крейсеровъ, было выяснено, что первый минный крейсеръ, изъ числа строящихся на добровольныя пожертвованія, будетъ готовъ къ 15 Января и можетъ быть посланъ съ первымъ эшелономъ, а второй крейсеръ будетъ готовъ на 2—3 недѣли позже. Поэтому, предпочтительнѣе выждать готовность второго крейсера и тогда послать ихъ оба вмѣстѣ въ догонку перваго эшелона, что имъ не особенно трудно будетъ выполнить.

Ко времени же ухода изъ Россіи втораго эшелона, т. е. къ Маю 1905 года, должны быть готовы еще 6 минныхъ крейсеровъ.

Тогда и для нихъ необходимо будетъ имѣть пароходъ съ запасомъ угля, пароходъ съ запасомъ прѣсной воды и съ сильнымъ водоопрѣснителемъ и пловучую, хорошо оборудованную мастерскую на большомъ пароходѣ, на которомъ хранить и необходимыя запасныя части и матеріалы для крейсеровъ. Для сбереженія же механизмовъ и котловъ минныхъ крейсеровъ и сохранения ихъ угля на большихъ переходахъ, предполагалось имѣть нѣсколько буксирныхъ пароходовъ.

Съ посылкою миноносцевъ типа «Соколы» признано необходимымъ обождать до получения свѣдѣній, по прибытіи 3-хъ такихъ же миноносцевъ 2-й Тихоокеанской эскадры на о. Критъ, — о ихъ состояніи и способности продолжать плаваніе, но во всякомъ случаѣ 8 миноносцевъ, предназначенныхъ для сопровожденія 3-й эскадры, къ плаванію готовить.

Въ вопросѣ о томъ, какъ поступить съ Владивостокскими крейсерами при приближеніи 2-й эскадры, т. е. выходить ли имъ навстрѣчу эскадрѣ вице-адмирала Рожественскаго, и куда, или стоять во Владивостокѣ, — Совѣщаніе пришло къ заключенію, что крейсера должны оставаться во Владивостокѣ и ожидать распоряженій въ зависимости отъ обстоятельствъ.

Транспортъ «Иртышъ» рѣшено послать самостоятельно на соединеніе со 2-ю эскадрою, но чтобы онъ принялъ теперь такое количество угля, которое позволило бы ему, по своему углубленію, пройти Суэцкимъ каналомъ, а затѣмъ въ Джibuти принять съ заготовленнаго парохода уголь до полного запаса и идти дальше по указанію вице-адмирала Рожественскаго.

Въ заключеніе Совѣщаніе постановило: изготовить крейсеръ «Русь» съ воздухоплавательнымъ паркомъ для отправленія его съ первымъ эшелонемъ 3-й Тихоокеанской эскадры <sup>1)</sup>).

14 Декабря 1904 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ отправленіи 3-й Тихоокеанской эскадры на Дальній Востокъ двумя эшелонами.

Первый эшелонъ, въ составѣ: эскадреннаго броненосца «Императоръ Николай I», броненосцевъ береговой обороны — «Адмиралъ Ушаковъ», «Адмиралъ Сенявинъ» и

<sup>1)</sup> См. страницу 263.

«Генераль-Адмираль Апраксинъ», крейсера «Владимиръ Мономахъ» и пловучей мастерской въ 8000—9000 тоннъ, а въ случаѣ готовности, и двухъ минныхъ крейсеровъ въ 570 тоннъ, — надлежало приготовить къ уходу 15 Января 1905 года.

Второй эшелонъ, въ составѣ: эскадренныхъ броненосцевъ — «Слава» и «Императоръ Александръ II», крейсеровъ — «Адмираль Корниловъ» и «Память Азова» и 6 или 7 минныхъ крейсеровъ въ 570 тоннъ, — надлежало изготовить къ уходу 15 Апрѣля 1905 года <sup>1)</sup>.

Снаряженіе перваго эшелона. Назначеніе контръ-адмирала Небогатова.

Всѣ суда, предназначенныя въ составъ перваго эшелона, находились въ это время въ портѣ Императора Александра III, гдѣ они должны были зимовать.

Изготовление судовъ 3-й Тихоокеанской эскадры къ плаванію было возложено на Главнаго Командира флота и портовъ и Начальника морской обороны Балтійскаго моря вице-адмирала Бирилева.

Командующимъ Отдѣльнымъ отрядомъ судовъ, составлявшихъ первый эшелонъ, былъ назначенъ контръ-адмираль Небогатовъ, которому тогда же была поручена организація снабженія отряда всѣмъ необходимымъ въ пути.

Для выполненія работъ, вызванныхъ экстреннымъ приготовленіемъ къ уходу судовъ этого отряда, были посланы въ портъ Императора Александра III мастерские Кронштадтскаго порта, Балтійскаго и Обуховскаго заводовъ, въ числѣ около 1500 человекъ. Частные заводы, принявшіе на выполненіе нѣкоторыхъ работъ на судахъ, также выслали въ Либаву своихъ мастеровыхъ.

Главное руководство всѣми работами по снаряженію судовъ Отдѣльнаго отряда возлагалось на корпуса корабельныхъ инженеровъ старшаго судостроителя Вешкурцева.

Всѣ корабли отряда передъ уходомъ за границу были введены въ докъ, очистили подводную часть и выкрасились заново, при чемъ надводная часть наружнаго борта и всѣ надстройки были выкрашены въ черный цвѣтъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 299, стр. 128. Отношеніе Главнаго Морского Штаба Начальникамъ центральныхъ учреждений Морского Министерства. 16 Декабря 1904 года.

На срочномъ изготовленіи снаряжаемыхъ судовъ сильно отразились стачки и забастовки мастеровыхъ, работавшихъ на частныхъ заводахъ, исполнявшихъ заказы для судовъ отряда, а также частью и мастеровыхъ, присланныхъ изъ Петербурга и Кронштадта для работъ въ мастерскихъ порта и на судахъ. Послѣ событій въ Петербургѣ, 9 Января 1905 года, волненія среди рабочихъ усилились, забастовки распространились на всѣ частные заводы и выразились, какъ въ отказѣ становиться на работу, въ порчѣ уже готовыхъ издѣлій, заводскихъ станковъ и машинъ, такъ и въ предьявленіи разнаго рода требованій экономическихъ и политическихъ. Мастеровые въ районѣ порта Императора Александра III, за рѣдкимъ исключеніемъ, работали, но среди нихъ были замѣтны признаки волненія.

На каждый корабль отряда было отпущено сверхъ одного полнаго боевого комплекта боевыхъ снарядовъ и зарядовъ еще только 20% боевого запаса. Въ виду того, что все количество этихъ 20% боевого запаса не могло быть взято на суда, за неимѣніемъ мѣста въ бомбовыхъ погребахъ, часть его была помѣщена на транспортахъ, шедшихъ съ отрядомъ <sup>1)</sup>).

Для практической стрѣльбы снаряды вовсе отпущены не были. Для стрѣльбы вспомогательными стволами патроны были отпущены, но въ очень ограниченномъ количествѣ. Что касается орудій, станковъ и главнѣйшихъ частей къ нимъ,—въ запасъ для замѣны на случай порчи въ бою,—то всего этого совершенно отпущено не было.

За неимѣніемъ въ портѣ Императора Александра III погребовъ для храненія, боевые запасы для снабженія отряда посылались изъ Кронштадта. Перевозъ запасовъ изъ Кронштадта до Ораніенбаума совершался по льду на лошадяхъ, а затѣмъ до порта Императора Александра III въ товарныхъ вагонахъ. Послѣдніе, по прибытіи въ портъ, немедленно разгружались, при чемъ деревянные ящики со снарядами и зарядами валялись прямо въ снѣгъ рядомъ съ мѣстомъ стоянки вагоновъ. Здѣсь вновь привезенный боевой запасъ оставался лежать подъ открытымъ небомъ на снѣгу иногда продолжительное время,—прежде, чѣмъ

<sup>1)</sup> Циркуляръ Штаба Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ судовъ, отправляющихся въ Тихій океанъ, отъ 23 Декабря 1904 г. № 61.

его могли принять на судно, которому онъ предназначался, — вслѣдствіе работъ, производившихся въ помѣщеніяхъ для боевыхъ припасовъ.

10 Января начались въ Либавѣ сильные морозы, послѣ чего бассейны, каналы и аванпортъ покрылись толстымъ крѣпкимъ льдомъ. Этимъ изготовленіе отряда опять сильно затормозилось, вслѣдствіе отсутствія ледоколовъ. Связаніе въ порту совершенно прекратилось, такъ какъ имѣлся только одинъ ледоколъ, не могшій справиться со всѣми нуждами вооружавшихся судовъ и съ вводомъ прибывавшихъ съ моря зафрахтованныхъ пароходовъ съ углемъ. Коммерческій портъ также не располагалъ ледоколами.

Управляющій Морскимъ Министерствомъ приказалъ командиру Ревельскаго порта выслать ледоколъ «Могучій» для оказанія содѣйствія отряду, но «Могучій» не могъ пройти изъ за очень толстаго льда на высотѣ Сурупа, гдѣ застряли также нѣсколько пароходовъ. Командиръ Ревельскаго порта донесъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ объ этомъ, присовокупивъ, что надо ждать южныхъ вѣтровъ для ослабленія льда.

Контръ-адмиралъ Небогатовъ вступилъ въ командованіе Отдѣльнымъ отрядомъ, поднявъ свой флагъ на броненосцѣ «Императоръ Николай I».

Стачки рабочихъ продолжали задерживать работы на судахъ отряда, отдавая на неопредѣленное время уходъ отряда по назначенію.

Въ это время оказалось, что на зафрахтованномъ у Русскаго Балтійскаго Общества пароходѣ «Ксенія» уголь въ трюмахъ, въ количествѣ 4000 тоннъ, оказался недоброкачественнымъ. Пришлось его выгружать и грузить новый изъ портовыхъ складовъ людьми береговыхъ командъ, вслѣдствіе отсутствія чернорабочихъ и отказа подрядчиковъ.

Ледоколъ «Ермакъ», получивъ приказаніе идти въ Либаву для оказанія помощи судамъ Отдѣльнаго отряда, также не могъ выполнить этого ранѣе 24 Января, когда, принявъ уголь въ Ригѣ, вышелъ по назначенію въ Либаву.

Между тѣмъ, во всѣхъ воротахъ аванпорта образовались заторы льда толщиною до 15 дюймовъ и болѣе, а самъ аванпортъ сплошь покрылся льдомъ толщиною въ 1 футъ.



Выходъ судовъ для пробы артиллеріи и уничтоженія де-віаціи сталъ невозможнымъ.

24 Января вице-адмиралъ Бирилевъ донесъ изъ порта Императора Александра III слѣдующее: «Всѣ военныя суда совершенно готовы по портовымъ работамъ и снабженію. Остается опредѣлить девіацію, произвести пробную стрѣльбу и установить прицѣлы. Броненосецъ «Императоръ Николай I» сегодня пробился во льдахъ и выходилъ, а за нимъ броненосецъ «Адмиралъ Ушаковъ». Прочія суда пойдутъ, какъ позволить ледъ, наваливающій на волноломъ».

25 Января прибылъ «Ермакъ» и разломалъ ледъ въ аванпортѣ и въ каналѣ. При его помощи броненосцы береговой обороны выходили въ море, пробовали машины, производили пробную стрѣльбу и опредѣляли девіацію, послѣ чего вновь вернулись въ каналъ.

Крейсеръ «Владиміръ Мономахъ» изъ канала не выходилъ. Его опасались послать, полагая, что ледъ можетъ повредить ему подводную обшивку. Крейсеръ затѣмъ такъ и ушелъ въ дальнее плаваніе, не испытавъ своей артиллеріи, не зная, насколько исправны вновь поставленныя 75 м/м. пушки, а также перебранныя и собранныя во время холодовъ установки крупныхъ пушекъ.

Подъ угольные транспорты для отряда  
 Снаряженіе транспор- Главное Управление Кораблестроенія и Снаб-  
 товъ. женій зафрахтовало у Русскаго Восточно-  
 Азіатскаго Общества пароходы «Ливонія» и «Куронія» и у Русскаго Балтійскаго Общества пароходъ «Ксенія», который былъ предназначенъ также для устройства на немъ ремонтной мастерской.

Въ началѣ полагали ограничиться зафрахтованіемъ только этихъ транспортовъ. Но затѣмъ, по ходатайству контръ-адмирала Небогатова, опасавшагося возможныхъ осложненій въ снабженіи углемъ отряда въ его дальнѣйшемъ движеніи послѣ Джибути, былъ зафрахтованъ у Сѣвернаго Пароходнаго Общества еще пароходъ «Германъ Лерхе».

Для снабженія отряда [водою, Морское Министерство зафрахтовало также у Сѣвернаго Пароходнаго Общества водо-наливной пароходъ «Графъ Строгановъ», который былъ только что оконченъ постройкою въ Англіи и находился въ Ньюкастлѣ.

Сѣверное Пароходное Общество обязывалось снабдить пароходъ «Графъ Строгановъ» опрѣснителями, общей производительностью 100 тоннъ въ сутки, и шлангомъ въ 1200 футъ длины. Пароходъ долженъ былъ съ полнымъ запасомъ угля и прѣсной воды прибыть въ Судскую бухту къ 28 Февраля.

Команды на транспортахъ были пополнены нижними чинами. На каждый изъ транспортовъ былъ назначенъ одинъ прапорщикъ по морской части для завѣдыванія командою на правахъ ротнаго командира.

Для надобностей отряда въ буксировкѣ и для выполнения различныхъ порученій былъ приобрѣтенъ еще пароходъ у фирмы Дидерихсенъ въ Килѣ. Назвали его «Свирь» и присвоили ему флагъ Добровольнаго флота.

Пароходъ «Свирь» былъ укомплектованъ военною командою въ числѣ 36 человекъ. Командиромъ его былъ назначенъ штурманъ, прапорщикъ Розенфельдтъ. Кромѣ него на пароходъ были назначены 2 прапорщика по морской части для несенія вахтенной службы и одинъ прапорщикъ по механической части—судовымъ механикомъ.

Завѣдующимъ всѣми транспортными судами былъ назначенъ флагманскій интендантъ, которому были предоставлены по отношенію военныхъ чиновъ на транспортахъ права командира судна 2-го ранга.

Всѣ распоряженія, касавшіяся плаванія, а также службы на транспортахъ, командиры ихъ должны были получать отъ прапорщиковъ морской части, которые такимъ образомъ являлись на транспортахъ представителями Морского вѣдомства и отвѣтственными лицами за своевременную передачу командиру каждаго приказанія и правильностью его исполненія.

Недоразумѣнія, возникавшія между командирами и прапорщиками на транспортахъ, должны были разрѣшаться флагманскимъ интендантомъ, который особо важные случаи долженъ былъ представлять на усмотрѣніе Командующаго отрядомъ <sup>1)</sup>. Для довольствія воинскихъ чиновъ и для медицинскаго надзора на транспортахъ, послѣдніе были приписаны къ боевымъ судамъ отряда <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Приказъ Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ, отъ 22 Января 1905 г. № 29.

<sup>2)</sup> Приказы Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ, отъ 22 Января 1905 г. №№ 9, 22 и 30.

Добровольный флот передалъ Морскому вѣдомству пароходъ «Кострома», для приспособленія его подъ плавучій госпиталь 3-й эскадры.

Вся организація доставки угля и различныхъ предметовъ снабженія отряда въ пути на Дальній Востокъ была сосредоточена въ Главномъ Морскомъ Штабѣ. Поставщикомъ угля была избрана фирма Гинсбургъ. Общее количество угля опредѣлялось отъ 24.000 до 27.000 тоннъ.

Вмѣстѣ съ первымъ эшелономъ приказано было послать подаренный флоту графомъ С. А. Строгановымъ воздухоплавательный крейсеръ «Русь».

Пожертвованіе графа С. А. Строганова. Крейсеръ „Русь“ (пароходъ „Lahn“).

Графъ С. А. Строгановъ, движимый высокимъ патріотическимъ чувствомъ, приобрѣлъ на свои личные средства быстроходный океанскій пароходъ, который снабдилъ всѣми усовершенствованными приборами для воздухоплаванія (привязными аэростатами и полнымъ оборудованіемъ для добыванія газа, наполненія аэростатовъ и спуска), вооружилъ достаточно сильною артиллеріею съ боевымъ запасомъ, передѣлавъ его изъ коммерческаго парохода въ военный крейсеръ, и принесъ въ даръ флоту.

Графъ С. А. Строгановъ считалъ, что такой крейсеръ могъ-бы принести значительную пользу эскадрѣ, какъ для поддержанія связи съ случайно оторвавшимися судами, такъ и для дозорно-развѣдочной службы и для обнаруживанія минныхъ загражденій, а потому высказалъ желаніе, чтобы этотъ пароходъ, названный крейсеромъ «Русь», служилъ развѣдочнымъ судномъ при 2-й эскадрѣ флота Тихаго океана.

Осмотрѣвъ цѣлую серію судовъ за границею, графъ С. А. Строгановъ остановился въ выборѣ на пароходѣ Общества Сѣвернаго Германскаго Ллойда «Lahn». Пароходъ этотъ водоизмѣщеніемъ 9600 тоннъ, двухтрубный, одновинтовый, постройки 1887 года. Котлы на пароходѣ старые. Они предназначались къ замѣнѣ новыми, но были оставлены по случаю продажи парохода. Германскій Ллойдъ выдалъ удостовѣреніе, что котлы парохода «Lahn» были осмотрѣны и испытаны въ Бремергафенѣ осенью 1904 года согласно правиламъ, установленнымъ для судовъ германскаго торговаго флота, при чемъ пароходу

дано право въ теченіе двухъ лѣтъ ходить съ рабочимъ давленіемъ въ котлахъ до 9 атмосферъ, что соотвѣтствовало скорости хода въ 17 узловъ.

Рѣшивъ пріобрѣсти «Lahn», графъ Строгановъ поручилъ сдѣлать на пароходѣ необходимыя передѣлки и исправленія, а также установку аппаратовъ воздухоплаванія, прожекторовъ и беспроволочнаго телеграфа.

По окончаніи установки и испытанія всѣхъ приборовъ, пароходъ прибылъ въ портъ Императора Александра III. Однако оказалось, что многія работы по приведенію въ порядокъ котловъ, механизмовъ и корпуса парохода были произведены въ Бремергафенѣ спѣшно и безъ должной тщательности.

10 Ноября командиръ порта Императора Александра III телеграфировалъ Начальнику Главнаго Морского Штаба: «Принимаемый комиссіей пароходъ «Lahn» имѣетъ недостатки. Требуется опредѣлить, можно ли отправить его въ плаваніе съ очень сомнительными котлами. Для этого необходимо очистить всѣ котлы и испробовать давленіемъ и на ходу, что займетъ около мѣсяца».

Послѣ очистки котловъ и испытанія ихъ гидравлическимъ давленіемъ, выяснилось, что въ настоящемъ состояніи пароходъ плавать не можетъ.

Необходимо было произвести значительныя ремонтныя работы, какъ въ котлахъ, такъ и по механизмамъ и по корпусу парохода, къ чему и было приступлено тогда же.

28 Января прибылъ на крейсеръ «Русь» Командующій отрядомъ и осмотрѣлъ законченныя по всѣмъ частямъ работы. Пожелавъ ознакомиться съ воздухоплавательнымъ паркомъ и способами добыванія газа, контръ-адмиралъ Небогатовъ приказалъ къ слѣдующему дню наполнить одинъ шаръ газомъ и показать ему дѣйствіе его. Черезъ три часа послѣ отдачи такого приказанія, къ адмиралу явился завѣдующій воздухоплавательнымъ паркомъ и доложилъ о невозможности наполненія шара электрическимъ способомъ, вслѣдствіе неисправности динамо-машинъ, а именно — зубчатой передачи для вращенія динамо-машинъ, переустройство которой на ременную передачу требовало бы не менѣе двухъ недѣль времени отъ начала работъ. Химическій же способъ добыванія водорода, по мнѣнію

завѣдующаго воздухоплаваніемъ, признается на крейсерѣ опаснымъ.

Суммируя всѣ эти капитальные недостатки, контръ-адмиралъ Небогатовъ донесъ, что находить крейсеръ «Русь» совершенно не отвѣчающимъ своему назначенію <sup>1)</sup>).

Послѣ этого все-таки послѣдовало приказаніе — крейсеръ «Русь» къ отправленію съ отрядомъ готовить <sup>2)</sup>).

---

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 299, стр. 414.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 299, стр. 411.

## Г Л А В А XII.

### Походъ Отдѣльнаго отряда контръ-адмирала Небогатова до присоединенія его къ эскадрѣ вице-адмирала Рожественскаго.

Выходъ изъ Либавы. Погрузка угля у мыса Скагенъ. Возвращеніе крейсера «Русь». Переходъ Сѣвернымъ моремъ и Атлантическимъ океаномъ. Погрузка угля у острововъ Zafarín. Переходъ до Суды. Стоянка въ Судѣ. Соединеніе всѣхъ судовъ отряда. Выходъ изъ Суды. Проходъ Суэцкаго канала. Отрядъ въ Красномъ морѣ. Приходъ въ Джибути. Стоянка отряда въ Джибути. Выходъ въ Аденскій заливъ. Первая боевая стрѣльба отряда. Заходъ въ бухту Мирбатъ для погрузки угля. Плаваніе отряда Индійскимъ океаномъ. Погрузки угля. Занятія на отрядѣ. Планъ контръ-адмирала Небогатова на случай самостоятельнаго плаванія до Владивостока. Вторая боевая стрѣльба отряда. Совѣщаніе командировъ судовъ у Командующаго отрядомъ. Погрузка угля. Праздникъ Св. Пасхи на отрядѣ. Проходъ Малаккскаго пролива. Полученіе телеграммъ изъ Россіи. Выходъ отряда въ Южно-Китайское море. Соединеніе Отдѣльнаго отряда контръ-адмирала Небогатова съ эскадрою вице-адмирала Рожественскаго.

2 Февраля 1905 года въ Либаву прибылъ изъ Петербурга Великій Князь Генераль-Адмиралъ и произвелъ смотръ приготовившемуся къ уходу на Дальній Востокъ Отдѣльному отряду контръ-адмирала Небогатова, суда котораго стояли уже подъ парами.

Сейчасъ же послѣ отбытія Великаго Князя съ крейсера «Владиміръ Мономахъ», къ послѣднему подошли портовые барказы и на буксирѣ повели крейсеръ изъ канала на внѣшній рейдъ. Впереди барказовъ шелъ «Ермакъ» и очищаль дорогу, ломая и разгоняя ледъ. Вслѣдъ за крейсеромъ «Владиміръ Мономахъ» вывели броненосцы береговой обороны и воздухо-

плавательный крейсеръ «Русь». Послѣднимъ вывели на рейдъ эскадренный броненосецъ «Императоръ Николай I»<sup>1)</sup>.

Крейсеръ «Владиміръ Мономахъ», не выходявшій до того времени на рейдъ изъ опасенія повредить подводную обшивку, пошелъ въ море на пробу машинъ и испытаніе артиллеріи и для опредѣленія девіаціи.

Къ 7 часамъ вечера всѣ боевыя суда и транспорты отряда были выведены на рейдъ и стали на якорь.

На другой день, 3 Февраля, въ 8 часовъ утра Отдѣльный отрядъ снялся съ якоря и пошелъ по назначенію для присоединенія ко 2-й эскадрѣ флота Тихаго океана.

Отрядъ по сигналу адмирала построился въ кильватерную колонну, имѣя головнымъ броненосецъ «Императоръ Николай I», въ слѣдующемъ порядкѣ: броненосцы береговой обороны—«Адмиралъ Ушаковъ», «Адмиралъ Сенявинъ» и «Генераль-Адмиралъ Апраксинъ» и крейсера—«Владиміръ Мономахъ» и «Русь». За отрядомъ слѣдовали также въ кильватерной колоннѣ транспорты—«Ливонія» и «Ксенія». Транспортъ «Куронія» и буксирный пароходъ «Свирь» были посланы впередъ для освѣщенія мѣстности къ маяку Факкебьергъ.

Погода была свѣжая, броненосцы береговой обороны сильно зарывались носомъ и брали воду, проникавшую сквозь палубы и люки, было очень холодно и по временамъ находилъ густой туманъ. Отрядъ шелъ малымъ ходомъ, иногда со скоростью не болѣе 3-хъ узловъ, и на другой день въ 10 часовъ вечера подошелъ къ острову Борнгольмъ, гдѣ сталъ на якорь въ открытомъ морѣ, въ 25 миляхъ отъ западной части острова, за невозможностью опредѣлиться.

5 Февраля въ 8 часовъ утра отрядъ снялся съ якоря и продолжалъ путь со скоростью 8 узловъ.

На этомъ переходѣ производилась настройка беспроволочныхъ телеграфовъ подъ руководствомъ находившихся на крейсерахъ «Владиміръ Мономахъ» флагманскаго миннаго офицера и 2-хъ инженеровъ фирмы Сименсъ, для чего крейсеръ по приказанію адмирала отдѣлился отъ отряда на 100 миль.

<sup>1)</sup> На суда отряда были взяты мастеровые Обуховскаго и Балтійскаго заводовъ и Кронштадтскаго порта, для продолженія многихъ незаконченныхъ работъ.

Подойдя вечеромъ 6 Февраля къ маяку Факкебіергъ, отрядъ принялъ датскихъ правительственныхъ лоцмановъ, по одному на каждыя два корабля, и вскорѣ послѣ разсвѣта 7 Февраля вошелъ въ Бельтъ въ сопровожденіи назначенныхъ для конвоирования отряда при слѣдованіи его вдоль береговъ Даніи двухъ датскихъ авизо и двухъ миноносцевъ.

Буксирный пароходъ «Свирь» и транспортъ «Куронія» присоединились къ отряду, пройдя маякъ Факкебіергъ, въ 2 часа ночи 7 Февраля.

Къ мысу Скагенъ отрядъ прибылъ въ тотъ же день къ вечеру, но остался на ночь въ морѣ, а въ 7 час. утра 8 Февраля сталъ на якорь въ бухтѣ Aalbek въ 3 миляхъ отъ берега, кромѣ крейсера «Владиміръ Мономахъ», который подошелъ въ 1 часъ дня.

Вскорѣ послѣ постановки на якорь, къ судамъ отряда подошли зафрахтованные Морскимъ Министерствомъ пароходы съ углемъ и сейчасъ же началась погрузка. Уголь принимали въ угольные ямы и въ кочегарки, а также брали на верхнюю и въ жилую палубы.

**Возвращеніе крейсера «Русь».** Командиръ крейсера «Русь» по приходѣ къ Скагену донесъ Командующему отрядомъ, что на третій день послѣ выхода изъ порта Императора Александра III на крейсерѣ сильно потекъ холодильникъ главной машины.

Для опредѣленія причинъ и степени важности поврежденія холодильника и благонадежности его къ дальнѣйшей службѣ, контръ-адмиралъ Небогатовъ немедленно назначилъ комиссію, которая осмотрѣла холодильникъ и нашла, что планки на всѣхъ трубныхъ доскахъ имѣютъ сильную течь, а соединенія этихъ досокъ съ корпусомъ холодильника на всемъ протяженіи оказались залитыми цементомъ, который во многихъ мѣстахъ отваливался. Кромѣ того, какъ днище, такъ и углы «водяныхъ» коробокъ покрыты потрескавшимся цементомъ.

Въ виду изложеннаго, комиссія высказала мнѣніе, что хотя временное исправленіе холодильника судовыми средствами возможно, но опредѣлить продолжительность исправнаго дѣйствія его безъ капитальнаго изслѣдованія [качества и толщины материала всѣхъ трубныхъ досокъ нельзя. Относительно случивша-



гося передъ уходомъ изъ Либавы поврежденія динамо-машины комиссія опредѣлила, что на крейсерѣ поставлены динамо-машины берегового образца, совершенно не приспособленныя къ судовой обстановкѣ, а потому можно ждать, что при дальнѣйшей службѣ этихъ двигателей у нихъ могутъ еще открыться новые недостатки <sup>1)</sup>).

Вслѣдствіе такого заключенія комиссії, Командующій отрядомъ пришелъ къ окончательному убѣжденію, что состояніе крейсера «Русь» не даетъ гарантіи въ томъ, что онъ можетъ исполнить воздухоплавательную службу при эскадрѣ, а при дальнѣйшемъ слѣдованіи крейсера въ составѣ отряда машина его можетъ совершенно отказаться дать ходъ и тогда придется крейсеръ отбуксировывать въ одинъ изъ нейтральныхъ портовъ, гдѣ онъ долженъ будетъ быть разоруженъ.

Поэтому контръ-адмиралъ Небогатовъ отправилъ крейсеръ «Русь» отъ Скагена обратно въ Либаву для необходимыхъ исправленій <sup>2)</sup>).

По постановкѣ на якорь у Скагена контръ-адмиралъ Небогатовъ получилъ изъ Главнаго Морского Штаба телеграфное предупрежденіе о возможности повторенія Гульскаго инцидента: «Японскій посланникъ въ Гаагѣ въ разговорѣ съ голландцами не скрывалъ, что 3-й эскадрѣ грозитъ опасность. Сообщается это Вамъ для свѣдѣнія, въ виду возможности покушеній, а также, что слухъ этотъ можетъ быть пущенъ въ надеждѣ вызвать новый инцидентъ съ рыбаками».

Кромѣ того, командиръ датской канонерской лодки, сопровождавшей отрядъ, передалъ контръ-адмиралу Небогатову увѣдомленіе отъ нашего посланника, что во время предстоящаго отряду пути Сѣвернымъ моремъ японцы готовятся устроить засаду, съ цѣлью вызвать какой-нибудь инцидентъ и этимъ помѣшать слѣдованію отряда на Дальній Востокъ <sup>3)</sup>).

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 36, стр. 42—43.

<sup>2)</sup> 13 Февраля крейсеръ «Русь» вернулся въ Либаву. Онъ былъ признанъ совершенно негоднымъ къ плаванію и больше нигде не посланъ, а послѣ войны былъ проданъ.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 209.

Окончивъ 9 Февраля въ 6 часовъ вечера погрузку угля, отрядъ немедленно тронулся въ дальнѣйшій путь. Принимая во вниманіе увѣдомленіе нашего посланника въ Даніи и предупрежденіе Главнаго Морского Штаба, Командующій отрядомъ во избѣжаніе возможной опасности на этомъ переходѣ избралъ курсы вдоль германскаго и голландскаго побережій, т. е. тотъ путь, по которому обыкновенно не ходятъ коммерческія суда при пересѣченіи Сѣвернаго моря и на которомъ не располагаются эскадры рыбаковъ для ловли рыбы. Отрядъ прослѣдовалъ по этому пути совершенно спокойно, встрѣтивъ очень небольшое число коммерческихъ пароходовъ.

Походъ Сѣвернымъ моремъ начался при свѣжемъ ONO, перешедшемъ утромъ 10 Февраля къ OSO. Въ ночь на 11 Февраля вѣтеръ постепенно стихъ.

Въ 6 часовъ утра 12 Февраля отрядъ вошелъ въ Ламаншъ при весьма благопріятной погодѣ, но къ 10 часамъ вечера задулъ крѣпкій вѣтеръ отъ SW, съ градомъ и дождемъ. Идя противъ волны вдоль береговъ Англіи, приходилось уменьшать ходъ до 1 узла.

Въ полдень 13 Февраля отрядъ подошелъ къ Start Point, а въ 7 часовъ вечера взялъ курсъ на Бискайскій заливъ, имѣя чрезвычайно свѣжій W (9 балловъ) и весьма крупную зыбь. Шли отъ 4 до 5 узловъ. Броненосцы береговой обороны непрерывно принимали волны до носовой башни, но въ общемъ держались прекрасно. На эскадренномъ броненосцѣ «Императоръ Николай I», вслѣдствіе снятія деревянной настилки батареинной палубы, появилась течь въ жилой палубѣ черезъ забитыя дыры отъ заклепокъ изъ-подъ орудійныхъ подушекъ и въ другихъ мѣстахъ. На всѣхъ судахъ отряда палубы, проконопаченныя во время морозовъ, протекали, а бортовые иллюминаторы пропускали воду. На броненосцѣ «Генераль-Адмираль Апраксинъ» кромѣ того пропускали воду заклепки и швы борта. Несмотря на то, что всѣ люки и всѣ отверстія, черезъ которыя могла бы попадать вода, были наглухо задраены и обиты парусиною, въ жилой палубѣ, въ офицерскихъ и въ командирскихъ каютахъ было очень много воды, которую частью спустили въ трюмъ и оттуда выкачивали турбиной, а частью

выкачивали брандспойтами, при чемъ команда работала повахтенно <sup>1)</sup>).

Такое состояніе моря продолжалось до утра 15 Февраля, когда погода нѣсколько улучшилась и отрядъ пошелъ со скоростью 7 узловъ.

Съ полдня 15 Февраля вѣтеръ отошелъ къ NW и розмахи, доходившіе на броненосцѣ «Императоръ Николай I» до 25°—28°, а на крейсерѣ «Владиміръ Мономахъ» до 36°, уменьшились. Отрядъ прибавилъ ходъ до 9 узловъ.

Въ виду того, что погода значительно улучшилась и количество угля на броненосцахъ береговой обороны позволяло продлить плаваніе, Командующій отрядомъ рѣшилъ пройти мимо Танжера, гдѣ ждали зафрахтованные 3 парохода съ углемъ, и произвести погрузку угля уже пройдя Гибралтарскій проливъ. Для этого въ Танжеръ былъ посланъ впередъ транспортъ «Куронія» съ флагманскимъ интендантомъ, которому было приказано уведомить ожидавшихъ тамъ угольщиковъ, чтобы они шли вмѣстѣ съ транспортомъ къ островамъ Zaffarin, въ 120 миляхъ восточнѣе Цеуты, гдѣ имѣется довольно закрытый рейдъ. Идя Гибралтарскимъ проливомъ, адмиралъ переговаривался по беспроволочному телеграфу съ «Куроніей» и получилъ отъ флагманскаго интенданта извѣстіе, что угольщики выйдутъ 19 Февраля въ 11 часовъ утра.

Отрядъ прошелъ Гибралтарскій проливъ ночью безъ огней. За 3 дня передъ этимъ въ Танжеръ приходилъ англійскій миноносецъ, но, простоявъ 48 часовъ, онъ ушелъ. Когда отрядъ шелъ между мысомъ Трафальгаръ и Гибралтаромъ, были видны къ N лучи прожекторовъ, но въ виду того, что мысъ Трафальгаръ былъ пройденъ не въ обычномъ близкомъ разстояніи, отрядъ остался незамѣченнымъ.

20 Февраля въ 11 часовъ утра отрядъ погрузку угля у островъ Zaffarin. сталъ на якорь между островами Zaffarin и Африканскимъ берегомъ. Одновременно подошли къ отряду пришедшіе изъ Танжера—транспортъ «Куронія» и три парохода съ углемъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 157.

Вслѣдствіе свѣжаго вѣтра и очень значительной зыби не было возможности немедленно приступить къ погрузкѣ угля. Одинъ изъ пароходовъ попытался стать къ борту броненосца «Адмиралъ Ушаковъ», но тотчасъ-же былъ принужденъ отойти. Погода не позволяла начать погрузку до 11 часовъ утра 21 Февраля, когда зыбь почти улеглась. Тогда ко всѣмъ судамъ отряда одновременно подошли транспорты «Куронія» и «Ливонія» и пароходы угольщики и началась погрузка угля.

21 Февраля въ началѣ 1-го часа дня на броненосецъ «Императоръ Николай I» пріѣхалъ испанскій пѣхотный офицеръ въ сопровожденіи переводчика и привезъ отъ губернатора острова письмо, съ приглашеніемъ покинуть, вслѣдствіе истечения 24-хъ часового срока стоянки, испанскія воды. Адмиралъ заявилъ ему, что суда вынуждены остаться до вечера, такъ какъ имѣютъ исправленія въ машинахъ, но офицеръ просилъ письменнаго объ этомъ удостовѣренія, каковое ему и было дано въ формѣ письма на имя губернатора.

Въ 3 часа пополудни испанскій офицеръ вновь пріѣхалъ къ адмиралу съ письмомъ, въ которомъ губернаторъ просилъ, чтобы всѣ суда и транспорты, не имѣющіе аварій, немедленно уходили въ море. На это ему было заявлено, что военныя суда и 5 транспортовъ имѣютъ машины разобранными, чего нельзя было сдѣлать наканунѣ, по причинѣ свѣжести вѣтра и зыби, при которыхъ стоянка безъ паровъ была не безопасна, а потому суда не могутъ уйти ранѣе 8 или 9 часовъ вечера, кромѣ 2 транспортовъ, которые уйдутъ теперь же. Получивъ письменное удостовѣреніе въ прежней формѣ, испанскій офицеръ болѣе не пріѣзжалъ.

Переходъ до Суды.  
Стоянка въ Судѣ.  
Соединеніе всѣхъ судовъ отряда.

23 Февраля суда отряда начали выходить въ море съ 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ вечера, по мѣрѣ полного окончанія погрузки угля. Въ 3 часа ночи всѣ суда и транспорты вступили въ походный строй и взяли курсъ на Суду.

На всѣхъ переходахъ отъ Ливавы, когда позволяла погода, на судахъ отряда производились боевыя тревоги, артиллерійскія ученія и отраженіе минныхъ атакъ, а при переходѣ Средиземнымъ моремъ кромѣ того занимались боевымъ освѣщеніемъ и произвели вспомогательную стрѣльбу изъ учебныхъ ство-

ловъ по щитамъ. Транспортъ «Куронія» посланъ былъ впередъ въ Суду для подготовки снабженія отряда.

На переходѣ къ о. Критъ выяснилось, что броненосцы береговой обороны берутъ запасъ угля на значительно большее число миль, чѣмъ предполагалось. Въ началѣ плаванія суточный расходъ угля на нихъ колебался между 35 и 42 тоннами, въ среднемъ 38 тоннъ, а за послѣдній переходъ расходъ въ среднемъ оказался 32 тонны, что должно приписать тому, что кочегары приспособились къ кардифскому углю и къ уходу за котлами.

Весь путь до Суды былъ совершенъ при вполне благоприятной, теплой погодѣ, чѣмъ воспользовались на всѣхъ судахъ, для просушки и провѣтриванія всего, что пострадало отъ воды во время шторма при переходѣ Бискайскимъ заливомъ.

Разстояніе отъ Скагена до острововъ Zaffarin—2052 мили пройдено въ  $256\frac{1}{4}$  часовъ, со средней скоростью 8 узловъ, и отъ острововъ Zaffarin до Судской бухты—1316 миль пройдено въ  $150\frac{3}{4}$  часа, со средней скоростью 8,7 узла.

Въ Суду отрядъ пришелъ 28 Февраля въ 12 часовъ дня.

Контръ-адмиралъ Небогатовъ сейчасъ же донесъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ телеграммою: «Прибылъ въ исправности. Машины работаютъ отлично. Необходимо вычистить и выщелочить котлы, на что требуется 7 дней стоянки. Прошу распоряженій по проходу каналомъ».

По постановкѣ на якорь отрядъ немедленно приступилъ къ выщелачиванію котловъ, къ погрузкѣ угля на суда отряда и къ догрузкѣ угля на отрядные транспорты съ зафрахтованныхъ угольщиковъ.

Въ глубинѣ бухты стояли на якорѣ: канонерская лодка «Храбрый», эскадренные миноносцы—«Рѣзвый», «Прозорливый» и «Пронзительный» и миноносецъ «212», а также французскій и итальянскій станціонеры.

4 Марта въ 10 часовъ утра прибылъ изъ Одессы для присоединенія къ отряду пароходъ Добровольнаго флота «Кострома», приспособленный и вполне оборудованный подъ госпиталь. Пароходъ былъ выкрашенъ въ бѣлую краску съ яркой красной полосой по борту и имѣлъ флагъ Краснаго Креста.

Здѣсь же къ отряду присоединились зафрахтованные у Сѣвернаго Пароходнаго Общества: водоналивной пароходъ «Графъ Строгановъ» и транспортъ «Германъ Лерхе».

Пароходъ «Графъ Строгановъ», уходя изъ Ньюкастля, гдѣ онъ строился, принялъ 300 тоннъ питьевой воды, а затѣмъ, зайдя въ Лиссабонъ, принялъ тамъ изъ мѣстнаго водопровода полный грузъ воды для питанія котловъ на судахъ отряда.

Транспортъ «Германъ Лерхе» принялъ въ Севастополѣ и доставилъ въ бухту Суда для отряда консервы, недопринятые судами за недостаткомъ мѣста, а также нѣкоторые мелкіе механизмы, приборы, инструменты и матеріалы.

Ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней и когда не было погрузокъ угля, на судахъ отряда занимались артиллерійскими ученіями и вспомогательными стрѣльбами изъ учебныхъ стволовъ по щитамъ, которые буксировались паровыми катерами. Часть командъ ежедневно увольнялась на берегъ.

Въ Судѣ къ Командующему отрядомъ явился капитанъ 1 ранга фонъ-Эссенъ, возвращавшійся изъ Портъ-Артура въ Россію, и сдѣлалъ докладъ о замѣченныхъ офицерами Портъ-Артурской эскадры нѣкоторыхъ способахъ веденія боя японцами и о всѣхъ полезныхъ мѣрахъ, выработанныхъ изъ боевого опыта на судахъ 1-й эскадры флота Тихаго океана. Въ виду важности свѣдѣній, заключающихся въ вышесказанномъ докладѣ, онѣ были объявлены Командующимъ отрядомъ для руководства циркуляромъ по отряду <sup>1)</sup>.

Выходъ изъ Суды.  
Проходъ Суэцкаго  
канала.

Въ 1 часъ ночи на 8 Марта отрядъ вмѣстѣ съ транспортами, кромѣ транспорта «Ливонія», снялся съ якоря для слѣдованія въ Портъ-Саидъ.

Транспортъ «Ливонія» былъ оставленъ въ Судѣ, чтобы принять грузы для отряда съ парохода Русскаго Общества Пароходства и Торговли, ожидавшагося въ этотъ день, послѣ чего транспортъ долженъ былъ догнать отрядъ въ Джибути.

Переходъ въ Портъ-Саидъ былъ совершенъ при чрезвычайно свѣжей погодѣ и громадной попутной волнѣ, вслѣдствіе чего предполагавшуюся вспомогательную стрѣльбу произвести не удалось. Въ Портъ-Саидъ отрядъ пришелъ на разсвѣтѣ 11 Марта и сталъ на бочки по указанію лоцмановъ у Азіат-

<sup>1)</sup> Циркуляръ Штаба Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ, отъ 16 Марта 1905 г. № 147.

скаго берега при входѣ въ Суэцкій каналъ. Къ каждому судну отряда подошло немедленно по шлюпкѣ съ полицейскою охраною согласно распоряженію египетскаго правительства. Солдаты арабы весьма добросовѣстно исполняли свои обязанности, никого не допуская приближаться къ кораблямъ безъ особаго пропускного билета отъ нашего консульства.

Здѣсь Командующій отрядомъ получилъ телеграмму Главнаго Морского Штаба, отъ 10 Марта 1905 г. за № 1211, которой сообщалось, что вице-адмиралъ Рожественскій съ эскадрою вышелъ 3 Марта изъ Носси-бе по назначенію.

Въ 2 часа пополудни въ тотъ же день пошла въ каналъ «Кострома», а 12 Марта съ разсвѣтомъ началось движеніе по Суэцкому каналу всего отряда.

Корабли входили по-очереди и шли самостоятельно на довольно значительномъ разстояніи одинъ отъ другого. Правила судовые рулевые подъ руководствомъ лопмановъ компаніи канала. Ходъ во время слѣдованія по каналу держали 8 узловъ.

При проходѣ мимо Измаиліи, — лѣтней резиденціи египетскаго хедива, — на правомъ высокомъ берегу канала собравшаяся въ большомъ количествѣ публика привѣтствовала суда отряда и высказывала пожеланія счастливаго пути и успѣха.

Съ наступленіемъ темноты открыли освѣщеніе большіе, сильные прожектора, установленные администраціей канала на носу каждаго корабля. Яркій лучъ низко помѣщеннаго прожектора, заливая свѣтомъ значительное пространство воды впереди, захватывалъ и бѣлѣвшіе пески береговъ, оставляя все прочее пространство во мракѣ ночи и давая возможность превосходно видѣть все попадающее на встрѣчу на весьма большомъ разстояніи.

На рейдѣ Суэца весь отрядъ прибылъ къ 3 часамъ ночи и сейчасъ же приступилъ къ погрузкѣ угля.

Благодаря тому, что суда отряда, включая и транспорты, шли непрерывно одинъ за другимъ, не останавливаясь, а всѣ встрѣчные пароходы задерживались администраціей канала въ озерахъ, на прохожденіе отряда каналомъ потребовалось времени только лишь 16 часовъ.

На броненосцѣ «Императоръ Николай I» сдѣлалъ весь переходъ по каналу нашъ дипломатическій агентъ въ Египтѣ д. с. с. Максимовъ, благодаря заботливости и предусмотритель-

ности котораго прохожденіе отряда каналомъ совершилось вполнѣ благополучно. При его же содѣйствіи отрядъ взялъ въ Портъ-Саидѣ нѣкоторые припасы и значительное количество золотой монеты, а водоналивной пароходъ «Графъ Строгановъ» получилъ запасъ воды, значительно превышающій количество, которое ему полагалось по правиламъ <sup>1)</sup>).

**Отрядъ въ Красномъ морѣ.** Приходъ въ Джибути. 13 Марта въ 2 часа дня отрядъ снялся съ якоря и пошелъ на югъ въ Суэцкій заливъ. Впереди отряда шли два небольшихъ охранныхъ египетскихъ крейсера, которые сопровождали его до границы египетскихъ водъ.

Переходъ до Джибути, длившійся 7 сутокъ, былъ совершенъ отрядомъ вполнѣ благополучно. Транспортъ «Куронія» шель въ 10 миляхъ впереди отряда, неся дозорную службу.

Съ выходомъ въ Красное море началась сильная жара, доходившая днемъ до 36° R и ночью до 22° и 24° R.

Плаваніе тропиками было чрезвычайно тяжелымъ для судовъ отряда, въ особенности для броненосцевъ береговой обороны, приспособленныхъ лишь для прибрежныхъ плаваній въ умѣренномъ климатѣ. Недостаточная вентиляція жилыхъ помѣщеній, отсутствіе льда и рефрижираторовъ сильно давали себя чувствовать. Въ жилой палубѣ и въ трюмахъ температура подымалась свыше 50° Ц. Въ каютахъ, расположенныхъ вдоль бортовъ, которые накалялись днемъ, а за ночь не остывали,—жить не было ни малѣйшей возможности. Всѣ офицеры и большинство команды спали на верхней палубѣ. Вслѣдствіе невозможности брать съ собою большіе запасы свѣжей провизіи, приходилось питаться почти исключительно консервами. Команда такъ привыкла къ консервнымъ щамъ съ кашей, что когда во время погрузокъ угля удавалось съ транспорта приобрести быка и затѣмъ сварить щи со свѣжимъ мясомъ, то команда ѣла ихъ съ меньшимъ удовольствіемъ, чѣмъ консервы <sup>2)</sup>).

Во время перехода до Джибути офицеры и команды на всѣхъ судахъ говѣли повахтенно. 16 и 18 Марта отрядомъ были произведены вспомогательныя стрѣльбы изъ учебныхъ стволовъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 36, стр. 366. Донесеніе д. с. с. Максимова.

<sup>2)</sup> Изъ соч. Н. Д.—«Броненосецъ «Адмиралъ Ушаковъ». Стр. 10.



по щитамъ, буксируемымъ кораблями одинъ для другого. Корабли, сбросивъ на воду свои щиты, перестраивались затѣмъ въ двѣ кильватерныя колонны, имѣя разстояніе между ними въ девять кабельтовоѡвъ, и производили стрѣльбу, продолжая идти тѣмъ же курсомъ и ходомъ 8 узловъ. Въ виду того, что при перестроеніи въ двѣ кильватерныя колонны въ одной изъ нихъ было 2 корабля, а въ другой 3, — для буксированія третьяго щита къ колоннѣ съ двумя кораблями пристраивался пароходъ «Свирь» <sup>1)</sup>).

Госпитальное судно «Кострома» было послано впередъ въ Перимъ для приѣма угля и присоединенія затѣмъ къ отряду.

Въ Джибути отрядъ прибылъ въ 8 часовъ утра 20 Марта и сталъ на якорь въ открытомъ морѣ, въ 7 миляхъ отъ порта. Къ вечеру пришла и «Кострома», а 22 Марта прибылъ изъ Суды транспортъ «Ливонія».

Стоянка отряда въ Джибути. Все время шестидневной стоянки въ Джибути отрядъ оставался въ морѣ на якорѣ, находясь внѣ территоріальныхъ водъ. Губернаторъ колоніи предлагалъ адмиралу перейти и стать на якорь у банки, гдѣ раньше стоялъ отрядъ капитана 1 ранга Добротворскаго. Это мѣсто удовлетворяло условіямъ нейтралитета и въ то же время было значительно ближе къ порту. Но контръ-адмиралъ Небогатовъ рѣшилъ остаться на своемъ мѣстѣ.

Здѣсь, въ открытомъ морѣ, при сильной зыби, суда отряда принимали уголь съ подошедшихъ къ нимъ зафрахтованныхъ пароходовъ угольщикова, а также воду, провизію и другіе запасы. Броненосецъ «Генераль-Адмиралъ Апраксинъ» заходилъ въ самый портъ и простоялъ тамъ 36 часовъ, для погрузки угля и воды. Всѣ транспорты отряда также дополнили свои запасы въ порту.

Для охраны отряда во время погрузокъ были приняты мѣры предосторожности. Всѣ суда отряда спустили минныя катера и паровыя катера, вооруженныя десантною артиллеріею.

Катера были посланы въ сторожевую цѣпь, гдѣ держались вокругъ отряда, на мѣстахъ, точно указанныхъ на планѣ,

<sup>1)</sup> Изъ записокъ и писемъ лейтенанта Позикова.

наблюдали за своими участками и не разрѣшали никакой частной шлюпкѣ проходить черезъ цѣпь къ отряду <sup>1)</sup>).

Отрядъ принялъ большіе запасы хлѣба и свѣжей провизіи, кромѣ зелени, не встрѣтивъ въ этомъ никакихъ затрудненій со стороны мѣстныхъ французскихъ колониальныхъ властей, отношеніе которыхъ къ отряду все время было самымъ сердечнымъ и предупредительнымъ.

Большое разстояніе мѣста стоянки отряда отъ порта очень затрудняло сношеніе съ берегомъ: вполнѣ исправные паровые катера должны были употреблять почти полтора часа времени на переходъ отъ судовъ до портовой пристани, а силуэты кораблей едва были замѣтны съ берега.

По приходѣ въ Джибути, не имѣя никакихъ свѣдѣній о мѣстѣ нахождения адмирала Рождественскаго, Командующій отрядомъ обратился къ Управляющему Морскимъ Министерствомъ за указаніями для послѣдующаго движенія отряда: «Черезъ три дня буду готовъ слѣдовать дальше. Прошу указаній, идти ли во Владивостокъ самостоятельно или же на соединеніе съ Рождественскимъ. Во второмъ случаѣ прошу сообщить, гдѣ можетъ совершиться это соединеніе, такъ какъ о мѣстѣ нахождения его эскадры и ея пути слѣдованія никакихъ свѣдѣній не имѣю» <sup>2)</sup>).

На этотъ запросъ былъ полученъ отвѣтъ Морского Министерства: «Старайтесь отыскать эскадру, маршрутъ ея намъ неизвѣстенъ. Есть вѣроятность, что онъ постарается съ вами соединиться. Рождественскій поставилъ своей задачей прорывъ во Владивостокъ. Угольщики для эскадры направляются черезъ Батавію въ Сайгонъ. Полисъ въ Батавіи будетъ извѣщенъ о вашемъ выходѣ и приблизительномъ времени прибытія. Постарайтесь, приблизившись къ Зондскому проливу, войти въ сношеніе съ Полисомъ <sup>3)</sup>, котораго найдете черезъ нашего консула, пославъ для сего пароходъ угольщикъ, или инымъ

<sup>1)</sup> Приказъ Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ, отъ 7 Марта 1905 г. № 107.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 36, стр. 232. Телеграмма контръ-адмирала Небогатова, отъ 20 Марта 1905 г. № 1118.

<sup>3)</sup> Капитанъ 2 ранга Полисъ былъ командированъ въ Батавію для наблюденія за дѣйствіями японцевъ въ водахъ голландской Остъ-Индіи.

путемъ. Если не соединитесь съ эскадрой, идите за ней во Владивостокъ, избравъ путь по вашему усмотрѣнію. На случай передачи вамъ экстренныхъ приказаній въ пути, прошу телеграфировать мнѣ ваши предположенія о маршрутѣ, указавъ, въ какихъ пунктахъ и когда приблизительно могли бы быть вамъ переданы свѣдѣнія на пароходахъ, высланныхъ консуломъ изъ Коломбо или Полисомъ изъ Батавіи. Это необходимо лишь на экстренный случай, а потому вамъ надлежитъ не задерживаться въ этихъ пунктахъ, если тамъ не будетъ парохода съ инструкціями»<sup>1)</sup>.)

Передъ самымъ уходомъ изъ Джибути адмиралъ послалъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ телеграмму: «Изъ Джибути иду на поиски Рождественскаго черезъ Малаккскій проливъ. 7 Апрѣля рассчитываю быть въ широтѣ 5° северной, долготѣ 80° 10' восточной, гдѣ считаю необходимымъ получить черезъ нашего консула въ Коломбо свѣдѣнія о Рождественскомъ и о политической обстановкѣ. Мой транспортъ «Куронія» будетъ ждать здѣсь двое сутокъ. 12 Апрѣля буду у Никобарскихъ острововъ, широта 8° 1½', долгота 93° 34' (планъ карты 841), гдѣ буду стоять пять дней. Если бы не получилъ свѣдѣній въ первомъ пунктѣ, то буду ожидать ихъ здѣсь. Рассчитываю быть 22 Апрѣля въ широтѣ 1° северной, долготѣ 105° 23', гдѣ желалъ бы получить свѣдѣнія отъ Полиса изъ Батавіи. Дальнѣйшее слѣдованіе зависитъ отъ будущихъ обстоятельствъ»<sup>2)</sup>.)

Время стоянки въ Джибути было посвящено, кромѣ погрузокъ угля и приѣмовъ разныхъ матеріаловъ и запасовъ, артиллерійскимъ ученіямъ, отраженіямъ минныхъ атакъ и двумъ вспомогательнымъ стрѣльбамъ изъ учебныхъ стволовъ по щитамъ, которые буксировались паровыми катерами. При каждой вспомогательной стрѣльбѣ, назначенные уроки стрѣльбы проходила вся коренная орудійная прислуга, а также и двѣ обучающіяся смѣны изъ остальной команды, дѣлая по 5 выстрѣловъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 36, стр. 217. Телеграмма к.-адм. Виреніуса изъ Петербурга, отъ 21 Марта 1905 г. № 1389.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 36, стр. 244. Телеграмма отъ 25 Марта 1905 г. № 1146.

Выходъ въ Аденскій заливъ. Первая боевая стрельба отряда. 25 Марта въ 10 часовъ утра, окончивъ расчеты съ берегомъ, боевыя суда отряда, госпитальное судно «Кострома» и пароходъ «Свирь» снялись съ якоря и направились въ Аденскій заливъ. Транспортамъ отряда и угольщикамъ было предписано выйти на слѣдующій день. 28 Марта госпитальное судно «Кострома» отдѣлилось отъ отряда и пошло въ Батавію. Командующій отрядомъ предписалъ командиру ея, по приходѣ туда, постараться черезъ консула или черезъ Морское Министерство добыть свѣдѣнія о мѣстѣ находенія и о намѣреніяхъ адмирала Рожественскаго, послѣ чего прибыть въ опредѣленный день на условное, назначенное Командующимъ отрядомъ, рандеву въ Южно-Китайскомъ морѣ <sup>1)</sup>.

28 Марта въ Аденскомъ заливѣ, близъ о. Сокотра, была произведена первая боевая отрядная стрельба. По приказанію адмирала, на каждое 47 м.м., 75 м.м. и 120 м.м. орудіе было назначено по 10 боевыхъ выстрѣла, а на каждое 6 дм. и калибромъ выше орудіе—по 4 выстрѣла (за исключеніемъ 9 дм. орудій въ 35 кал., которымъ было назначено только по 2 боевыхъ выстрѣла)—фугасными снарядами. На каждый 3-хъ лин. пулеметь—по 2 полныхъ ленты патроновъ <sup>2)</sup>.

Для стрельбы, со всѣхъ кораблей было сброшено на воду по одному щиту съ укрѣпленнымъ наверху штокомъ и боевымъ флагомъ корабельнаго размѣра. Высота щитовъ—25 футъ. Всѣ 5 щитовъ были собраны вмѣстѣ буксирнымъ пароходомъ «Свирь», снайтовлены между собою и брошены свободно плавать. Стрельба началась съ 50 кабельтововъ.

Передъ стрельбою адмиралъ отдалъ приказъ <sup>3)</sup>, въ которомъ было указано, что всѣ корабли отряда сначала должны идти прямо на цѣль, и если она будетъ находиться по курсу—«справа», то выстраиваться вполнѣ самостоятельно, безъ всякаго сигнала, въ строй пеленга вправо, если же цѣль видна—

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 206—207.

<sup>2)</sup> Приказъ Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ, отъ 22 Марта 1905 г. № 136.

<sup>3)</sup> Приказъ Командующаго Отдѣльнымъ отрядомъ, отъ 22 Марта 1905 г. № 136.

«слѣва», то обратно,—дабы использовать весь свой огонь на неприятеля, не мѣшая стрѣлять другъ другу. При приближеніи же цѣли къ траверзу, корабли должны строиться въ кильватерную колонну и продолжать стрѣльбу.

На разстояніи 50 кабельтовыхъ группа ажурныхъ рейковыхъ щитовъ была съ большимъ трудомъ различаема въ дальномѣры и въ оптическіе прицѣлы, но съ 40 кабельтовыхъ стрѣльба становилась уже вполне прицѣльной и непрерывной.

За ходомъ стрѣльбы наблюдали: флагманскій артиллеристъ и чины Штаба Командующаго отрядомъ—съ буксирнаго парохода «Свирь», который стоялъ въ сторонѣ, въ удобномъ для того мѣстѣ. Результаты этой стрѣльбы оказались далеко не утѣшительными: всѣ щиты остались неразбитыми и были очень мало повреждены. Насколько трудно опредѣлять съ судна на большихъ дистанціяхъ достоинство попаданія своихъ снарядовъ, наглядно показываетъ то обстоятельство, что, когда съ мостиковъ кораблей казалось, что снаряды ложились отъ цѣли близко и хорошо, на самомъ дѣлѣ получались большія отклоненія въ дальности, т. е. перелеты и недолеты, которые отлично были видны наблюдателямъ съ парохода «Свирь». Кромѣ того, на такомъ разстояніи, особенно при одновременной стрѣльбѣ пяти кораблей, опредѣлять именно свои перелеты или недолеты—не было никакой возможности<sup>1)</sup>.

Во время стрѣльбы было замѣчено, что наводчики комендоры, значительный процентъ которыхъ былъ изъ призванныхъ изъ запаса флота, каждый разъ, прежде, чѣмъ [производить выстрѣлъ, очень долго цѣлились, волновались и только послѣ подбадриванія ихъ плутонговымъ офицеромъ наконецъ выстрѣливали.

Разобравъ результаты этой неудачной стрѣльбы, во время ближайшей стоянки въ Мирбатѣ, адмиралъ рѣшилъ обратить самое строгое вниманіе на исправность дальномѣровъ и на обученіе дальномѣрщиковъ. Всѣ дальномѣры помощью звѣздныхъ наблюденій были тщательно вывѣрены и погрѣшности ихъ уничтожены.

---

<sup>1)</sup> Отчетъ старшаго артиллерійскаго офицера броненосца «Адмиралъ Ушаковъ» за время плаванія на Востокъ.

Послѣ стрѣльбы отрядъ направился въ Заходъ въ бухту Мирбатъ для погрузки угля. пустынную бухту юго-восточнаго берега Аравіи,—Мирбатъ, гдѣ и сталъ на якорь. 30 Марта въ 6 ч. 30 м. утра въ 5 миляхъ отъ берега.

Всѣ транспорты и угольные пароходы, вышедшіе изъ Джибути позднѣе боевыхъ судовъ отряда, пришли въ Мирбатъ вслѣдъ за отрядомъ, въ 10-мъ часу утра.

Бухта Мирбатъ расположена на 70 миль восточнѣе острова Сокотра. Бухта очень большая и совсѣмъ открытая. На берегу бухты расположено небольшое арабское селеніе. Почты и телеграфа нѣтъ.

Немедленно по приходѣ транспортовъ началась отрядная погрузка угля. Шла большая зыбъ, вслѣдствіе чего транспорты и угольные пароходы не рискнули подойти къ бортамъ кораблей, а пришлось производить погрузку угля при помощи барказовъ. Жара стояла нестерпимая, и команда, грузившая уголь въ пароводныхъ трюмахъ, быстро ослабѣвала, такъ что для ускоренія погрузки приходилось грузчиковъ мѣнять непрерывно.

При погрузкахъ угля, на судахъ отряда заполнялись углемъ не только всѣ угольныя ямы и части кочегарокъ, но мѣшки съ углемъ забивались во всѣ мѣста на верхней и жилой палубахъ, гдѣ представлялась къ этому возможность. На броненосцахъ береговой обороны мѣшками съ углемъ наполнялись даже командирскія помѣщенія. Такимъ образомъ удавалось увеличивать небольшой запасъ угля броненосцевъ береговой обороны, благодаря чему достигалось снабженіе ихъ углемъ на 2½ недѣли экономическаго 8—9 узлового хода, т. е. почти на 3400 миль плаванія, считая расходъ угля въ сутки—30 тоннъ, при двухъ котлахъ подъ парами. Необходимо замѣтить, что, устраняя недостатокъ малаго запаса угля, корабли отряда, вслѣдствіе приѣма такого значительнаго количества угля, при полномъ боевомъ запасѣ, оказывались совершенно лишеными бортовой брони, которая вся погружалась въ воду.

Погрузки угля въ Красномъ морѣ и въ Индійскомъ океанѣ представляли собою неимоვნю тяжелую работу, которую приходилось выполнять и командѣ и офицерамъ. Команда работала обыкновенно весьма старательно, охотно и дружно и въ первые часы погрузки, въ зависимости отъ удобства, удавалось принимать въ одинъ часъ: броненосцу «Императоръ Николай I»—

отъ 31 до 70 тоннъ, броненосцамъ береговой обороны—отъ 23 до 40 тоннъ и крейсеру «Владиміръ Мономахъ»—отъ 34 до 70 тоннъ. Далѣе же, послѣ работы въ накалившихся трюмахъ пароходовъ, люди замѣтно ослабѣвали, силы ихъ падали и желаніе работать притуплялось. Въ погрузкѣ угля принимали участіе всѣ безъ исключенія. Весьма многіе офицеры по собственному желанію, для примѣра командѣ, грузили и таскали уголь вмѣстѣ съ матросами. Офицеровъ распредѣляли по трюмамъ, къ стрѣламъ лебедекъ и въ угольные ямы.

Для поощренія командъ въ быстрой погрузкѣ угля, адмираломъ были установлены двѣ преміи: первая—въ одинъ франкъ, а вторая—въ 75 сантимовъ за тонну погруженнаго угля. Деньги эти выдавались штабомъ адмирала командирамъ судовъ, получившихъ премію за быстроту погрузки угля, и раздавались поровну всей командѣ, не исключая унтеръ-офицеровъ и нестроевыхъ. Каждый корабль о моментѣ начала погрузки сообщалъ Командующему отрядомъ сигналомъ, а затѣмъ каждый часъ показывалъ число принятыхъ тоннъ угля за прошедшій часъ. Съ окончаніемъ погрузки показывалось общее количество принятаго угля. При слѣдующей якорной стоянкѣ приказомъ по отряду объявлялась таблица, въ которой были указаны противъ названія каждаго корабля количество погруженнаго угля, время погрузки, наличное число команды и количество, погруженное однимъ человѣкомъ.

Отъ угольной пыли, въѣдавшейся во всѣ поры тѣла, люди на корабляхъ долгое время послѣ погрузки угля ходили черными и грязными, съ трудомъ отмываясь забортною соленою водою, вслѣдствіе экономіи на судахъ въ прѣсной водѣ. Прѣсную воду давали въ большемъ количествѣ лишь во время пріеомокъ ея съ водоналивнаго парохода «Графъ Строгановъ». Въ Мирбатѣ «Графъ Строгановъ» подходилъ къ судамъ на разстояніе до 12 сажень отъ борта, становился на якорь и подавалъ свои длинные шланги, посредствомъ которыхъ и передавалъ прѣсную воду.

Въ продолженіе двухдневной стоянки въ Мирбатѣ, на отрядѣ производились обычныя ученія и занятія, а также пріемки матеріаловъ съ транспортовъ.

Плаваніе отряда Индійскимъ океаномъ. Погрузки угля. Занятія на отрядѣ.

Вечеромъ 31 Марта отрядъ снялся съ якоря и вышелъ въ Индійскій океанъ.

Переходъ Индійскимъ океаномъ отрядъ совершилъ при исполнѣнн благопріятной погодѣ, при легкой зыби и въ страшной жарѣ. Къ полдню температура наружнаго воздуха доходила до 44° R, въ жилыхъ помѣщеніяхъ температура поднималась до 46° R, въ машинѣ—до 48° R и въ кочегаркахъ—до 50° R.

Въ морѣ ежедневно по утрамъ и послѣ обѣда на отрядѣ производились занятія дальномѣрнымъ дѣломъ. Послѣ сигнала адмирала: «Начать опредѣленіе разстояній»,—крейсеръ «Владиміръ Мономахъ» отходилъ на траверзъ походной кильватерной колонны отряда, удаляясь отъ нея до 100 кабельтовыхъ. Тогда всѣ суда отряда производили опредѣленіе разстоянія до крейсера, а когда на немъ поднимали и затѣмъ спускали условный для каждаго корабля флагъ, то производилась одновременно запись взаимныхъ наблюденій на этомъ суднѣ и на крейсерѣ. Продѣлавъ по 5—6 опредѣленій для каждаго броненосца, удалившійся на предѣльное разстояніе крейсеръ «Владиміръ Мономахъ» возвращался къ отряду и поочередно обмѣнивался со всѣми кораблями сигналами, съ показаніемъ наблюденій. Слѣдя за этими сигналами, адмиралъ сразу видѣлъ результаты занятій всѣхъ судовъ отряда и степень точности ихъ наблюденій. Адмиралъ настойчиво требовалъ ежедневныхъ провѣрокъ дальномѣровъ по звѣзднымъ наблюденіямъ и только благодаря этому были достигнуты на отрядѣ удовлетворительныя опредѣленія разстояній.

Черезъ каждые 4 или 5 дней производилась погрузка угля съ транспортовъ.

Въ дни же, когда не было погрузокъ, все время на отрядѣ посвящалось боевой подготовкѣ личнаго состава. У всѣхъ орудій, какъ въ башняхъ, такъ и въ батареяхъ, кромѣ своей штатной прислуги, обучались еще по двѣ смѣны, которыя были составлены изъ прислуги мелкихъ пушекъ, строевой и частью машинной команды. Занятія велись по программѣ, объявленной приказомъ адмирала по отряду, руководствуясь которой обучающимся преподавались необходимыя и важнѣйшія свѣдѣнія по артиллеріи и кромѣ того ихъ знакомили со способами исправленія легкихъ поврежденій у станковъ и орудій. Люди зани-



мались весьма охотно и съ большимъ рвеніемъ, интересуясь обученіемъ не только въ назначенные часы, но и въ свободное время.

7 Апрѣля отрядъ прошелъ между Лаккадивскимъ и Мальдивскимъ архипелагами, такъ называемымъ Восьмиградуснымъ проливомъ.

Въ этотъ день утромъ на броненосцѣ «Адмиралъ Ушаковъ» произошло поврежденіе золотника цилиндра высокаго давленія лѣвой машины, которую пришлось разобщить. Пароходъ «Свирь» взялъ броненосецъ на буксиръ и повелъ со скоростью 8 узловъ, при чемъ продолжала работать правая машина броненосца. Вслѣдствіе очень высокой температуры и тѣсноты помѣщенія, работы по исправленію поврежденій на броненосцѣ затянулись и были окончены только въ 12 час. дня 9 Апрѣля, когда пароходъ «Свирь» отдалъ буксиры и броненосецъ пошелъ самостоятельно.

Передъ выходомъ отряда изъ Мирбата адмиралъ послалъ транспортъ «Куронія», согласно телеграммѣ, отправленной имъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ 25 Марта изъ Джибути, — на мѣсто перваго рандеву въ широту  $5^{\circ}$  N и долготу  $80^{\circ} 10'$  O, куда 7 Апрѣля должна была быть доставлена телеграмма съ сообщеніемъ свѣдѣній объ эскадрѣ вице-адмирала Рожественскаго.

Морское Министерство поручило русскому консулу въ Коломбо зафрахтовать на одинъ мѣсяць или купить — яхту, парусное судно или небольшой пароходъ — для доставленія въ указанное время и въ назначенное мѣсто телеграммъ на отрядъ контръ-адмирала Небогатова. Консулу съ трудомъ удалось зафрахтовать нужное судно и послать довѣренное лицо на означенное рандеву. Согласно донесенію консула, посланный имъ агентъ, продержавшись въ морѣ въ условленномъ мѣстѣ три дня и не найдя транспорта «Куронія», вернулся въ Коломбо, не исполнивъ порученія <sup>1)</sup>.

Транспортъ же «Куронія», придя въ назначенное мѣсто 7 Апрѣля, держался двое сутокъ. Находясь въ 70 миляхъ отъ о. Цейлона, отрядъ вступилъ въ переговоры съ транспортомъ, который послѣ этого присоединился къ отряду <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 36, стр. 330. Телеграмма консула изъ Коломбо отъ 11 Апрѣля 1905 г.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 207. Показаніе к.-адм. Небогатова.

Направленные изъ Мирбата на назначенное рандеву угольщики были встрѣчены въ 100 миляхъ къ югу отъ о. Цейлона, гдѣ и была произведена отрядомъ погрузка угля. Послѣ погрузки угольщики были посланы на рандеву къ острову Суматра у Pulo-Way.

Не получивъ никакихъ извѣстій отъ Морского Министерства вблизи о. Цейлона, контръ-адмиралъ Небогатовъ рѣшилъ на назначенное имъ рандеву у Никобарскихъ острововъ никого не высылать, такъ какъ полагалъ, что въ этихъ водахъ нельзя устроить сношеній Министерства съ отрядомъ <sup>1)</sup>. По донесенію же нашего консула въ Сингапурѣ, къ Никобарскимъ островамъ на условленное рандеву былъ посланъ консульскій агентъ, который, продержавшись 3 дня въ морѣ на зафрахтованномъ специально для этой цѣли пароходѣ, вернулся обратно въ Сингапуръ, не встрѣтивъ судовъ отряда <sup>2)</sup>.

Планъ контръ-адмирала Небогатова на случай самостоятельнаго плаванія до Владивостока. Контръ-адмиралъ Небогатовъ, не получивъ необходимыхъ свѣдѣній о мѣстѣ нахождения 2-й эскадры, разработалъ планъ самостоятельнаго прорыва отряда во Владивостокъ, на случай, если бы ему по какимъ-либо причинамъ не удалось соединиться съ адмираломъ Рождественскимъ.

Маршрутъ похода во Владивостокъ и планъ движенія отряда заключались въ нижеслѣдующемъ.

Въ виду того, что суточный расходъ угля на броненосцахъ береговой обороны былъ доведенъ до 32—30 тоннъ, а полный запасъ ихъ, вмѣсто нормального въ 380 тоннъ, увеличенъ до 520, явилась возможность безъ риска проходить, не возобновляя запаса угля,—до 3000 миль, считая суточное плаваніе по 200 миль и полагая, что угля будетъ хватать на 15 дней.

Этотъ расчетъ даетъ возможность придти къ такому рѣшенію: если и на мѣстѣ назначеннаго третьяго рандеву подъ Сингапуромъ не удастся получить свѣдѣній о 2-й эскадрѣ, то идти въ Туранъ-бе, на Аннамскомъ берегу, и тамъ еще разъ попытаться телеграфомъ или другимъ какимъ либо способомъ узнать о мѣстѣ ея нахождения. Если же и тутъ не удалось бы ничего узнать объ эскадрѣ вице-адмирала Рождественскаго, то

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 263, стр. 112.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 36, стр. 362.

идти черезъ Балинтанскій проливъ къ сѣвернымъ островамъ Филиппинскаго архипелага и тамъ, пользуясь глухими бухтами, подгрузиться углемъ со своихъ транспортовъ до самаго полнаго запаса, послѣ чего буксировать броненосцы береговой обороны транспортами 1500 миль по восточную сторону Японіи до параллели Иокотама—въ 200—250 миляхъ отъ японскихъ береговъ. Въ этомъ пунктѣ буксиры должны быть отданы и всѣ суда подъ своими парами должны 8-ми узловымъ ходомъ идти черезъ одинъ изъ Курильскихъ проходовъ на сѣверъ, къ берегу Сахалина, гдѣ попытаться подгрузить еще угля, чтобы имѣть возможность идти затѣмъ черезъ Лаперузовъ проливъ полнымъ ходомъ. Отъ Корсаковскаго поста предполагалось пересѣчь Японское море по кратчайшему разстоянію до нашего материка и затѣмъ идти вдоль него во Владивостокъ, при чемъ возлагалась надежда на частые густые туманы въ Японскомъ морѣ въ Маѣ мѣсяцѣ. Транспорты рѣшено было отослать кругомъ Сахалина въ устье Амура, предписавъ имъ тамъ или разгрузиться или, въ крайнемъ случаѣ, выбросить столько груза, чтобы осадка позволила войти въ лиманъ.

Какъ Командующій отрядомъ, такъ и флагъ-капитанъ, флагманскій штурманъ и другіе чины походнаго штаба отряда считали этотъ планъ единственно возможнымъ для благополучнаго прохода во Владивостокъ. Контръ-адмиралъ Небогатовъ былъ убѣжденъ, что весь японскій флотъ не рѣшился бы въ это время крейсировать въ Охотскомъ морѣ, во-первыхъ, вслѣдствіе опасности плаванія въ этихъ водахъ, а, во-вторыхъ, потому, что ему необходимо было бы оберегать морскія сообщенія Японіи съ Квантунгскимъ полуостровомъ. Послѣднее соображеніе позволяло рассчитывать, что, въ худшемъ случаѣ, въ Лаперузовомъ проливѣ или въ Охотскомъ морѣ отрядъ могъ бы встрѣтиться только съ частью японскаго флота и при томъ состоявшей не изъ лучшихъ боевыхъ судовъ. Адмиралъ надѣялся, что, благодаря неоднократнымъ своимъ плаваніямъ въ Охотскомъ морѣ и знакомству съ ихъ условіями, онъ могъ благополучно провести отрядъ во Владивостокъ<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 112, 113 и 207.

**Вторая боевая  
стрѣльба отряда.**

11 Апрѣля въ 8 часовъ утра въ Индѣйскомъ океанѣ была произведена вторая отрядная боевая стрѣльба по 5 щитамъ. Условія, при которыхъ велась эта стрѣльба, были тѣ же, какъ и при первой боевой стрѣльбѣ.

Разстояніе до щитовъ измѣнялось для орудій крупнаго калибра отъ 32 до 58 кабельтовыхъ. Скорость хода 9—10 узловъ, качка съ размахами до 8 градусовъ на бортъ.

На этотъ разъ результаты стрѣльбы были удовлетворительнѣе, чѣмъ прежде. Броненосецъ «Императоръ Николай I» и три броненосца береговой обороны совершенно уничтожили одинъ щитъ и сильно подбили другой. Крейсеръ «Владиміръ Мономахъ» послѣ нѣсколькихъ первыхъ выстрѣловъ временно прекратилъ стрѣльбу, вслѣдствіе легкихъ поврежденій у одной 6" и одной 120 м.м. пушекъ. Когда эти поврежденія вскорѣ были исправлены, всѣ прочія суда отряда уже окончили стрѣльбу, произведя назначенное имъ число выстрѣловъ. Отрядъ продолжалъ маневрировать, не стрѣляя, а крейсеръ «Владиміръ Мономахъ», возобновивъ стрѣльбу, совершенно разбилъ еще одинъ щитъ и второй сильно повредилъ. Такимъ образомъ, изъ 5 щитовъ — два были уничтожены и два сильно подбиты. Успѣшность этой стрѣльбы по сравненію съ первою слѣдуетъ приписать правильности показаній дальномѣровъ и занятіямъ съ личнымъ составомъ по артиллеріи, которымъ было удѣлено времени значительно болѣе, чѣмъ другимъ занятіямъ, хотя также обращено было вниманіе и на занятія по минной, штурманской и механической специальностямъ: такъ, по приказанію адмирала, всѣ флотскіе офицеры и прапорщики по морской части ежедневно занимались кораблевожденіемъ, опредѣленіемъ мѣста корабля въ морѣ и управленіемъ судна, а также много пришлось приложить труда къ подготовкѣ рулевыхъ, сигнальщиковъ и двухъ смѣнъ имъ подручныхъ, а на долю судовыхъ инженеръ-механиковъ выпала громадная работа въ обученіи машинныхъ командъ, которыя были крайне несвѣдущи и подъ руководствомъ инженеръ-механиковъ много работали и учились, всѣ прекрасно видя и сознавая, что единственная надежда на удачный переходъ—это исправная работа механизмовъ.

Вслѣдствіе тропической жары во время плаванія Индѣйскимъ океаномъ температура патронныхъ погребовъ и крытъ-камеръ

доходила до 40°—44° С, несмотря на непрерывную электрическую вентиляцію, и чувствовался сильный запахъ ээира отъ бездымнаго пороха.

Артиллерійскіе офицеры употребляли всѣ возможные мѣры къ пониженію температуры въ названныхъ помѣщеніяхъ, безпокоясь, чтобы отъ такой жары не произошло саморазложенія пороха, который, согласно инструкціямъ, при температурѣ выше 36° С являлся опаснымъ для храненія на судахъ.

По счастью, несмотря на неудавшіяся попытки понизить высокую температуру погребовъ, все обошлось благополучно.

12 Апрѣля въ 8 час. 30 мин. утра  
 Совѣщаніе командировъ судовъ у Командующаго отрядомъ.  
 Командующій отрядомъ поднялъ сигналъ: «Адмиралъ приглашаетъ къ себѣ командировъ». Отрядъ застопорилъ машины. Каждый корабль спустилъ вельботъ и командиры переправились на флагманскій броненосецъ. Адмиралъ сообщилъ командирамъ, что, не получивъ извѣстій отъ Главнаго Морского Штаба о мѣстѣ нахожденія вице-адмирала Рожественскаго и о томъ—какъ ему соединиться съ его эскадрою, онъ послалъ пароходъ «Кострома» въ Батавію добыть желаемыя свѣдѣнія отъ нашего консула или отъ агентовъ Морского Министерства. Исполнивъ порученіе, пароходъ долженъ возвратиться къ отряду. Въ случаѣ, если бы пароходъ «Кострома» не имѣлъ возможности выполнить порученіе и не доставилъ никакихъ извѣстій, адмиралъ полагаетъ зайти въ какуюнибудь глухую бухту на одномъ изъ острововъ Зондскаго архипелага и, погрузивъ возможно большее количество угля, прорываться во Владивостокъ, миновавъ главныя силы японскаго флота, идя Тихимъ океаномъ вдали отъ береговъ Японіи.

Кромѣ того, адмиралъ высказалъ, что, по послѣднимъ извѣстіямъ, полученнымъ имъ въ Джибути, всѣ проливы Зондскаго архипелага, кромѣ Малаккскаго, находятся подъ наблюденіемъ японцевъ, которые разставили въ нихъ развѣдочныя суда и имѣютъ наблюдательныя посты, а возможно даже, что и подводныя лодки, ожидая появленія 2-й эскадры флота Тихаго океана. Вслѣдствіе этого адмиралъ рѣшаетъ идти Малаккскимъ проливомъ, какъ кратчайшимъ путемъ и наиболѣе безопаснымъ отъ

японцевъ, которые врядъ ли допускаютъ вѣроятіе прохода его отряда по обычному пути коммерческихъ судовъ.

Въ 10 часовъ утра совѣщаніе окончилось и командиры вернулись на свои корабли, послѣ чего отрядъ продолжалъ походъ, взявъ курсъ на сѣверную оконечность Суматры.

Погрузка угля. Праздникъ Св. Пасхи на отрядѣ.

14 Апрѣля, когда отрядъ находился въ 150 миляхъ отъ западнаго берега острова Суматра, была произведена отрядная погрузка угля. Погода стояла прекрасная—былъ штиль и полное отсутствіе зыби. Какъ и всегда при океанскихъ погрузкахъ угля, къ боевымъ кораблямъ, которые двигались самымъ малымъ ходомъ, подошли транспорты, опшвартовились бортъ о бортъ и начали погрузку. На этотъ разъ было приказано принять угля значительно больше, чѣмъ обыкновенно, а потому погрузка затянулась.

15 Апрѣля корабли, не успѣвшіе нагрузиться углемъ, продолжали приѣмку, а остальные занялись пополненіемъ съ транспортовъ боевыхъ запасовъ, машинныхъ матеріаловъ, воды и провизіи. Въ 3 часа пополудни ушелъ транспортъ «Куронія», получивъ предписаніе адмирала идти въ Малаккскій проливъ, встрѣтить тамъ на назначенномъ рандеву посланные впередъ пароходы угольщики и догрузиться съ нихъ углемъ, послѣ чего вмѣстѣ съ угольщиками идти къ мысу Diamond и ожидать прихода отряда.

16 Апрѣля, въ Великую Субботу, на всѣхъ судахъ отряда, за исключеніемъ крейсера «Владиміръ Мономахъ», принимавшаго уголь съ транспорта «Ливонія», готовились къ празднику Свѣтлаго Христова Воскресенія. На крейсерѣ «Владиміръ Мономахъ» приѣмка угля окончилась только въ 11 час. 15 мин. ночи. Въ полночь во всѣхъ корабельныхъ церквахъ были отслужены пасхальные заутрени и обѣдни, послѣ окончанія которыхъ было устроено розговѣнье.

17 Апрѣля, въ первый день Св. Пасхи, всѣ суда отряда застопорили машины и остались стоять на мѣстѣ въ океанѣ. Въ теченіе дня, съ разрѣшенія адмирала, каютъ-компаніи офицеровъ судовъ обмѣнивались между собою поздравленіями, для чего были спущены паровые катера.

Въ 8 часовъ утра 18 Апрѣля отрядъ, построившись въ обычный походный строй, началъ движеніе къ Малаккскому проливу.

**Проходъ Малаккского  
пролива.**

Отрядъ въ походѣ ежедневно къ заходу солнца изготавлялся къ бою и къ отраженію ночныхъ минныхъ атакъ, но съ приближеніемъ къ Малаккскому проливу всѣ эти предосторожности были усилены, орудійная прислуга дежурнаго борта, прислуга подачи, а также групповые и плутонговые командиры были на своихъ мѣстахъ по расписанію, а остальная команда и офицеры спали, не раздѣваясь, на верхней палубѣ, чтобы въ каждый моментъ ночи быть готовыми отразить минную атаку непріятеля.

Командующій отрядомъ на пароходѣ «Свирь» самъ обходилъ всѣ суда отряда, наблюдая, чтобы нигдѣ не было видно ни одного огня. Послѣ этого даже на весьма близкомъ разстояніи едва можно было различить въ темнотѣ очертанія боевыхъ судовъ и транспортовъ.

Въ двѣнадцатомъ часу ночи 18 Апрѣля отрядъ прошелъ траверзь Pulo-Way. Съ правой стороны отъ курса видны были огни маяковъ и едва замѣтныя свѣтлыя точки береговыхъ огней города. Около 3 часовъ ночи со стороны Pulo-Way показался неизвѣстный большой пароходъ, ярко освѣщенный по всему борту. Онъ шелъ нѣкоторое время однимъ курсомъ съ отрядомъ, но скоро обогналъ его и скрылся. Когда разсвѣло, въ 6 часовъ утра, то его уже не было видно.

Плаваніе Малаккскимъ проливомъ продолжалось три дня.

19 Апрѣля въ 8 часовъ вечера отрядъ подошелъ къ мысу Diamond, у котораго находились угольщики и транспортъ «Куронія», которые затѣмъ и присоединились къ отряду. Ночью разразилась тропическая гроза съ сильнѣйшимъ ливнемъ.

21 Апрѣля днемъ, по сигналу адмирала, на судахъ отряда старшіе врачи сдѣлали сообщеніе офицерамъ и командѣ о мѣрахъ, какія надо принимать въ случаѣ пораненія во время боя и какъ при этомъ слѣдуетъ обращаться съ перевязочными пакетами, которые вслѣдъ за тѣмъ и были розданы каждому офицеру и матросу.

Въ слѣдующую ночь, съ 21 на 22 Апрѣля, отрядъ проходилъ наиболѣе опасное мѣсто—мимо Сингапура. Когда во

2-мъ часу ночи показались огни пригорода Сингапура, разстояние между кораблями было уменьшено до одного кабельтова и ходъ увеличенъ до 11 узловъ. Крейсеръ «Владимиръ Мономахъ» получилъ приказаніе идти сзади транспортовъ, для ихъ охраны. Послѣ того, какъ отрядъ обогнулъ поворотный баканъ, слѣва показался весь залитый яркими огнями Сингапуръ, а на рейдѣ открылись огни стоявшихъ на якорѣ судовъ.

Отрядъ прошелъ мимо города совершенно никѣмъ незамѣченнымъ.

Въ 6 ч. 40 м. утра показался на горизонтѣ и затѣмъ скоро приблизился къ отряду небольшой колониальный голландскій авизо. Онъ подошелъ къ броненосцу «Императоръ Николай I», повернулъ и пошелъ вблизи броненосца, держась на правомъ траверзѣ его. Авизо конвоировалъ отрядъ въ предѣлахъ нейтральныхъ голландскихъ водъ, послѣ чего повернулъ на обратный курсъ въ 11 ч. утра.

Въ 8 часовъ утра сигналомъ адмирала было приказано произвести ученіе—«изготовить корабль къ бою», что и было выполнено черезъ нѣсколько минутъ. Въ это же время на горизонтѣ съ сѣверной стороны показались три рангоутныхъ судна, которыя шли одно за другимъ по направленію къ Сингапуру. Суда эти оказались коммерческими пароходами.

Полученіе телеграммъ изъ Россіи. Выходъ отряда въ Южно-Китайское море.

Въ исходѣ 1-го часа дня, 22 Апрѣля, въ открытомъ морѣ, вблизи острова Ріу, отрядъ замѣтилъ по направленію курса небольшой паровой катеръ, съ котораго махали платкомъ.

Вскорѣ этотъ катеръ подошелъ къ флагманскому кораблю и изъ катера вышелъ агентъ русскаго консульства въ Сингапурѣ. По порученію консула онъ доставилъ адмиралу чрезвычайной важности телеграммы и почту и сообщилъ, что онъ держался въ морѣ два дня, ожидая прохода отряда.

Послѣ получасовой остановки, катеръ отошелъ отъ борта броненосца «Императоръ Николай I», направившись въ Сингапуръ, а отрядъ пошелъ далѣе своимъ прежнимъ курсомъ.

Изъ доставленныхъ адмиралу телеграммъ, самыми важными были телеграммы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ—слѣдующаго содержанія:

1) Адмиралъ Рожественскій благополучно прошелъ въ полномъ составѣ Малаккскимъ проливомъ и находился 9 Апрѣля въ



бухтѣ Камрангъ, къ сѣверу отъ Сайгона. Дальнѣйшій маршрутъ неизвѣстенъ. Владивостокъ съ сухого пути открытъ. Японское правительство признало пароходъ «Кострома» госпитальнымъ судномъ. Съ Высочайшаго соизволенія вамъ поручается, если не соединитесь съ эскадрою генераль-адъютанта Рождественскаго, самостоятельно прорываться во Владивостокъ. Казалось бы предпочтительнымъ идти наружнымъ путемъ черезъ Лаперузовъ проливъ. На сушѣ военныя обстоятельства безъ перемѣнъ. Наши арміи на линіи Гунжулинъ-Гиринъ. Если эту телеграмму получите на пароходѣ, то продержите его до ухода при отрядѣ подъ надзоромъ, а затѣмъ направьте его въ Бомбей, чтобы онъ не могъ скоро распространить свѣдѣнія о васъ <sup>1)</sup>).

2) 11 Апрѣля адмиралъ Рождественскій телеграфируетъ: «Думаю, Небогатовъ можетъ придти недѣлею раньше. Прошу ему сообщить, чтобы справился объ эскадрѣ передъ Сайгономъ. Тамъ у маяка С.-Жакъ будутъ ждать агенты отъ Ливена.» Прошу, если только признаете возможнымъ, хотя на сколько нибудь, сократить вашу стоянку и поспѣшить къ указанному адмираломъ пункту <sup>2)</sup>).

Командующій отрядомъ совсѣмъ не предполагалъ встрѣтить катеръ съ агентомъ консула и рассчитывалъ только на randevu съ пароходомъ «Кострома», посланнымъ имъ въ Батавію, а потому встрѣча съ катеромъ произошла совершенно неожиданно. Черезъ часъ послѣ встрѣчи разразилась сильная тропическая гроза съ ливнемъ, и если бы отрядъ проходилъ мѣсто встрѣчи часомъ позднѣе, то катеръ не могъ бы быть замѣченъ.

На другой день, 23 Апрѣля, послѣ богослуженія по случаю дня тезоименитства Государыни Императрицы Александры Ѳеодоровны; адмиралъ поднялъ сигналъ:

«26-го числа предполагаю стать на якорь въ широтѣ 12° 50'—N и долготѣ 109° 23'—O, гдѣ и соединюсь со 2-ю Тихоокеанскою эскадрою».

Этотъ сигналъ вызвалъ всеобщую радость и ликование.

24 и 25 Апрѣля отрядъ провелъ въ усиленной боевой подготовкѣ днемъ, а ночью на отрядѣ принимались тѣ же мѣры предосторожности, какъ при проходѣ Малаккскимъ проливомъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 36, стр. 318.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 36, стр. 334.

Въ ночь на 26 Апрѣля судовые аппараты беспроволочнаго телеграфа начали получать позывные крейсеровъ 2-ой Тихоокеанской эскадры—«Жемчугъ» и «Изумрудъ», что указывало на близость нахождения развѣдчиковъ эскадры.

26 Апрѣля утромъ отрядъ подошелъ къ бухтѣ Камрангъ, гдѣ онъ долженъ былъ соединиться со 2-ою эскадрою. Вблизи ясно обрисовывался берегъ. Противъ общаго ожиданія, никакихъ судовъ эскадры вице-адмирала Рожественскаго здѣсь не было видно. Не имѣя ни развѣдчиковъ, ни миноносцевъ, Командующій отрядомъ считалъ очень рискованнымъ приближаться къ неизвѣстному берегу, изрѣзанному частыми, узкими, глубоко вдающимися бухтами, и рѣшилъ ждать появленія какого-либо судна эскадры или полученія приказаній по беспроволочному телеграфу.

Соединеніе Отдѣльнаго отряда контръ-адмирала Небогатова съ эскадрою вице-адмирала Рожественскаго.

Въ 12-мъ часу дня 26 Апрѣля начали получаться по беспроволочному телеграфу плохо разборчивыя русскія слова далеко переговаривающихся между собою судовъ. Командующій отрядомъ приказалъ крейсеру «Владиміръ Мономахъ», имѣвшему самый высокій телеграфный приѣмникъ, вызывать броненосецъ «Князь Суворовъ» и дѣлать свои позывные.

Вскорѣ послѣ этого крейсеръ получилъ телеграмму: «Крейсеру «Владиміръ Мономахъ» исполнять приказанія «Суворова» и показать свое мѣсто». Когда «Владиміръ Мономахъ» показалъ свое мѣсто, ему былъ указанъ курсъ, по которому отрядъ пошелъ навстрѣчу эскадрѣ.

Около 3 часовъ дня по курсу стали показываться—сначала дымъ, а вскорѣ затѣмъ рангоутъ и ярко выдѣлявшіяся желтыя трубы и неясные черныя силуэты кораблей 2-ой Тихоокеанской эскадры, которая шла курсомъ W въ строѣ двухъ кильватерныхъ колоннъ. При приближеніи отряда эскадра застопорила машины. Вице-адмиралъ Рожественскій привѣтствовалъ отрядъ сигналами: «Добро пожаловать». «Поздравляю съ блестяще выполненнымъ походомъ». «Поздравляю эскадру съ присоединеніемъ отряда». Сигналы были отрететованы всѣми судами эскадры.

Выравнявшись въ строѣ кильватера, отрядъ приблизился къ эскадрѣ, обогнулъ ея концевые корабли и вступилъ въ третью линію, составивъ правую колонну эскадры.

При проходѣ отряда мимо эскадры, на всѣхъ судахъ гремѣло долго несмолкаемое «ура», оркестры играли гимнъ и встрѣчу,—радость была взаимная.

Броненосецъ «Императоръ Николай I» спустилъ паровой катеръ и контръ-адмиралъ Небогатовъ отправился на броненосецъ «Князь Суворовъ» явиться Командующему эскадрою.

Первая бесѣда между адмиралами имѣла характеръ общаго разговора и незатрагивала плана дальнѣйшихъ дѣйствій. Адмиралъ Рожественскій отпустилъ адмирала Небогатова съ приказаніемъ на слѣдующее утро съ разсвѣтомъ ввести его отрядъ въ Куа-бе для погрузки угля и для приготовленія къ предстоящему плаванію.

Въ тотъ же день, согласно приказа Командующаго эскадрою, отрядъ контръ-адмирала Небогатова вошелъ въ составъ 2-ой Тихоокеанской эскадры, при чемъ броненосцы образовали III-й броненосный отрядъ, а крейсеръ «Владиміръ Мономахъ» вошелъ въ отрядъ крейсеровъ эскадры. Транспортъ поступили въ вѣдѣніе завѣдующаго транспортами—капитана 1 ранга Радлова <sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Приказъ вице-адмирала Рожественскаго, отъ 26 Апрѣля 1905 г. № 228.

## ГЛАВА XIII.

### Приготовленія эскадры къ послѣдному переходу.

---

Стоянка въ Куа-бе. Снабженіе эскадры. Встрѣча офицеровъ и общеніе ихъ при взаимныхъ посѣщеніяхъ. Ихъ бесѣды и впечатлѣнія. Настроеніе личнаго состава послѣ присоединенія отряда. Стратегическія и тактическія директивы Командующаго эскадрою. Выборъ Корейскаго пролива для прорыва во Владивостокъ. Планъ прорыва Корейскимъ проливомъ. Планъ отдѣленія транспортовъ. Задачи вспомогательныхъ крейсеровъ. Планъ дѣйствій крейсераго отряда. Вопросъ о дальней развѣдкѣ.

---

27 Апрѣля съ разсвѣтомъ броненосцы отряда контръ-адмирала Небогатова вошли въ Куа-бе, гдѣ немедленно по постановкѣ на якорь приступили къ погрузкѣ угля.

Вице-адмираль Рожественскій съ первымъ и вторымъ отрядами броненосцевъ продолжалъ держаться въ морѣ, принимая уголь съ транспортовъ при помощи барказовъ.

Стоянка эскадры у Куа-бе продолжалась четверо сутокъ. Это время суда эскадры посвятили осмотру и приведенію по возможности въ исправность механизмовъ и котловъ, а также погрузкѣ угля и приѣмкѣ запасовъ провизіи и матеріаловъ съ транспортовъ.

Находившіеся на транспортахъ отряда контръ-адмирала Небогатова боевые припасы были перегружены на транспорты «Анадырь» и «Иртышъ». Командами же боевыхъ судовъ былъ перегруженъ уголь съ однихъ транспортовъ на другіе, чтобы уменьшить число транспортовъ и отослать разгруженные въ Сайгонъ.

Всѣ боевыя суда были загружены углемъ до крайности, въ особенности же броненосцы береговой обороны, которые

приняли отъ 600 до 650 тоннъ<sup>1)</sup>. На всѣхъ судахъ уголь былъ сложенъ, гдѣ только было возможно: на сръзахъ, кругомъ башенъ, въ батареяхъ, въ командныхъ рундукахъ, въ жилой палубѣ, въ каютъ компаніи и въ командирскомъ помѣщеніи.

Согласно приказа Командующаго эскадрою, дымовыя трубы судовъ отряда контръ-адмирала Небогатова были перекрашены изъ черныхъ въ желтыя, съ черными каймами наверху, а мачты были перекрашены въ свѣтло-шарый цвѣтъ, съ бѣлыми кольцами на извѣстномъ разстояніи одно отъ другого.

27 Апрѣля въ приказѣ № 230 по эскадрѣ были объявлены для предстоящаго перехода: 1) походный порядокъ при слѣдованіи эскадры днемъ; 2) походный порядокъ при слѣдованіи эскадры ночью; 3) порядокъ погрузки угля съ эскадренныхъ транспортовъ въ морѣ.

Прибытіе отряда контръ-адмирала Небогатова въ территориальныя воды Франціи вызвало вновь протестъ французскаго правительства, переданный черезъ французское посольство въ С.-Петербургъ, которымъ указывалось на нежеланіе Начальника эскадры считаться съ правами и обязанностями Франціи по соблюденію нейтралитета. Вслѣдствіе этого Морское Министерство предписало Командующему эскадрою согласовать его дѣйствія съ заявленіями колониальныхъ властей, и добавляло, что французское правительство вовсе не противится пользованію бухтами для стоянокъ эскадры, но не допускаетъ операцій, создающихъ изъ этихъ бухтъ базы для военнаго флота<sup>2)</sup>.

Вице-адмиралъ Рожественскій отвѣтилъ, что уйдетъ со всею эскадрою послѣ осмотра и приведенія въ порядокъ механизмовъ судовъ<sup>3)</sup>.

Оставшіеся въ морѣ броненосцы не могли продолжать погрузку угля, вслѣдствіе пошедшей сильной волны, заставившей прекратить работы. Для приѣма полного запаса угля вице-адмиралъ Рожественскій съ отрядами броненосцевъ вошелъ въ бухту Ванъ-Фонгъ, гдѣ погрузка продолжалась всю ночь, а съ раз-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 160. Показаніе капитана 1-го ранга Григорьева.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 186. Телеграмма отъ 27 Апрѣля 1905 г. № 2075.

<sup>3)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 193. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго, полученная въ С.-Петербургъ 2 Мая 1905 г.

свѣтомъ броненосцы опять вышли въ море, при чемъ сигналомъ было приказано эскадрѣ готовиться къ походу и выйти изъ бухты 1 Мая въ 5 часовъ утра.

30 Апрѣля изъ Сайгона пришелъ госпитальный пароходъ «Кострома».

Во время стоянки въ Куа-бе нѣкоторыя суда свозили команду на берегъ гулять. По вечерамъ на многихъ судахъ устраивались лекціи для командъ и показывались туманныя картины патріотическаго содержанія, а также картины изъ морской и сухопутной жизни на войнѣ.

На запросъ Морского Министерства относительно задержанія нѣсколькихъ англійскихъ пароходовъ и о томъ—какъ предполагается съ ними поступить, вице-адмиралъ Рожественскій отвѣтилъ:

«Пока пользуемся французскими бухтами для отдыха, отпускаемъ всѣхъ контрабандистовъ, чтобы не подтвердить обвиненія въ устройствѣ здѣсь базы для операций противъ непріятеля. Извѣстія агентствъ о захватѣ призовъ ложны. Когда покинемъ побережье Аннама, будемъ топить тѣхъ, гдѣ окажется большая часть груза контрабанды<sup>1)</sup>».

Встрѣча офицеровъ и  
общеніе ихъ при вза-  
имныхъ посѣщеніяхъ.  
Ихъ бесѣды и впечат-  
лѣнія.

Офицеры вновь прибывшихъ судовъ отряда обмѣнивались впечатлѣніями съ офицерами судовъ эскадры. Встрѣча ихъ была самая сердечная.

Офицеры рассказывали другъ другу о тягостяхъ похода эскадры и отряда и дѣлились мыслями относительно возможнаго будущаго. При этомъ было замѣтно, что офицеры отряда контръ-адмирала Небогатова смотрѣли бодро, тогда какъ офицеры эскадры были крайне мрачно настроены. Послѣдніе высказывали, что въ этомъ безпримѣрно трудномъ походѣ эскадры, при самыхъ неблагопріятныхъ для нея условіяхъ, походѣ, которому, казалось, и конца не предвидится, въ которомъ личный составъ былъ измученъ борьбою организма съ непривычными климатическими условіями, частыми изнурительными погрузками угля и чрезвычайно утомительными вахтами,

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 199, стр. 191. Телеграмма в.-адм. Рожественскаго № 153, полученная въ С-Петербургѣ 2 Мая 1905 г.

при неимѣннѣи отдыха, плохомъ и однообразномъ питаніи, при полной неопредѣленности насчетъ ближайшаго будущаго, при сознаніи собственной неподготовленности и при увѣренности въ превосходствѣ японскаго флота, — все содѣйствовало угнетенному состоянію духа личнаго состава. Недостатки эскадры были рѣзко замѣтны. Необходимо было приложить самыя тщательныя заботы и всевозможныя мѣры къ ихъ устраненію, не жалѣя для этого силъ и труда.

Одною изъ главныхъ мѣръ являлась необходимость возможно болѣе сплотить личный составъ эскадры въ одну дружную семью и установить самую крѣпкую связь между начальниками и подчиненными, развивъ между ними полное довѣріе и взаимное пониманіе<sup>1)</sup>). Помочь этому могли бы возможно частыя совѣщанія Командующаго эскадрою съ младшими флагманами и съ командирами кораблей, а также полное и подробное обсужденіе всѣхъ возможныхъ плановъ и взаимныхъ перестроеній въ бою и разрѣшеніе вопросовъ о томъ — какъ поступить въ различныхъ случаяхъ. Здѣсь Командующій эскадрою имѣлъ бы возможность близко познакомиться со всѣми своими подчиненными, провести свои взгляды въ сознаніе всѣхъ и использовать разумныя совѣты, которые могли бы быть ему предложены. Однако, ни одного совѣщанія, ни о предстоящемъ боѣ ни о томъ — какъ слѣдуетъ сдѣлать послѣдній переходъ во Владивостокъ и какой избрать путь: черезъ Корейскій проливъ или вокругъ Японіи, — не было. Маршрутъ никому не былъ извѣстенъ до полдня самаго дня боя.

Командующій эскадрою, благодаря своему желѣзному характеру и строгой требовательности, достигъ образцоваго повиновенія и внушилъ всѣмъ полную увѣренность, что подъ его командованіемъ эскадра всѣ препятствія легко преодолѣтъ.

На эскадрѣ привыкли видѣть въ лицѣ вице-адмирала Рожественскаго единственнаго начальника, лично распоряжавшагося всѣмъ до мелочей, всѣ были исполнены довѣріемъ къ нему, какъ къ флотоводцу, и полагали, что въ нужную минуту онъ явится на высотѣ своего положенія. Взглядъ этотъ раздѣляли всѣ, несмотря на его постоянно рѣзкое и суровое обращеніе со всѣми подчиненными.

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203. Протоколъ № 21. Показаніе капитана 1-го ранга Лишина.

Никого, не исключая младших флагмановъ и командировъ, Командующій эскадрою не находилъ нужнымъ знакомить съ положеніемъ дѣлъ, съ планомъ своихъ дѣйствій и намѣреній. Всѣ, безъ исключенія, были низведены имъ на степень простыхъ исполнителей его приказаній<sup>1)</sup>.

Развѣдочная и дозорная служба не были разработаны. Эскадра все время, даже въ ожиданіи минныхъ атакъ, неслла отличительные ходовые огни, и въ плаваніи безъ огней почти совершенно не практиковалась. Окраска трубъ кораблей была самая невыгодная для боя. Несмотря на ожиданіе встрѣчи съ неприятелемъ, дерево и деревянные шлюпки оставались на судахъ.

Вопросъ о томъ, какъ использовать наивыгоднѣйшимъ образомъ станцію безпроводнаго телеграфа огромной силы, которою былъ снабженъ крейсеръ «Ураль»,—оставался невыясненнымъ.

Отъ вице-адмирала Рожественскаго исходили только приказанія, безъ объясненія причинъ.

Вслѣдствіе всего этого настроеніе личнаго состава 2-ой эскадры было крайне мрачное и подавленное. Однако присоединеніе къ эскадрѣ небольшого, но исправнаго отряда контръ-адмирала Небогатова замѣтно подняло духъ личнаго состава эскадры, послѣ чего большинство уже начало вѣрить въ нашу побѣду, а меньшинство, болѣе пессимистически смотрѣвшее на будущее, также стало надѣяться, что, при разумномъ руководствѣ соединенною эскадрою, ей удастся, хотя бы съ громадными потерями, ослабить японскій флотъ настолько, что онъ будетъ вынужденъ укрыться въ свои порта, а море перейдетъ во владѣніе Владивостокскихъ крейсеровъ и уцѣлѣвшихъ кораблей эскадры.

Самъ вице-адмиралъ Рожественскій также былъ очень радъ присоединенію отряда. Съ контръ-адмираломъ Небогатовымъ прибыли тѣ корабли, отъ которыхъ онъ прежде усиленно отказывался, считая ихъ неспособными совершить переходъ на Дальній Востокъ, но артиллерію которыхъ онъ считалъ жела-

<sup>1)</sup>. Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203. Протоколъ № 27. Показаніе контръ-адмирала Небогатова.



тельной для эскадры<sup>1)</sup>, такъ какъ два 12 дм. и одиннадцать 10 дм. орудій представляли значительную силу и увеличивали шансы на успѣхъ въ предстоящихъ сраженіяхъ. Вице-адмиралъ Рожественскій считалъ, что если поставить корабли эскадры и вновь прибывшаго отряда въ боевую линію, то, конечно, теперь 12 броненосцевъ его эскадры должны быть сильнѣе и принесутъ болѣе пользы, чѣмъ 8, имѣвшіеся до присоединенія отряда.

Кромѣ того, вице-адмиралъ Рожественскій былъ доволенъ прибытію отряда, видя конецъ безцѣльному и вынужденному долгому скитанію у береговъ Аннама, полагая также, что фактъ присоединенія отряда подниметъ упавшій духъ эскадры.

Теперь, передъ послѣднимъ переходомъ, вице-адмиралу Рожественскому предстояло рѣшить вопросы: 1) искать ли встрѣчи съ непріателемъ и какой путь избрать для прорыва; 2) возвращаться ли въ Россію или интернировать и разоружиться въ какомъ нибудь иностранномъ порту. Вопросы эти онъ разрѣшилъ совершенно единолично, не спрашивая ничьихъ совѣтовъ и мнѣній. Полагая, что возвращеніе эскадры въ Россію или разоруженіе въ нейтральномъ порту—постыдно и вызвало бы взрывъ народнаго негодованія, онъ призналъ необходимымъ и неотложнымъ прорываться во Владивостокъ. Избирая же для этого кратчайшій путь черезъ Корейскій проливъ, онъ «разсчитывалъ встрѣтить въ самомъ проливѣ или вблизи него сосредоточенныя силы японскаго броненоснаго флота, значительную часть бронепалубныхъ и легкихъ крейсеровъ и весь минный флотъ». При этомъ онъ былъ увѣренъ, что «днемъ произойдетъ генеральное сраженіе, а по ночамъ суда эскадры будутъ атакываться всѣмъ наличіемъ японскаго миннаго флота». Вице-адмиралъ Рожественскій считалъ, что, по аналогіи съ боемъ 28 Іюля 1904 года, онъ потеряетъ нѣсколько судовъ эскадры, но все-таки будетъ имѣть возможность дойти съ значительными силами до Владивостока<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203. Протоколъ № 6. Показаніе в.-адм. Рожественскаго.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 31. Протоколъ показанія в.-адм. Рожественскаго. Пунктъ № 5.

Чрезвычайно многое зависѣло отъ выбора пути къ Владивостоку. При выборѣ Корейскаго пролива нельзя было не сознавать, что рѣшеніе это предоставляло японскому флоту самыя выгодныя условія и что японцы именно здѣсь легче всего могутъ сосредоточить и развернуть всѣ силы, какъ своего линейнаго и крейсерскаго, такъ и миннаго (и даже подводнаго) флота. Казалось бы, что задача нашей 2-й эскадры заключалась въ отвлеченіи японскаго флота какъ можно дальше отъ его базъ, а въ особенности отъ пункта, находящагося въ центрѣ этихъ базъ, чѣмъ значительно уменьшались бы шансы противника на успѣхъ. Для этого предпочтительнѣе было, конечно, идти кругомъ Японіи. Принимая во вниманіе огромныя переходы, которые уже совершала эскадра, длина такого пути не могла ей служить препятствіемъ, тѣмъ болѣе, что уголь, повидимому, имѣлся въ достаточномъ количествѣ на транспортахъ. Хотя погрузки угля въ открытомъ морѣ представляли большія затрудненія, но по пути здѣсь лежалъ цѣлый рядъ острововъ, принадлежащихъ непріятелю, которыми можно было легко и свободно воспользоваться.

Наиболѣе удобными являлись группы острововъ Пескадорскихъ, а также Бонинъ-Сима, съ очень малочисленнымъ населеніемъ.

Эти пункты могли бы быть обращены въ летучія базы для эскадры. Демонстраціи отсюда противъ японскаго побережья и крейсерскія операціи, которыя можно было вести въ широкихъ размѣрахъ, давали увѣренность, что адмиралъ Того выйдетъ со своимъ флотомъ въ океанъ, и тогда увеличились бы шансы на благопріятный для насъ исходъ боя. Кромѣ того, борьба могла бы затянуться на продолжительное время, въ теченіе котораго вся торговля Японіи съ Европой и Америкой была бы прекращена дѣйствіями нашихъ крейсеровъ. Допуская возможность выхода въ это же время нашихъ крейсеровъ изъ Владивостока, можно было предполагать, что и военнымъ сообщеніямъ японской арміи черезъ Корейскій проливъ и Желтое море грозила бы опасность.

Если бы адмиралъ Того не пожелалъ выходить изъ Японскаго моря въ океанъ, но, по мѣрѣ продвиженія нашей эскадры вдоль восточнаго берега Японіи, передвигался бы по внутреннимъ, кратчайшимъ путямъ къ Сангарскому и Лаперузову про-

ливамъ, то ему очень трудно было бы опредѣлить до послѣд-  
няго времени, при извѣстномъ удаленіи нашемъ отъ береговъ,  
какимъ проливомъ направятся главныя силы 2-й эскадры—  
Лаперузовымъ или Сангарскимъ.

Помимо демонстрацій отрядами крейсеровъ, частые туманы  
въ этой мѣстности могли бы предоставить нашей эскадрѣ цѣ-  
лый рядъ случаевъ скрыть свои движенія.

Вполнѣ ясно, что вышеупомянутыя операціи для нашей  
эскадры представляли большія затрудненія и не давали увѣ-  
ренности въ полномъ успѣхѣ. Но если принять во вниманіе,  
что путь черезъ Корейскій проливъ былъ наиболѣе опасенъ, съ  
неизбѣжностью боя съ противникомъ, имѣвшимъ здѣсь во всѣхъ  
отношеніяхъ наибольшія преимущества, то надо признать всѣ  
остальные пути все-таки лучшими.

Необходимо было увеличить слабую возможность успѣха  
нашей эскадры искуснымъ стратегическимъ расчетомъ, исполь-  
зованіемъ географическаго положенія и всѣхъ могущихъ встрѣ-  
титься благопріятныхъ условій.

Всѣ эти соображенія конечно были извѣстны вице-адми-  
ралу Рожественскому, но тѣмъ не менѣе онъ рѣшилъ проры-  
ваться во Владивостокъ, избравъ для этого путь именно черезъ  
Корейскій проливъ, а не черезъ Сангарскій, считая, что прорывъ  
Сангарскимъ проливомъ въ навигаціонномъ отношеніи предста-  
вляетъ болѣе трудностей и сопряженъ еще съ большими опасно-  
стями, такъ какъ японцы газетными предупрежденіями обезпе-  
чивали себѣ право прибѣгать въ проливѣ къ пользованію плову-  
чими минами и потому сравнительно медленное движеніе эскадры  
было бы непремѣнно съ точностью выслѣжено японцами и ихъ  
союзниками и прорывъ былъ бы прегражденъ тѣми же сосре-  
доченными силами японскаго флота, какія были противопо-  
ставлены эскадрѣ въ Корейскомъ проливѣ.

Что же касается прохода въ Маѣ мѣсяцѣ черезъ Лаперу-  
зовъ проливъ, то это онъ считалъ «совершенно невозможнымъ,  
въ виду опасности растерять въ туманахъ часть судовъ и по-  
терпѣть тамъ отъ аварій и крушеній, вслѣдствіе чего эскадра  
могла быть парализована недостаткомъ угля и стать легко до-  
бычей японскаго флота» <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шв. 4. Дѣла № 203, стр. 32. Протоколъ показанія в.-адм.  
Рожественскаго. Пунктъ № 8.

Кромѣ этого вице-адмиралъ Рожественскій не пожелалъ пользоваться и временными базами, опираясь на которыя онъ могъ бы дѣйствовать на сообщенія непріятели, такъ какъ его беспокоило ограниченное количество угля, которое эскадра имѣла въ своемъ распоряженіи на угольныхъ пароходахъ, бывшихъ при эскадрѣ и пришедшихъ съ нею изъ Европы. Всѣ усилія нашихъ агентовъ, командированныхъ на Дальній Востокъ организовать изъ портовъ Индійскаго океана и Южно-Китайскаго моря снабженіе эскадры углемъ въ водахъ Тихаго океана, имѣли мало успѣха. Агенты покупали по высокимъ цѣнамъ старые пароходы, но достать для нихъ уголь въ восточныхъ портахъ не могли, такъ какъ вслѣдъ за появленіемъ 2-й эскадры въ Сингапурѣ англійское правительство строго воспретило торговцамъ вывозить уголь изъ своихъ портовъ, безъ удостовѣренія мѣстной власти о томъ, что отправка не назначается для русскихъ судовъ.

Во второй половинѣ Апрѣля мѣсяца 1905 г., къ Аннамскому берегу были стянуты пароходы съ углемъ, которые укрывались еще въ Зондскомъ архипелагѣ, но это былъ послѣдній ресурсъ эскадры.

Когда присоединился отрядъ контръ-адмирала Небогатова и соединенная эскадра догрузилась углемъ, запасъ послѣдняго на всѣхъ судахъ былъ наибольшій за весь періодъ плаванія, но его, по расчету вице-адмирала Рожественскаго, «должно было хватить на десять дней стоянки подъ парами съ половиннымъ числомъ котловъ и на переходъ экономическимъ ходомъ во Владивостокъ»<sup>1)</sup>.

Передъ прорывомъ черезъ Корейскій проливъ, — столь рѣшительнымъ и значительнымъ по своимъ послѣдствіямъ дѣломъ, которое могло измѣнить весь ходъ войны, — являлся важный вопросъ: насколько 2-я эскадра была подготовлена для выполнения этой трудной задачи. Рѣшиться идти такимъ, хотя и кратчайшимъ, но и самымъ опаснымъ, путемъ можно было только при увѣренности въ превосходствѣ своихъ качественныхъ и количественныхъ силъ передъ японскимъ флотомъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шв. 4. Дѣло № 203, стр. 32. Протоколъ показанія в.-адм. Рожественскаго. Пунктъ № 8.

Въ приказѣ отъ 26 Апрѣля 1905 г. за № 229 вице-адмиралъ Рожественскій объявилъ по эскадрѣ, что «съ присоединеніемъ отряда контръ-адмирала Небогатова силы эскадры не только уравнились съ непріятельскими, но и приобрѣли перевѣсъ въ линейныхъ боевыхъ судахъ». Изъ этого видно, что Командующій эскадрою считалъ, что по количеству судовъ силы его эскадры не слабѣе японскаго флота.

Что же касается качественныхъ силъ эскадры, то вице-адмиралъ Рожественскій не могъ не видѣть и не сознавать, что «обученіе личнаго состава эскадры заставляло желать многого».

Корабли умѣли держаться въ строѣ кильватера, но съ эволюціями справлялись вяло. Броненосцы контръ-адмирала Небогатова были къ нимъ еще менѣе привычны, чѣмъ другіе корабли эскадры.

Безпроводное телеграфированіе крайне сложными и быстро разстраивающимися приборами было въ высшей степени ненадежнымъ. Команды новыхъ судовъ плохо справлялись съ электрическими приводами во всѣхъ частяхъ корабельной техники. Корабли стрѣляли неудовлетворительно, и за неимѣніемъ боевыхъ запасовъ офицеры не могли упражняться въ управленіи огнемъ<sup>1)</sup>.

За все время плаванія послѣ выхода изъ Россіи эскадра произвела только лишь четыре практическихъ боевыхъ стрѣльбы—когда находилась у острова Мадагаскара.

Послѣ долгаго перерыва при переходѣ черезъ Индійскій океанъ, эскадра еще разъ стрѣляла во время стоянки въ Камрангѣ, но только изъ вспомогательныхъ стволовъ 47 мм. орудій.

Результаты всѣхъ этихъ стрѣльбъ были далеко не удовлетворительными.

Большаго числа практическихъ и боевыхъ стрѣльбъ эскадра не имѣла возможности произвести, такъ какъ весь 20% запасъ боевыхъ припасовъ, взятый сверхъ штатнаго положенія,—былъ израсходованъ, а новаго запаса, который вице-адмиралъ Рожественскій рассчитывалъ получить въ Носси-бе на прибывшемъ транспортѣ «Иртышъ», — не было прислано.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203. Протоколъ показанія в.-адм. Рожественскаго. Пунктъ № 20.

Выборъ Корейскаго пролива для прорыва во Владивостокъ. Командующій эскадрою однако все-таки окончательно избралъ путь черезъ Корейскій проливъ, какъ кратчайшій и дававшій увѣренность, что на переходъ до Владивостока этимъ путемъ безусловно должно хватить угля послѣ послѣдней погрузки его передъ входомъ въ проливъ, когда всѣ лишніе транспорты будутъ отправлены въ Шанхай, между тѣмъ какъ другіе пути требовали большихъ запасовъ угля, котораго на транспортахъ было немного, а на подвозъ новаго надежды было мало и рассчитывать на это можно было только въ случаѣ крупнаго успѣха эскадры послѣ столкновенія съ японскимъ флотомъ.

Планъ прорыва Корейскимъ проливомъ. Готовясь къ прорыву Корейскимъ проливомъ, вице-адмиралъ Рожественскій считалъ необходимымъ «направить способныя къ бою суда въ назначенное время въ то мѣсто, гдѣ наиболѣе вѣроятна была встрѣча сосредоточенныхъ силъ противника, освободивъ при этомъ эскадру отъ лишнихъ транспортовъ, и отвлечь часть силъ непріятеля отъ мѣста, въ которомъ долженъ былъ произойти бой, — нѣкоторыми демонстративными движеніями»<sup>1)</sup>.

Имѣлось въ виду, что въ Корейскомъ проливѣ эскадра непременно встрѣтитъ японскій флотъ, съ которымъ и придется вступить въ бой. При этомъ планъ вице-адмирала Рожественскаго заключался въ томъ, что «эскадра должна была такъ маневрировать, чтобы, дѣйствуя по непріятелю, по мѣрѣ возможности подвигаться на сѣверъ. Броненосцы всѣхъ трехъ отрядовъ должны были дѣйствовать соединенно противъ непріятельскихъ броненосцевъ. Крейсера «Жемчугъ» и «Изумрудъ» съ четырьмя миноносцами должны были отражать попытки минныхъ атакъ на линію броненосцевъ, со стороны, противоположной расположенію главныхъ силъ непріятеля, а остальные крейсера и пять миноносцевъ должны были быть использованы распоряженіями командующаго крейсерами — для защиты транспортовъ и въ помощь потерпѣвшимъ и выпавшимъ изъ строя броненосцамъ, а также противъ крейсеровъ и миноносцевъ непріятеля»<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 31. Протоколъ показанія в.-адм. Рожественскаго. Пунктъ № 6.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 32. Протоколъ показанія в.-адм. Рожественскаго. Пунктъ № 10.

Вице-адмираль Рожественскій считаль, что непріятель можетъ противопоставить нашимъ главнымъ силамъ равное число броненосныхъ судовъ, но имѣющихъ преимущество въ скорости хода и въ силѣ артиллеріи, а нашимъ крейсерамъ — двойное число крейсеровъ, нашимъ же миноносцамъ — подавляющее превосходство миннаго флота. Въ виду же такой, сравнительно, быстроходности японскихъ броненосцевъ, онъ полагаль, что инициатива въ выборѣ расположенія главныхъ силъ, какъ для начала боя, такъ и для различныхъ стадій его, равно какъ и въ выборѣ дистанцій, будетъ принадлежать непріятелю, который будетъ въ бою маневрировать, вѣроятно, въ строѣ кильватера и несомнѣнно воспользуется преимуществомъ въ скорости хода и будетъ стремиться сосредоточивать дѣйствіе своей артиллеріи на нашихъ флангахъ.

Поэтому вице-адмираль Рожественскій, считая, что инициатива дѣйствій въ бою будетъ принадлежать японцамъ, и не разработаль деталей плана боя — ни для развертыванія силъ, чтобы нанести первый ударъ <sup>1)</sup>, ни для дальнѣйшихъ періодовъ боя.

Предположеніе Командующаго эскадрою идти во Владивостокъ Корейскимъ проливомъ, какъ и планъ предстоящаго боя, — никому, кромѣ младшаго флагмана командующаго крейсерами и нѣкоторыхъ чиновъ штаба Командующаго эскадрою, извѣстны не были. Особыхъ совѣщаній по этимъ вопросамъ не происходило, а единственнымъ руководствомъ на случай встрѣчи непріятеля при слѣдованіи эскадры днемъ въ походномъ порядкѣ служили нѣкоторыя указанія въ раньше отданныхъ приказахъ, въ которыхъ былъ объявленъ также порядокъ нѣсколькихъ перестроеній боевыхъ судовъ изъ походнаго строя, имѣющій цѣлью охрану транспортовъ. Съ присоединеніемъ III-го броненоснаго отряда ему предписывалось маневрировать по сигналамъ своего флагмана и во всѣхъ случаяхъ слѣшнть присоединиться къ главнымъ силамъ, увеличивая для этого ходъ насколько возможно при имѣемомъ числѣ котловъ и разводя пары въ остальныхъ. Если же непріятель въ большихъ силахъ пока-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203. Протоколъ показанія в.-адм. Рожественскаго. Пунктъ № 11.

зался бы сзади, то этому отряду надлежало сдерживать его натискъ и прикрывать транспорты до прибытія главныхъ силъ <sup>1)</sup>).

Планъ отдѣленія транспортовъ. Намѣреніе свое передъ прорывомъ черезъ Корейскій проливъ освободить эскадру отъ лишнихъ транспортовъ и нѣкоторыми демонстративными движеніями отвлечь часть силъ непріятеля отъ мѣста, въ которомъ могъ произойти бой, Командующій эскадрою рѣшилъ выполнить слѣдующимъ образомъ:

30 Апрѣля изъ Куа-бе были отправлены въ Сайгонъ пароходы—«Германъ Лерхе», «Графъ Строгановъ» и «Ксенія», затѣмъ, послѣ первой трети пути, должны были быть отправлены въ Сайгонъ же пароходы—«Меркурій» и «Тамбовъ», а послѣ второй трети пути отправлены въ Шанхай пароходы—«Метеоръ», «Ярославль», «Владиміръ», «Воронежъ», «Ливонія» и «Куронія».

Тогда же, послѣ первой трети пути, отдѣляются отъ эскадры для операций на торговыхъ путяхъ: крейсера—«Кубань» и «Терекъ», а послѣ второй трети: крейсера—«Днѣпръ» и «Ріонъ». Къ развѣдочному отряду послѣ этого долженъ будетъ присоединиться крейсеръ «Алмазь», при чемъ внѣшнимъ въ дозорной цѣпи долженъ быть крейсеръ «Свѣтлана», среднимъ—крейсеръ «Ураль» и ближайшимъ—крейсеръ «Алмазь».

Караванъ транспортовъ, которые должны были быть посланы въ Шанхай, назначался: а) на случай пораженія эскадры въ Корейскомъ проливѣ и вынужденнаго ея отступленія въ Шанхай, б) для послѣдующихъ операций эскадры, если ей удастся достигнуть Владивостока и в) для снабженія крейсеровъ, если тѣ будутъ вынуждены требовать пополненія запасовъ изъ Шанхая.

Караванъ транспортовъ, которые должны были собраться въ Сайгонѣ, назначался: а) на случай дальнѣйшаго отступленія эскадры отъ Шанхая послѣ неудачи въ предстоящемъ столкновеніи, б) для снабженія эскадры, если по достиженіи Владивостока нельзя будетъ оставаться въ немъ, какъ въ опорной базѣ, за невозможностью пополнять запасы угля вслѣдствіе операций противника и в) для снабженія вспомогательныхъ крейсеровъ при исполненіи ими возложенной на нихъ задачи.

<sup>1)</sup> Приказъ отъ 8 Января 1905 г. за № 24 съ пояснительнымъ къ нему циркуляромъ Штаба отъ 22 Января за № 66 и приказъ отъ 27 Апрѣля за № 231, съ дополненіемъ въ виду присоединенія отряда к.-адм. Небогатова.



Официально же эти все транспорты, сосредоточиваемые в Сайгонъ и въ Шанхаѣ, отсылались отъ эскадры за ненужностью и предназначались къ возвращенію въ Одессу, какъ скоро представилось бы возможнымъ конвоировать ихъ.

На послѣдней части пути Командующій предполагалъ имѣть при эскадрѣ транспорты—«Иртышъ», «Анадырь», «Камчатка» и «Корея» и буксирные пароходы—«Русь» и «Свирь».

Охрана этихъ судовъ была ввѣрена начальнику крейсерскаго отряда.

**Задачи вспомогательныхъ крейсеровъ.**

Крейсера—«Кубань», «Терекъ», «Днѣпръ» и «Ріонъ» получали каждый особое назначеніе.

Крейсеръ «Кубань» долженъ былъ идти въ крейсерство къ берегамъ Японіи, въ районъ, находящійся къ востоку отъ входа въ Тихій океанъ, въ разстояніи 100—150 миль отъ берега. Наблюденію крейсера поручались пути, ведущіе въ Іокогаму изъ Ванкувера, С.-Франциско и Гонолулу.

Крейсеръ «Терекъ» долженъ былъ идти въ крейсерство въ районъ, расположенный въ 100—200 миляхъ къ югу отъ острова Сикокъ, гдѣ пролегаютъ пути пароходовъ: 1) изъ Южно-Китайскаго моря между островами Люцонъ и Формоза на Кубе или Іокогаму и 2) туда же изъ Формозскаго пролива и изъ Шанхая черезъ Вандименовъ проливъ.

Крейсеръ «Ріонъ» («Смоленскъ») совместно съ крейсеромъ «Днѣпръ» («Петербургъ») должны были, отдѣлившись отъ эскадры, конвоировать транспорты—«Ярославль», «Владиміръ», «Воронежъ», «Метеоръ», «Куронія» и «Ливонія» до Шанхая, послѣ чего идти въ крейсерство въ среднюю и южную часть Желтаго моря.

Все поименованные крейсера должны были ловить суда, везущія контрабанду, и если возможно, то отправлять ихъ во Владивостокъ или въ Одессу, а если это оказалось бы почему-либо неудобнымъ, то широко пользоваться правомъ ихъ уничтожать. Для французскихъ судовъ надлежало дѣлать исключеніе и не топить ихъ, но отпускать, истребивъ контрабандный грузъ.

Командующій эскадрою рассчитывалъ, что извѣстія объ операціяхъ этихъ крейсеровъ заставятъ адмирала Того отдѣлится

часть своихъ судовъ для противодѣйствія имъ и этимъ нарушить сосредоточеніе непріятельскихъ силъ въ Корейскомъ проливѣ <sup>1)</sup>).

**Планъ дѣйствій крейсераго отряда.** Во время стоянки у береговъ Аннама, по предложенію контръ-адмирала Энквиста штабомъ его отряда было разработано нѣсколько плановъ боя и высказаны соображенія относительно роли крейсеровъ въ предстоящемъ бою. Было указано на возможность использовать болѣе сильные крейсера—«Олегъ», «Аврора», «Дмитрій Донской» и «Владиміръ Мономахъ» для активныхъ дѣйствій, если къ тому представятся подходящія условія, а именно: нападеніе на отрядъ непріятельскихъ крейсеровъ, добываніе выведенныхъ изъ строя непріятельскихъ броненосцевъ и т. п. Крейсерамъ же развѣдочнаго отряда—«Свѣтлана», «Ураль» и «Алмазь» предполагалось поручить непосредственную защиту транспортовъ. Командующій эскадрой, подробно разсмотрѣвъ и ознакомившись съ вышеприведенными соображеніями, вполне одобрилъ ихъ и высказалъ желаніе ими руководствоваться <sup>2)</sup>.

**Вопросъ о дальнейшей развѣдкѣ.** На предстоящемъ походѣ вице-адмиралъ Рожественскій рѣшилъ не примѣнять дальнейшей развѣдки крейсерами передъ входомъ въ Корейскій проливъ, считая, что примѣненіе такой развѣдки недопустимо при прорывѣ черезъ сильно охраняемую непріателемъ узкость, такъ какъ если выслать цѣпь развѣдчиковъ на 80—100 миль отъ эскадры, то цѣпь непріятельскихъ развѣдчиковъ, столкнувшись съ нами, должна была бы немедленно сообщить своему адмиралу столь нетерпѣливо ожидаемое имъ извѣстіе.

Слѣдовательно, соединенными усиліями нашихъ и непріятельскихъ развѣдчиковъ японскій флотъ могъ бы быть освѣдомленъ о приближеніи эскадры нѣсколькими часами ранѣе, чѣмъ если бы мы ему не помогали. Посылка крейсеровъ къ Корейскому проливу, по мнѣнію вице-адмирала Рожественскаго, могла имѣть смыслъ, если бы онъ рѣшилъ не прорываться этимъ проливомъ или прорываться имъ черезъ большой промежутокъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203, стр. 32. Протоколъ показанія в.-адм. Рожественскаго. Пунктъ № 10.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣла № 203. Протоколъ № 10. Показаніе лейтенанта фонъ-Денъ 1.

времени, въ теченіе котораго частыми появленіями крейсеровъ можно было пріучить непріятеля къ мысли, что мы задались цѣлью его беспокоить демонстраціями. Но недостаточность снабженія эскадры не позволяла тратить время на продолжительныя демонстраціи.

Вице-адмиралъ Рожественскій находилъ, что японскій флотъ, несомнѣнно высылающій крейсера на развѣдки, долженъ получить преимущество передъ его эскадрою, невысылающею крейсеровъ для дальней развѣдки, но былъ убѣжденъ, что преимущество непріятеля было бы еще больше, если бы развѣдчики послѣдняго встрѣтили развѣдчиковъ нашей эскадры нѣсколькими часами раньше, чѣмъ они встрѣтили бы всю эскадру.

Въ этомъ случаѣ, хотя наша эскадра и была бы раньше освѣдомлена о строѣ непріятельскаго флота и о его дѣйствіяхъ, но освѣдомленность эта все равно не могла быть использована эскадрою, вслѣдствіе ея тихоходности изъ-за необходимости держать при себѣ транспорты. Пользуясь же превосходствомъ въ скорости, непріятель, придя на видъ эскадры, не позволилъ бы ей начать бой ранѣе, чѣмъ расположился бы для перваго удара такъ, какъ ему это было бы наиболѣе выгодно <sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 203. Протоколъ показанія в.-адм. Рожественскаго. Пунктъ № 29.

## ГЛАВА XIV.

### Движеніе эскадры отъ береговъ Аннама къ Корейскому проливу.

Выходъ въ море. Строй эскадры. Погрузка угля. Задержаніе пароходовъ «Oldhamia» и «Oscar II». Движеніе эскадры. Задача миноносцамъ. Отдѣленіе двухъ вспомогательныхъ крейсеровъ. Перемѣна строя эскадры. Последняя погрузка угля. Последніе приказы вице-адмирала Рождественскаго. Кончина контръ-адмирала Фелькерзама. Мѣры предосторожности ночью. Перемѣна строя въ виду отдѣленія транспортовъ. Отдѣленіе транспортовъ и двухъ вспомогательныхъ крейсеровъ. Эскадра идетъ въ Корейскій проливъ.

1 Мая въ 5 часовъ утра эскадра при благопріятной погодѣ начала выходить въ море.

Первыми снялись съ якоря и вышли изъ Куа-бе миноносцы, за ними снялись транспорты, крейсера и, наконецъ, III-й броненосный отрядъ.

Вице-адмиралъ Рождественскій съ I-мъ и II-мъ броненосными отрядами ждалъ въ морѣ выходящія изъ бухты суда, которыя сейчасъ же занимали свои мѣста въ эскадрѣ согласно диспозиціи. Построеніе эскадры продолжалось почти до 9 часовъ утра.

Въ это время подъ берегомъ виденъ былъ французскій крейсеръ «Guichen», который издали наблюдалъ за движеніями судовъ эскадры.

Около 9 час. утра подошли и вступили въ строй транспорты съ миноносцами на буксирѣ, послѣ чего, въ 9 час. 20 мин., вся эскадра 8 узловымъ ходомъ, выстроившись въ походный порядокъ, легла на курсъ N, а въ 11 час. 40 мин. взяла курсъ на о. Формоза NO 72° и увеличила ходъ до 9 узловъ.

Въ составъ эскадры входили теперь 50 судовъ: 37 судовъ подъ военнымъ флагомъ и 13 судовъ подъ коммерческимъ флагомъ.

Командующій эскадрою держалъ свой флагъ на броненосцѣ «Князь Суворовъ», младшіе флагмана, контръ-адмиралы: Фелькерзамъ—на броненосцѣ «Ослябя», Небогатовъ—на броненосцѣ «Императоръ Николай I» и Энквистъ—на крейсерахъ I ранга «Олегъ». Начальникъ развѣдочнаго отряда, командиръ крейсера «Свѣтлана», капитанъ I ранга Шеинъ,—держалъ брейдъ-вымпель на своемъ крейсерахъ. Завѣдующій транспортами, капитанъ I ранга Радловъ, перенесъ свой брейдъ-вымпель съ транспорта «Кіевъ» на крейсеръ «Алмазь».

Транспорты: «Кіевъ», «Князь Горчаковъ», «Юпитеръ», «Китай», «Германъ Лерхе», «Графъ Строгановъ» и походная мастерская «Ксенія» прямо изъ Куа-бе были отправлены въ Сайгонъ.

Согласно ранѣе объявленной диспозиціи походнаго порядка движенія эскадры въ морѣ, строй эскадры днемъ былъ слѣдующій:

Эскадра шла въ двухъ кильватерныхъ колоннахъ.

Правую колонну составляли: броненосцы—«Князь Суворовъ», «Императоръ Александръ III», «Бородино» и «Орель».

Лѣвую колонну составляли: броненосцы—«Ослябя», «Сисой Великій», «Наваринъ» и крейсеръ «Адмиралъ Нахимовъ».

Транспорты, также въ двухъ колоннахъ, шли въ кильватеръ броненосцамъ, имѣя впереди между колоннами крейсеръ «Алмазь».

По наружнымъ сторонамъ колоннъ транспортовъ шли въ кильватеръ другъ другу крейсера: съ правой стороны—«Олегъ», «Аврора» и «Днѣпръ», съ лѣвой стороны—«Дмитрій Донской», «Владиміръ Мономахъ» и «Ріонъ».

Впереди колоннъ броненосцевъ шель также въ двухъ кильватерныхъ колоннахъ развѣдочный отрядъ крейсеровъ: впереди правой колонны—«Свѣтлана» и «Ураль», впереди лѣвой колонны—«Кубань» и «Терекъ». По сторонамъ отряда шли госпитальныя суда—«Орель» и «Кострома».

На траверзахъ головныхъ броненосцевъ шли крейсера—«Жемчугъ» и «Изумрудъ».

Въ замкѣ эскадры, для охраны тыла ея, слѣдовали въ строѣ фронта броненосцы III-го отряда: «Императоръ Николай I»,

«Генераль-Адмираль Апраксинъ», «Адмираль Сенявинъ» и «Адмираль Ушаковъ».

Къ ночи строй эскадры измѣнялся слѣдующимъ образомъ:

Разстояніе между кильватерными колоннами броненосцевъ I и II отрядовъ увеличивалось вдвое, послѣ чего они уменьшали ходъ.

Транспорты продолжали идти тѣмъ же курсомъ и ходомъ и входили между колоннъ боевыхъ судовъ.

Кильватерныя колонны крейсеровъ подходили въ кильватеръ соответствующимъ колоннамъ броненосцевъ и также уменьшали ходъ.

Развѣдочный отрядъ, продолжая идти впереди эскадры, размыкался отъ середины на разстояніе 4 каб. между судами и становился въ строй двойного фронта въ шахматномъ порядкѣ. Крейсера—«Жемчугъ» и «Изумрудъ» выходили впередъ на линію головныхъ развѣдочнаго отряда.

Броненосцы III-го отряда шли попрежнему непосредственно за транспортами въ строѣ фронта.

Такимъ образомъ ночной строй дѣлался значительно короче дневного, составляя вмѣсто двухъ колоннъ четыре, при чемъ двѣ колонны транспортовъ шли окруженными со всѣхъ сторонъ колоннами боевыхъ судовъ.

Построившись въ такой порядокъ, эскадра давала прежній ходъ.

Вскорѣ же послѣ построения въ походный порядокъ, вышли изъ строя на полчаса броненосцы «Сисой Великій» и «Орель», имѣя поврежденія въ машинахъ.

Въ 3 часа дня вышелъ изъ строя крейсеръ «Изумрудъ» и, продолжая катиться, легъ на обратный курсъ, вслѣдствіе заклиниванія руля право на бортъ. Черезъ 40 минутъ онъ исправилъ поврежденіе и вступилъ въ свое мѣсто.

Въ ночной походный порядокъ эскадра перестроилась въ 5 час. вечера.

Эскадра несла отличительные огни, а шедшія впереди госпитальныя суда «Орель» и «Кострома» несли и топовые огни.

2 Мая весь день погода продолжала быть благоприятною. Въ 6 часовъ утра эскадра перестроилась въ дневной порядокъ.

Въ полдень эскадра находилась въ широтѣ  $13^{\circ} 58'$  сѣверной и въ долготѣ  $112^{\circ} 51'$  восточной. Суточное плаваніе—196 миль. Средній ходъ—8 узловъ.

Съ выходомъ эскадры въ море, на всѣхъ судахъ ежедневно производились артиллерійскія ученія и занятія по опредѣленію разстояній, а также повѣрка дальномѣровъ. Изъ сличеній показаній дальномѣровъ иногда получалось, что на разныхъ судахъ одновременныя показанія разстояній до одного и того же корабля даютъ ошибки въ 10 и болѣе кабельтовоовъ. Командующій эскадрою объявилъ въ приказѣ, что «дальномѣрное дѣло на судахъ эскадры наканунѣ боя находится въ крайнемъ небреженіи, на что необходимо обратить особое вниманіе и воспользоваться хотя бы остающимися до боя часами для водворенія порядка въ этомъ дѣлѣ».

На броненосцѣ «Орель» опять случилось поврежденіе въ машинѣ, заставившее эскадру идти малымъ ходомъ въ теченіе одного часа.

Вскорѣ послѣ полдня крейсеръ «Дмитрій Донской» по телеграфу донесъ, что видѣлъ на водѣ предметъ, похожій на перископъ подводной лодки. На эскадрѣ этому извѣстію не придали значенія, полагая, что крейсеръ по всей вѣроятности принялъ за перископъ какой нибудь предметъ, выброшенный за бортъ однимъ изъ переднихъ кораблей.

3 Мая утромъ до обѣда эскадра занималась дальномѣрнымъ дѣломъ и артиллерійскими ученіями. День прошелъ совершенно спокойно безъ происшествій.

Развѣдочный отрядъ съ утра былъ посланъ на развѣдку, чтобы вернуться къ эскадрѣ въ 5 часовъ дня, при чемъ всѣ донесенія онъ долженъ былъ передавать сигналами, а не телеграфомъ.

Въ полдень эскадра находилась въ широтѣ  $15^{\circ} 42'$  сѣверной и въ долготѣ  $115^{\circ} 40'$  восточной. Суточное плаваніе—193 мили. Средній ходъ—8 узловъ.

Въ 5 часовъ дня развѣдочный отрядъ, удалявшійся отъ эскадры на 30 миль, вернулся и занялъ свое мѣсто въ строю.

Ночью броненосецъ «Наваринъ» выходилъ изъ строя на 3 часа, вслѣдствіе порчи рулевого привода.

4 Мая въ полночь перемѣнили курсъ на  $NO 40^{\circ}$ , по которому шли 8 узловымъ ходомъ до 7 час. 30 мин. утра, когда легли на курсъ  $NO 51^{\circ}$ .

На эскадрѣ обычныя артиллерійскія ученія и занятія сличеніемъ дальномѣровъ.

Погрузка угля. Въ 11 час. 30 мин. утра адмиралъ поднялъ сигналъ: «Завтра съ разсвѣтомъ общая погрузка угля. Развести пары на паровыхъ катерахъ къ 5 часамъ утра. Транспортамъ насыпать всѣ угольные мѣшки».

Въ полдень мѣсто эскадры: широта— $18^{\circ} 4'$  сѣв. и долгота— $117^{\circ} 51'$  вост. Суточное плаваніе—189 миль. Средній ходъ—8 узловъ.

Около 1 часа дня у транспорта «Куронія» лопнулъ буксиръ, вслѣдствіе чего миноносецъ «Бѣдовый» принужденъ былъ идти самостоятельно.

Броненосцы—«Орель» и «Наваринъ» и крейсеръ «Дмитрій Донской» выходили изъ строя для исправленія поврежденій въ машинахъ.

Въ 5 час. 20 мин. адмиралъ поднялъ сигналъ: «Въ случаѣ появленія непріятеля во время погрузки угля, эскадрѣ построиться раньше въ боевой строй, а затѣмъ, если позволить время, поднять шлюпки».

На слѣдующій день, 5 Мая, въ 5 час. 15 мин. утра эскадра застопорила машины. Спустили паровые катера и барказы, помощью которыхъ и начали погрузку угля съ транспортовъ. Крейсерамъ—«Днѣпръ», «Ріонъ», «Терекъ» и «Кубань» было приказано во время погрузки угля держаться въ предѣлахъ видимости сигналовъ, составивъ дозорную цѣпь.

Погрузка угля происходила при спокойномъ морѣ, но на большой зыби, отъ которой очень раскачивало большіе броненосцы.

Мѣсто эскадры: широта— $19^{\circ} 32'$  сѣв. и долгота— $119^{\circ} 44'$  вост. Плаваніе—147 миль. Средній ходъ—8 узловъ.

Въ 3 часа 20 мин. дня погрузка угля была окончена и шлюпки подняты.

Транспорты взяли на буксиръ миноносцы и въ 4 часа 40 мин. вся эскадра, построившись въ ночной походный порядокъ, двинулась впередъ, взявъ курсъ  $NO 72^{\circ}$  на островъ Vatang. Ходъ  $8\frac{1}{2}$  узловъ. Ночью эскадра шла малымъ ходомъ вслѣдствіе поврежденій въ машинахъ броненосцевъ «Наваринъ» и «Генераль-Адмиралъ Апраксинъ».

Транспорты «Меркурій» и «Тамбовъ» послѣ окончанія погрузки были отправлены въ Сайгонъ.



Задержание пароходо-  
довъ „Oldhamia“ и  
„Oscar II“.

Въ 10 час. 45 мин. вечера на S, далеко на горизонтѣ, эскадрою былъ замѣченъ огонекъ, который то пропадалъ, то загорался снова, а затѣмъ вскорѣ открылся силуэтъ парового судна, шедшаго безъ отличительныхъ огней въ разстояніи около 30 кабельтовыхъ параллельно эскадрѣ. Командующій эскадрою сигналомъ приказалъ крейсеру «Олегъ» осмотрѣть пароходъ. «Олегъ» вышелъ изъ строя, приблизился къ пароходу, освѣтилъ его прожекторомъ и остановилъ холостымъ выстрѣломъ, послѣ чего спустил вельботъ и послалъ на немъ 9 нижнихъ чиновъ съ ружьями при двухъ офицерахъ для осмотра парохода. При приближеніи вельбота на пароходѣ открыли отличительные огни.

Посланные доложили съ парохода въ рупоръ, что на кормѣ парохода надпись «Oldhamia» — Manchester. Коносаментовъ онъ не имѣетъ, нагруженъ масломъ и идетъ въ Японію.

Тогда съ крейсера «Олегъ» было приказано одному офицеру съ тремя нижними чинами остаться на пароходѣ и вести его за крейсеромъ, при чемъ въ вахтенный журналъ парохода былъ записанъ протоколъ о задержаніи парохода и о рѣшеніи вести его къ эскадрѣ для дальнѣйшаго выясненія его груза.

Оставшіеся на пароходѣ 3 нижнихъ чина были поставлены къ трюмамъ парохода, а офицеръ поднялся на командирскій мостикъ и приказалъ дать ходъ, вступивъ въ кильватеръ крейсера «Олегъ», пошедшему къ эскадрѣ.

Приблизившись къ эскадрѣ, «Олегъ» сдѣлалъ сигналъ: «Пароходъ англійскій, подозрительный, коносаментовъ нѣтъ, идетъ въ Японію, грузъ масло, прошу указаній».

Командующій эскадрою сигналомъ приказалъ осмотрѣть пароходъ подробно, когда съ разсвѣтомъ эскадра остановится.

6 Мая въ 5 час. утра эскадра застопорила машины. На броненосцѣ «Генераль-Адмираль Апраксинъ» сильное поврежденіе въ машинѣ.

Въ это время на S открылся еще одинъ пароходъ. Сигналомъ съ броненосца «Князь Суворовъ» крейсеру «Жемчугъ» было приказано осмотрѣть этотъ пароходъ. «Жемчугъ» прибавилъ ходъ и направился къ нему. Приблизившись къ пароходу, крейсеръ пробилъ боевую тревогу. Пароходъ поднялъ норвежскій флагъ. Крейсеръ спустил вельботъ и послалъ на немъ

офицера и 4-хъ вооруженныхъ нижнихъ чиновъ, чтобы произвести осмотръ парохода. Оказалось, что это былъ норвежскій пароходъ «Oscar II», приписанный къ Бергену. Шелъ онъ изъ Маниллы въ Японію. Груза не имѣлъ и всѣ документы его были въ порядкѣ.

Крейсеръ «Жемчугъ», приведя пароходъ «Oscar II» къ эскадрѣ, доложилъ Командующему эскадрой о результатѣ осмотра парохода. Вице-адмиралъ Рожественскій приказалъ пароходъ отпустить.

Направившись къ берегамъ Японіи, пароходъ «Oscar II» прошелъ вдоль всей линіи эскадры и несомнѣнно получилъ возможность передать японцамъ всѣ точныя свѣдѣнія о мѣсто-нахожденіи эскадры и о ея составѣ.

Съ крейсера «Олеги» посланъ былъ гребной катеръ съ офицерами и командою для осмотра трюмовъ парохода «Oldhamia».

Въ виду того, что на пароходѣ было очень мало угля, на него были отпращены 200 человекъ команды съ 1-го броненоснаго отряда, по 50 человекъ съ корабля, чтобы на ходу грузить на этотъ пароходъ уголь съ транспорта «Ливонія», подошедшаго къ нему и ошвартовившагося съ нимъ борть о борть.

Въ 10 час. утра офицеры и нижніе чины, посланные осмотрѣть трюмы парохода «Oldhamia», вернулись на крейсеръ «Олеги», не найдя на пароходѣ ничего, кромѣ ящиковъ съ керосиномъ.

Движеніе эскадры. Въ 10 час. 15 мин. по сигналу адмирала эскадра подняла всѣ спущенныя на воду шлюпки и въ 11 час. утра дала самый малый ходъ, продолжая свой путь.

Вскорѣ послѣ этого съ парохода «Oldhamia» передано было семафоромъ на крейсеръ «Олеги»: «Имѣется показаніе одного изъ команды парохода, что въ кормовомъ трюмѣ подъ керосиномъ находятся какія то орудія».

«Олеги» немедленно доложилъ этотъ семафоръ Командующему эскадрой, который приказалъ образовать комиссію изъ офицеровъ крейсера «Олеги» и послать ее на задержанный пароходъ для составленія протокола. Комиссія немедленно была составлена и послана на пароходъ. Вмѣстѣ съ комиссіей посланы

опять офицеры и команда, назначенные для продолженія осмотра трюмовъ парохода.

Въ полдень эскадра находилась въ широтѣ— $19^{\circ} 44'$  сѣв. и въ долготѣ— $120^{\circ} 56'$  вост. Плаваніе—67 миль.

Въ 3 часа дня комиссія и люди, посланные на пароходъ «Oldhamia», вернулись на крейсеръ «Олеги».

Обсудивъ результаты осмотра, комиссія пришла къ заключенію, что пароходъ «Oldhamia», имѣющій грузъ изъ 150000 ящичковъ керосина, при отсутствіи документовъ и вслѣдствіе неясныхъ объясненій шхипера,—подлежитъ задержанію.

Взамѣнъ англійской команды на пароходъ «Oldhamia» были назначены съ судовъ эскадры три прапорщика по морской части, изъ которыхъ одинъ назначался командиромъ, одинъ прапорщикъ по механической части и 37 человекъ нижнихъ чиновъ<sup>1)</sup>. Команда же парохода была перевезена на крейсеръ «Днѣпръ», кромѣ командира, старшаго механика и двухъ служащихъ, взятыхъ на крейсеръ «Олеги». При этомъ было предписано крейсеру «Днѣпръ» передать команду парохода на первый же встрѣчный пароходъ, не подлежащій захвату.

Англійская команда, покидая пароходъ «Oldhamia», сорвала всѣ дощечки съ надписями со штоковъ клапановъ и открыла кингстонъ въ машинномъ отдѣленіи, вслѣдствіе чего пароходъ началъ тонуть и едва не произошелъ взрывъ котла. Несчастіе успѣли предупредить.

Весь день, до 10 часовъ вечера, шла погрузка угля и провизіи на пароходъ «Oldhamia», попутно съ выгрузкой его ящичковъ съ керосиномъ на палубу. Въ одиннадцатомъ часу вечера стало сильно свѣжѣть, перегрузку ящичковъ прекратили и уголь съ «Ливоніи» для скорости стали грузить прямо на палубу парохода. Ночью настолько засвѣжѣло, что «Ливонія» принуждена была отойти отъ парохода.

Въ 11 час. 30 мин. ночи эскадра перемѣнила курсъ на  $NO 68^{\circ}$  и увеличила ходъ до 8 узловъ.

Задача миноносцамъ. Вечеромъ въ тотъ же день по судамъ эскадры былъ разосланъ приказъ Командующаго эскадрою за № 240, которымъ предписывалось при дви-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 284, стр. 1.

женіи ночью между группами японских острововъ, отъ захода и до восхода солнца, миноносцамъ идти фронтомъ (1-ое отдѣленіе—правый флангъ, 2-ое отдѣленіе—лѣвый, миноносецъ «Блестящій»—центръ) въ разстояніи полуторы мили впереди развѣдочнаго отряда, неся цвѣтные отличительные огни, но слабые, при чемъ фланговымъ миноносцамъ внѣшнихъ цвѣтныхъ огней не зажигать. Общее начальство надъ отрядомъ миноносцевъ возлагалось на командира миноносца «Блестящій». Миноносцы должны были внимательно слѣдить за открывающимися судами и, обнаруживъ судно передъ курсомъ эскадры, отгонять его, для чего посылать только фланговя пары, а именно: если судно усмотрѣно вправо отъ курса, то—право-фланговую, если влѣво отъ курса, то—лѣво-фланговую, а если судно появится прямо по курсу, то—по избранію начальника отряда, который долженъ былъ показать лучемъ своего фонаря—кому идти. Если бы явилось подозрѣніе, что встрѣчное судно бросило плавающихъ мины, а со стороны Командующаго эскадрой не послѣдовало въ этотъ моментъ запрещенія свѣтить боевыми фонарями, то миноносцы должны были свѣтить передъ собою такъ, чтобы найти плавающіе предметы. Замѣтивъ плавучую мину, миноносецъ долженъ былъ остановить эскадру сигналомъ боевого фонаря, послѣ чего ближайшіе миноносцы должны были разстрѣлять мину, а прочіе усердно освѣщать остальное пространство.

Безъ крайней нужды миноносцамъ запрещено было приближаться къ эскадрѣ, но если бы въ этомъ встрѣтилась надобность, то приближающійся долженъ былъ освѣщать своимъ боевымъ фонаремъ свой кормовой флагъ, нарочно для того поднятый, и кромѣ того дѣлать опознательные сигналы даннаго дня.

7 Мая въ 4 часа 25 мин. утра эскадра измѣнила курсъ на NO 50°. Справа и слѣва отъ курса эскадры открылись острова Batang и Balintang. Задулъ весьма свѣжій SW.

Начинающееся здѣсь японское теченіе замѣтно отзывалось на скорости движенія эскадры.

Утромъ эскадра занималась артиллерійскими ученіями, а 204 человекъ команды, посланные наканунѣ на пароходъ «Oldhamia», перегружали уголь съ верхней его палубы въ ямы, а также съ подошедшаго транспорта «Ливонія», и продолжали осмотръ груза.

Въ полдень эскадра находилась въ широтѣ— $20^{\circ} 41'$  сѣв. и въ долготѣ —  $122^{\circ} 23'$  вост. Суточное плаваніе — 125 миль. Средній ходъ— $5\frac{1}{2}$  узловъ.

Осмотръ трюмовъ призового парохода не привелъ пока къ обнаруженію спрятанныхъ артиллерійскихъ орудій, такъ какъ всѣ трюмы, гдѣ могли находиться орудія, были завалены огромнымъ количествомъ жестянокъ съ керосиномъ, которыя необходимо было всѣ вынуть.

Всю ночь съ 7-го на 8-е Мая эскадра продолжала идти 8-ми узловымъ ходомъ и курсомъ NO  $50^{\circ}$ .

8 Мая въ 6 час. 30 мин. утра по сигналу адмирала эскадра застопорила машины, чтобы снять людей, работавшихъ на пароходѣ «Oldhamia» и на транспортѣ «Ливонія». Последняя отошла отъ приза, не имѣя возможности продолжать погрузку, вслѣдствіе свѣжести погоды.

Командующій эскадрою поручилъ пароходъ «Oldhamia» крейсеру «Кубань», которому приказалъ снабдить его еще 100 тоннами угля и всѣмъ необходимымъ, а затѣмъ самому идти по данному раньше секретному назначенію въ самостоятельное крейсерство къ берегамъ Японіи по восточную сторону острова Нипонъ. Пароходъ же «Oldhamia», отдѣлившись отъ «Кубани», долженъ идти въ обходъ Японіи во Владивостокъ Лаперузовымъ проливомъ.

Находившіеся на крейсерѣ «Олего» командиръ, механикъ и два служащихъ парохода «Oldhamia», показанія которыхъ были необходимы при разборѣ дѣла о захваченномъ призѣ, были переведены на госпитальное судно «Орель» для доставленія ихъ во Владивостокъ. Надо замѣтить, что нахожденіе этихъ людей на госпитальномъ суднѣ «Орель» послужило впослѣдствіи предлогомъ для японцевъ объявить его военнымъ призомъ.

Въ 9 час. 10 мин. утра по сигналу Командующаго эскадрою крейсеръ «Алмазь» вступилъ въ развѣдочный отрядъ, занявъ мѣсто крейсера «Уралъ», который вступилъ на мѣсто отдѣлившагося крейсера «Кубань».

Вслѣдъ затѣмъ эскадра продолжала путь 8-ми узловымъ ходомъ и курсомъ NO  $35^{\circ}$ .

Въ полдень мѣсто эскадры: широта— $22^{\circ} 29'$  сѣв. и долгота— $125^{\circ} 5'$  вост. Суточное плаваніе—155 миль. Средній ходъ— $6\frac{1}{2}$  узловъ.

Эскадра идетъ вдоль береговъ о. Формоза.

Около 2 час. дня крейсеръ «Жемчугъ» донесъ, что видитъ летящій воздушный шаръ. Это сообщили также и другіе корабли эскадры. Адмиралъ приказалъ крейсеру «Жемчугъ» пойти на развѣдку, но не далѣе 12 миль, послѣ чего вернуться обратно. Крейсеру «Олегъ» поддержать «Жемчугъ».

Въ 3 часа 50 мин. крейсера—«Олегъ» и «Жемчугъ», ничего не найдя, вернулись и вступили на свои мѣста.

Въ 4 часа 30 мин. адмиралъ поднялъ сигналы: «Завтра предполагается общая погрузка угля. Имѣть пары разведенными на паровыхъ катерахъ къ 5 часамъ утра. III броненосному отряду принять угля возможно больше».

Эскадра выходила изъ тропиковъ, становилось замѣтно прохладнѣе.

9 Мая въ 5 час. 20 мин. утра Командующій эскадрою сигналомъ отмѣнилъ погрузку угля, вслѣдствіе сильно засвѣжѣвшей погоды.

Въ 5 час. 30 мин. утра эскадра измѣнила курсъ на NW  $23^{\circ}$ , повернувъ въ проливъ между островами Міако и Ліу-Кіу, и пошла въ Восточно-Китайское море. Такимъ образомъ, островъ Формоза, сильно укрѣпленный японцами, былъ обойденъ.

Около 6 часовъ утра налетѣлъ сильный шквалъ съ дождемъ.

Съ подъемомъ флага крейсеру «Терекъ» приказано было отдѣлиться отъ эскадры и идти по назначенію, для дѣйствій на торговыхъ путяхъ къ югу отъ острововъ Сикокъ и Кіу-Сіу.

Послѣ выхода крейсера «Терекъ» дневной походный строй эскадры былъ измѣненъ: развѣдочный отрядъ пошелъ въ строѣ клина въ разстояніи 3—4 кабельтово въпереди эскадры; правую колонну эскадры составили—1-й и III-й броненосные отряды, а лѣвую колонну—II-й броненосный отрядъ и крейсера—«Олегъ», «Аврора», «Днѣпръ» и «Ріонъ»; между колоннами боевыхъ судовъ построились транспорты въ двухъ колоннахъ, концевыми которыхъ были: въ правой колоннѣ—крейсеръ «Владиміръ Мономахъ» и въ лѣвой—крейсеръ «Дмитрій Донской»; крейсера—«Жемчугъ» и «Изумрудъ» шли на траверзахъ головныхъ броненосцевъ.

Въ полдень эскадра находилась въ широтѣ— $25^{\circ} 9'$  сѣв. и въ долготѣ— $126^{\circ} 13'$  вост., продолжая идти 8-ми узловымъ ходомъ, курсомъ NW  $23^{\circ}$ . Суточное плаваніе—192 мили. Средній ходъ—8 узловъ.

Въ 12 час. 45 мин. пополудни Командующій эскадрою приказалъ крейсерамъ «Жемчугъ» и «Изумрудъ» при слѣдованіи въ походномъ порядкѣ и днемъ и ночью отгонять съ пути эскадры встрѣчные корабли, не ожидая сигнала.

Какъ утромъ, послѣ перестроенія эскадры въ новый походный порядокъ, такъ и послѣ отдыха эскадра занималась артиллерійскими ученіями и опредѣленіемъ разстояній.

Къ вечеру вѣтеръ началъ стихать, но становилось замѣтно холоднѣе. Рѣзкое пониженіе температуры чувствительно отразилось на здоровьѣ личнаго состава эскадры, пробывшаго нѣсколько мѣсяцевъ въ тропическомъ поясѣ. Вечеромъ сигналомъ по эскадрѣ было приказано находящейся наверху командѣ надѣть фланелевые рубахи.

Въ 10 часовъ вечера съ броненосца «Князь Суворовъ» по линіи передано, что впереди по курсу виденъ лучъ прожектора, хотя ни на одномъ изъ другихъ судовъ этого не замѣтили. Ночь была очень темная и пасмурная. Ошиблись ли на флагманскомъ кораблѣ или сигнальщики другихъ кораблей прозѣвали—осталось неизвѣстнымъ.

10 Мая къ утру совершенно заштило.

Послѣдняя погрузка угля. Пройдя группу острововъ Лиу-Киу, эскадра въ 5 часовъ утра по сигналу адмирала застопорила машины и начала грузить уголь съ транспортовъ помощью барказовъ.

Крейсера «Днѣпръ» и «Ріонъ» были посланы въ дозоръ и держались въ предѣлахъ видимости сигналовъ.

Въ виду того, что на всѣхъ судахъ эскадры, не исключая и броненосцевъ береговой обороны, имѣлось уже большое количество угля, достаточное для перехода во Владивостокъ въ обходъ Японіи, настоящую догрузку углемъ многіе объяснили себѣ окончательнымъ рѣшеніемъ адмирала вести эскадру во Владивостокъ черезъ Сангарскій проливъ.

Всѣ суда эскадры приняли запасъ угля значительно больше полнаго, а броненосцы береговой обороны взяли насколько воз-

можно большее количество, послѣ чего на этихъ корабляхъ отъ перегрузки бортовая броня совершенно ушла въ воду. Одновременно съ углемъ суда эскадры наливались прѣсной водой.

Завѣдующій отрядомъ транспортовъ капитанъ 1 ранга Радловъ перешелъ на транспортъ «Ярославль».

По сигналу Командующаго эскадрою военная команда транспортовъ была снята и переведена на броненосцы «Императоръ Александръ III» и «Ослябя» и на крейсера «Аврора» и «Олеги».

Въ это время эскадра находилась въ широтѣ— $27^{\circ} 15'$  сѣв. и въ долготѣ— $125^{\circ} 21'$  вост. Плаваніе—128 миль.

Послѣдніе приказы  
вице-адмирала  
Рождественскаго.

По судамъ эскадры были разсланы послѣдніе приказы вице-адмирала Рождественскаго отъ 10 Мая за №№ 243 и 244, въ которыхъ Командующій эскадрою предписывалъ:

«Быть ежечасно готовыми къ бою.

«Въ бою линейнымъ кораблямъ обходить своихъ поврежденныхъ и отставшихъ переднихъ мателотовъ.

«Если поврежденъ и неспособенъ управляться броненосецъ «Князь Суворовъ», то флотъ долженъ слѣдовать за броненосцемъ «Императоръ Александръ III», а если поврежденъ и онъ, то за «Бородино», за «Орломъ».

«При этомъ броненосцы «Императоръ Александръ III», «Бородино» и «Орель» — должны руководствоваться сигналами броненосца «Князь Суворовъ», пока флагъ Командующаго не перенесенъ или пока въ командованіе не вступилъ младшій флагманъ.

«Миноносцы 1 Отдѣленія обязаны неусыпно слѣдить за флагманскими броненосцами: если флагманскій броненосецъ получилъ кренъ или вышелъ изъ строя и пересталъ управляться, то миноносцы спѣшатъ подойти, чтобы принять Командующаго и Штабъ.

«Миноносцамъ «Бѣдовый» и «Быстрый» быть въ постоянной готовности приблизиться съ этой цѣлью къ «Князю Суворову», миноносцамъ «Вуйный» и «Бравый» — къ другимъ флагманскимъ броненосцамъ.

«На миноносцы 2 Отдѣленія возлагается та же обязанность по отношенію къ крейсерамъ «Олеги» и «Свѣтлана».



«Флаги Командующихъ будутъ при этомъ переноситься на соответствующіе миноносцы пока не представится возможнымъ перенести ихъ на линейный корабль или крейсеръ.

«Въ туманъ каждый начальникъ отряда принимаетъ мѣры, чтобы не растерять корабли своего отряда и не отдѣлиться отъ Командующаго эскадрю.

«Головной транспортъ старается не растерять транспорты.

«Миноносцы прижимаются къ отрядамъ броненосцевъ и крейсеровъ и могутъ служить для связи между отрядами.

«Каждый командующій отрядомъ, имѣя въ виду, что ближайшая цѣль эскадры есть достиженіе Владивостока, долженъ помнить, что достиженіе возможно только для соединенныхъ силъ эскадры».

Около 3 час. 30 мин. дня погрузка угля была окончена и эскадра начала поднимать шлюпки и выстраиваться въ походный порядокъ. Транспорты взяли на буксиръ миноносцы.

Транспортъ «Камчатка» донесъ, что имѣетъ поврежденіе въ машинѣ, которое будетъ исправлено черезъ 1½ часа.

Въ 6-мъ часу вечера эскадра двинулась далѣе, но не на востокъ, какъ многіе предполагали—чтобы идти вокругъ Японіи, а на сѣверо-западъ. Впрочемъ, направленіе эскадры въ Восточно-Китайское море на судахъ объяснили какъ бы маневръ адмирала, чтобы сбить съ толку непріятеля.

По тому, какъ часто поднимались сигналы на флагманскомъ кораблѣ,—можно составить себѣ понятіе о нервномъ состояніи, въ которомъ находился въ это время вице-адмиралъ Роже-ственскій: въ теченіе 1½ часа, отъ 3½ до 5 часовъ дня, на броненосцѣ «Князь Суворовъ» было поднято 50 сигналовъ.

Вечеромъ 10 Мая скончался давно уже  
 Кончина контръ-адми-  
 рала Фелькерзама. безнадёжно больной контръ-адмиралъ Фелькерзамъ. Командующій эскадрю, извѣщенный объ этой потерѣ условнымъ сигналомъ, не объявилъ о ней по эскадрѣ и не извѣстилъ даже младшихъ флагмановъ, но ближайшіе броненосцы перехватили переданное семафоромъ донесеніе.

По распоряженію вице-адмирала Роже-ственскаго флагъ покойнаго адмирала не былъ спущенъ на броненосцѣ «Ослябя» и командиръ послѣдняго, капитанъ I ранга Бэръ, вступилъ въ исполненіе обязанностей Командующаго II броненоснымъ отрядомъ, какъ это было условлено заранѣе.

Съ этого дня эскадра по ночамъ шла безъ топовыхъ огней, ослабляя отличительные и гакабортные огни. Ночные сигналы производились слабыми клотиковыми лампочками. Искровымъ телеграфомъ запрещено было пользоваться.

Вообще эскадра принимала мѣры, чтобы не открыть своего присутствія неприятелю, но въ то же время госпитальныя суда «Орель» и «Кострома» продолжали идти въ разстояніи нѣсколькихъ кабельтово въ отъ эскадры, неся полностью всѣ огни. Корабль, открывающій боевое освѣщеніе, долженъ былъ одновременно открывать всѣ отличительные огни. Крейсера, отгоняющіе суда съ пути эскадры, также должны были имѣть зажженными всѣ отличительные огни.

Ночь съ 10-го на 11-е Мая прошла спокойно, было холодно, пасмурно и по временамъ шелъ дождь со шквалами.

11 Мая въ 6 часовъ утра крейсеръ «Дмитрій Донской» донесъ, что видитъ дымъ на SO 80°. Замѣченный дымъ оказался принадлежащимъ англійскому коммерческому пароходу, шедшему контръ-курсомъ; его пропустили, не осматривая.

Въ 9 час. 30 минутъ утра Командующій эскадрою приказалъ II броненосному отряду вступить въ кильватеръ I броненосному отряду, а III броненосному отряду перейти на мѣсто II отряда во главѣ лѣвой кильватерной колонны.

Этотъ новый строй эскадры былъ указанъ приказомъ за № 239, согласно которому дневной походный порядокъ послѣ отдѣленія транспортовъ былъ слѣдующій: правую кильватерную колонну составили—I и II броненосные отряды; лѣвую кильватерную колонну—III броненосный отрядъ и отрядъ крейсеровъ: «Олеги», «Аврора», «Дмитрій Донской» и «Владиміръ Мономахи»; въ хвостѣ шли въ кильватерной колоннѣ оставшіеся транспорты: «Анадырь», имѣющій на траверзахъ «Русь» и «Свирь», затѣмъ—«Иртышъ», «Камчатка» и «Корея»; миноносцы I Отдѣленія шли: «Бѣдовый» и «Быстрый»—въ кильватеръ крейсеру «Жемчугъ», державшемуся на правомъ траверзѣ праваго головного броненосца, а «Буйный» и «Бравый»—въ кильватеръ крейсеру «Изумрудъ», державшемуся на лѣвомъ траверзѣ лѣваго головного броненосца; миноносцы 2 Отдѣленія шли внутри строя на траверзѣ крейсера «Олеги».

На ночь кильватерная колонна транспортовъ входила между колоннъ боевыхъ судовъ, при чемъ «Русь» и «Свирь» вступали въ кильватеръ «Кореѣ»; миноносцы 1 Отдѣленія входили внутрь строя, держась у головныхъ броненосцевъ, а крейсера «Жемчугъ» и «Изумрудъ» выходили впередъ на траверзы развѣдочнаго отряда. Госпитальнымъ судамъ «Орель» и «Кострома» приказано идти днемъ и ночью въ нѣсколькихъ кабельтовахъ сзади по сторонамъ эскадры.

Въ полдень эскадра находилась въ широтѣ— $29^{\circ} 38'$  сѣв. и въ долготѣ— $124^{\circ} 17'$  вост. Плаваніе—156 миль.

Въ 2 часа 30 мин дня Командующій Отдѣленіе транспортовъ и двухъ вспомогательныхъ крейсеровъ. Эскадра идетъ въ Корейскій проливъ. извѣстилъ эскадру сигналомъ, что на другой день съ разсвѣтомъ предполагается отдѣлится отъ эскадры транспорты, при чемъ конвоированіе ихъ поручается крейсерамъ «Днѣпръ» и «Ріонъ», которые, не соблюдая строя съ транспортами, должны имѣть наблюденіе за безопасностью ихъ отъ неприятельскихъ крейсеровъ.

Въ 5 час. 15 мин. дня эскадра застопорила машины. Транспорты отдали буксиры миноносцевъ, которые отошли и по сигналу Командующаго эскадрою приблизились къ кораблямъ, въ распоряженіе которыхъ были назначены, а именно: «Бѣдовый» и «Быстрый» — къ броненосцу «Князь Суворовъ», «Бравый» и «Буйный» — къ броненосцу «Императоръ Николай I», «Блестящій», «Безупречный», «Бодрый», «Грозный» и «Громкій» — къ крейсеру «Олеги».

Въ 5 час. 25 мин. эскадра дала малый ходъ и продолжала всю ночь идти ходомъ 5 узловъ и прежнимъ курсомъ NW  $23^{\circ}$ .

Въ теченіе ночи на горизонтѣ было замѣчено нѣсколько большихъ парусныхъ китайскихъ джонокъ.

12 Мая въ 5 часовъ утра эскадра измѣнила курсъ на NW  $80^{\circ}$ . Было очень пасмурно и моросиль дождь, вѣтеръ отъ S сильно засвѣжѣлъ.

Въ 8 часовъ утра броненосецъ «Князь Суворовъ» показалъ свое мѣсто: широта— $31^{\circ} 00'$  сѣв. и долгота— $123^{\circ} 11'$  вост.

Послѣ этого по сигналу Командующаго эскадрою транспорты — «Ярославль», «Владиміръ», «Метеоръ», «Воронежъ», «Ливонія» и «Куронія» отдѣлились отъ эскадры и пошли въ

Шанхай подь конвоемъ крейсеровъ «Днѣпръ» и «Ріонъ». Послѣдніе, проводивъ транспорты до меридіана  $122^{\circ} 20'$  восточной долготы, должны были идти въ отдѣльное крейсерство въ Желтое море, согласно предписаніямъ, полученнымъ раньше отъ Командующаго эскадрою.

Въ 9 часовъ утра эскадра, повернувъ на  $NO 73^{\circ}$ , легла въ Корейскій проливъ.

Крейсерамъ приказано имѣть пары для 15 узлового хода.

На судахъ идутъ приготовленія къ бою.

Въ 9 часовъ вечера курсъ измѣненъ на  $NO 64^{\circ}$ .

Вечеромъ станціи безпроводочнаго телеграфа начали принимать, сначала сбивчиво, а потомъ яснѣе знаки японскихъ телеграммъ, нѣкоторыя слова коихъ удавалось разбирать. Крейсеръ «Ураль», обладавшій мощною станціею, могъ бы помѣшать и даже совершенно прекратить переговоры японскихъ судовъ, но Командующій эскадрою этого не разрѣшилъ, не желая давать непріятелю увѣренность въ приближеніи эскадры. По этой же причинѣ эскадра шла безъ цѣпи дозорныхъ судовъ.

13 Мая уже на разсвѣтѣ обнаружались ясныя переговоры по безпроводочному телеграфу нѣсколькихъ судовъ, при чемъ приблизительно можно было опредѣлить, что переговаривавшіяся суда находились миляхъ въ 30—40. Однако, вслѣдствіе большой пасмурности, на горизонтѣ никакихъ непріятельскихъ судовъ замѣчено не было. Телеграфные переговоры продолжались весь день и прекратились съ наступленіемъ темноты.

Около полдня увидѣли съ праваго траверза бѣлый коммерческой пароходъ.—повидимому, японскій развѣдчикъ.

Въ полдень мѣсто эскадры: въ широтѣ— $32^{\circ} 40'$  сѣв. и въ долготѣ— $126^{\circ} 33'$  вост. Плаваніе—185 миль.

Эскадра идетъ въ полной боевой готовности. По возможности все дерево убрано, шлюпки наполнены водою и обвиты сѣтями миннаго загражденія, рубки обвиты перлинями, въ палубахъ устроены траверзы изъ мѣшковъ съ углемъ и пескомъ. Бдительность усилена. Прислуга у орудій. Мелкія орудія заряжены.

Въ 4 часа 30 мин. пополудни сигналъ: «Приготовитесь къ бою».

Въ 6 час. вечера сигналъ: «Завтра къ разсвѣту имѣть пары для полного хода».

Въ 10 час. вечера на горизонтѣ по лѣвому траверзу виденъ лучъ прожектора.

Эскадра продолжаетъ приближаться къ Корейскому проливу.

Встрѣча и бой 2-й Тихоокеанской эскадры съ соединенными силами японскаго флота въ Корейскомъ проливѣ послужатъ предметомъ содержанія слѣдующей книги.

---

Конецъ Шестой Книги.



## Приложение 1-е.

### Возвращение отряда Контръ-Адмирала Вирениуса изъ Джибути въ Либаву весною 1904 года.

Въ книгѣ Первой настоящаго изданія описаній дѣйствій флота въ Русско-Японскую войну было сказано о плаваніи отряда контръ-адмирала Вирениуса, отправленнаго на Дальній Востокъ осенью 1903 года для усиленія Тихоокеанской эскадры <sup>1)</sup>.

31 Января 1904 года контръ-адмиралъ Вирениусъ съ броненосцемъ «Ослябя», крейсерами «Дмитрій Донской» и «Аврора», семью именными и двумя номерными миноносцами и съ пароходами Добровольнаго флота «Саратовъ» и «Орель»—прибыль въ Джибути, гдѣ и получилъ извѣстіе о начавшейся войнѣ съ Японіей и приказаніе—не отсылать ни одного корабля въ дальнѣйшій путь безъ разрѣшенія изъ Петербурга.

2 Февраля контръ-адмиралъ Вирениусъ получилъ телеграмму о Высочайшемъ повелѣніи отряду возвратиться въ Россію. Броненосецъ «Ослябя» и крейсера «Дмитрій Донской» и «Аврора» должны идти въ Либаву. Пароходы Добровольнаго флота «Смоленскъ» и «Орель» отправить немедленно обратно въ Севастополь, а пароходу «Саратовъ» идти съ отрядомъ для снабженія судовъ углемъ до Алжира. Семь большихъ миноносцевъ предполагалось оставить въ Бизертѣ, миноносцы №№ 212 и 213 разрѣшалось разоружить и сдать на храненіе въ Джибути или въ Бизертѣ, а миноносцы №№ 221 и 222—оставить въ Пирей.

4 Февраля утромъ въ Джибути пришелъ пароходъ «Смоленскъ» и миноносецъ № 221 <sup>2)</sup>). На пароходѣ прибылъ капитанъ 1 ранга Лебедевъ, который долженъ былъ принять въ командованіе отрядъ миноносцевъ при дальнѣйшемъ ихъ

<sup>1)</sup> Стр. 141.

<sup>2)</sup> Миноносецъ № 222 успѣлъ дойти только до П.-Саида.

плаваніи на Востокъ. Въ тотъ же день пароходъ «Орель» вышелъ обратно въ Севастополь, а пароходъ «Смоленскъ», выйдя въ море на другой день вмѣстѣ съ отрядомъ, пошелъ прямо по тому же назначенію въ Севастополь.

Во время стоянки въ Джибути адмиралъ неоднократно получалъ напоминанія береговыхъ властей объ объявленномъ Франціей нейтралитетѣ, недопускающемъ стоянку судовъ воюющей державы въ нейтральномъ порту больше 24 часовъ. 5 Февраля въ 2 часа дня контръ-адмиралъ Виреніусъ со всѣми судами своего отряда снялся съ якоря и вышелъ въ море, взявъ курсъ на востокъ, чтобы скрыть дѣйствительное направленіе отряда до темноты, послѣ чего легъ на настоящій курсъ. Ночью судовые огни были скрыты. Былъ объявленъ походный строй и приняты были всѣ мѣры на случай встрѣчи съ непріателемъ.

Въ виду запрещенія стоять одновременно большому количеству судовъ въ портахъ, отрядъ былъ раздѣленъ на группы. Командующимъ отрядомъ миноносцевъ былъ назначенъ капитанъ 1 ранга Лебедевъ и въ его распоряженіе былъ данъ пароходъ «Саратовъ». Крейсеру «Дмитрій Донской» и миноносцамъ—«Бодрый», «Быстрый», «Бѣдовый» и № 213, выдѣленнымъ въ особую группу, было приказано идти въ Суду, гдѣ ожидать адмирала. Черезъ 12 часовъ высланъ былъ впередъ крейсеръ «Аврора», а затѣмъ послѣдними шли—броненосецъ «Ослябя», пароходъ «Саратовъ» и остальные миноносцы.

8 Февраля въ 9 час. 45 мин. утра адмираломъ были остановлены два встрѣченныхъ парохода: голландскій «Polyphemus» и англійскій «St. Dunstan». Документы обоихъ оказались въ порядкѣ. На второмъ изъ нихъ былъ уголь, повидимому, для Японіи, но коносаменты были написаны на Сабангъ, и такъ какъ уголь не былъ еще объявленъ военной контрабандой, то пароходы были отпущены. По справкамъ оказалось, что оба эти парохода уже подвергались осмотру идущими впереди миноносцами группы крейсера «Дмитрій Донской».

10 Февраля миноносцемъ «Блестящій» былъ остановленъ и отпущенъ англійскій пассажирскій пароходъ «Palawan».

Въ дальнѣйшемъ пути большимъ судамъ приходилось постоянно задерживаться изъ-за миноносцевъ—для подачи имъ буссировъ и снабженія углемъ и водою. Какъ и на пути въ Джибути, обнаруживалась у нихъ масса поврежденій, требующихъ исправленій.



Утромъ 15 Февраля, подойдя къ Суэцу, адмираль узналъ, что крейсеръ «Дмитрій Донской» стоитъ въ бухтѣ Расъ-Судръ съ тремя арестованными пароходами. Бухта принадлежитъ Турціи, которая нейтралитета въ это время еще не объявила, почему адмираль и рѣшилъ стать въ ней на якорь для ознакомленія съ положеніемъ дѣлъ и для переговоровъ съ командирами своихъ судовъ.

Крейсеръ «Дмитрій Донской» по выходѣ изъ Джибути, идя со своею группою впереди адмирала, какъ видно изъ строевого рапорта командира, въ теченіе перваго дня, 6 Февраля, встрѣтилъ больше 12 пароходовъ, но въ виду спѣшности ихъ не останавливалъ, а 7-го числа онъ осмотрѣлъ 8 пароходовъ, но на нихъ контрабанды не обнаружилъ. 8 Февраля былъ задержанъ норвежскій пароходъ «Matilda» съ грузомъ кардифскаго угля и англійскій пароходъ «Frankby», выстроенный для Японіи, съ 6147 тоннами угля. 9 Февраля арестованъ еще одинъ англійскій пароходъ, «Ettrickdall», съ 5280 тоннами угля для Японіи. 10 Февраля по беспроволочному телеграфу черезъ крейсеръ «Аврора» было получено приказаніе адмирала не задерживаться осмотромъ судовъ. У арестованныхъ пароходовъ были отобраны документы, а пароходы «Frankby» и «Ettrickdall» были посланы впередъ подъ конвоемъ миноносцевъ «Бодрый» и «Быстрый»; пароходъ «Matilda» принялъ на буксиръ миноносецъ «Бѣдовый». По приходѣ группы въ бухту Расъ-Судръ, командиръ крейсера «Дмитрій Донской» донесъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ о задержаніи трехъ пароходовъ, на что 14 Февраля пришелъ отвѣтъ, что военной деклараціи еще нѣтъ, а потому приказывалось предложить командирамъ пароходовъ идти добровольно въ Севастополь, гдѣ имъ будетъ уплачено за фрахтъ и уголь. Но командиры пароходовъ отказались исполнить это предложеніе, за неимѣніемъ разрѣшеній владѣльцевъ груза и судовъ, а потому послѣдовалъ новый запросъ, на что изъ Петербурга была получена телеграмма, чтобы пароходы были немедленно отпущены и отъ ихъ командировъ были взяты подписи, что они по поводу задержанія претензій не имѣютъ.

16 Февраля въ полночь былъ посланъ впередъ въ Суэць крейсеръ «Аврора» съ миноносцами «Буйный» и «Быстрый», а вслѣдъ за ними—«Бодрый» и «Бѣдовый» и № 213.

Крейсеръ «Аврора» по беспроволочному телеграфу донесъ адмиралу, что изъ Суэца въ Красное море выходитъ американскій крейсеръ «Buffalo» съ 5-ю миноносцами и что, по слухамъ, эти миноносцы японскіе.

На отрядѣ приготовились къ бою. Въ 5 часовъ дня, дѣйствительно, по направленію къ югу прошли означенныя суда подъ американскимъ флагомъ, но такъ какъ они прошли далеко, отсалютовавъ флагу нашего адмирала, то не было никакой возможности провѣрить, дѣйствительно ли на миноносцахъ американскіе экипажи и не предназначаются ли они для передачи Японіи.

Къ вечеру того же дня адмираль съ оставшимися при немъ судами перешель въ Суэць.

На крейсерѣ «Дмитрій Донской» обнаружилось въ машинѣ серьезное поврежденіе, требовавшее двухнедѣльной стоянки крейсера въ Суэцѣ.

Остальныя суда отряда стали проходить каналъ.

Капитану 1 ранга Лебедеву поручено было съ пароходомъ «Саратовъ» довести до бухты Суда миноносецъ № 221.

Въ каналѣ, у Измаиліи, наши суда были задержаны мѣстными властями, но такъ какъ никакихъ опредѣленныхъ приказаній имъ дожидаться не удалось, они пошли далѣе на свой рискъ. На пути небольшой таможенный катеръ, обгоняя шедшій каналомъ миноносецъ № 221, подвернулся ему подъ форштевень, произошло столкновеніе, катеръ затонулъ и суда наши принуждены были снова остановиться и ночевать, такъ какъ проходъ по каналу оказался закрытымъ.

20 Февраля отрядъ пришелъ въ Портъ-Саидъ.

Крейсеръ «Аврора» въ это время уже вышелъ въ Суду, а миноносцы пробовали нѣсколько разъ выходить, но за свѣжестью погоды возвращались.

21 Февраля въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часа дня отрядъ снялся съ якоря и пошелъ въ море, въ составѣ: броненосца «Ослябя», парохода «Саратовъ», миноносцевъ — «Блестящій», «Безупречный», «Быстрый», «Буйный», «Бравый», №№ 212, 213 и 221.

22 Февраля «Саратовъ», съ порученнымъ его попеченію миноносцемъ № 221 на буксирѣ, скрылся позади.

Вслѣдствіе сомнительной погоды и постоянныхъ мелкихъ поврежденій въ механизмахъ, адмираль направилъ миноносцы

впередь, чтобы они соединенно шли въ Суду. При броненосцѣ «Ослябя» оставлены были лишь «Влестящій» и «Безупречный». 23-го числа засвѣжѣло, и миноносцамъ держаться было тяжело. Адмиралъ рѣшилъ укрыться за О-ю оконечность острова Критъ. Здѣсь онъ нашелъ отставшаго отъ большихъ миноносцевъ миноносецъ № 213.

Два дня адмиралъ съ броненосцемъ «Ослябя» ходилъ вдоль берега о. Критъ въ поискахъ своихъ миноносцевъ, которые укрывались по способности въ различныхъ бухтахъ острова. Наконецъ, удостовѣрившись, что всѣ миноносцы, которые шли самостоятельно, цѣлы, адмиралъ рѣшилъ утромъ 26 Февраля перейти въ бухту Суда, гдѣ засталъ крейсеръ «Аврора», пароходъ «Саратовъ» и миноносецъ № 222.

Миноносецъ № 221, шедшій изъ П.-Саида на буксирѣ парохода «Саратовъ», какъ оказалось, погибъ. Послѣ выхода изъ Портъ-Саида на буксирѣ парохода «Саратовъ», 22 Февраля въ два часа ночи у него лопнулъ буксиръ и намотался на винтъ миноносца. Завели другой буксиръ, но очистить винтъ не удалось. Миноносецъ былъ лишенъ хода. Около 6 час. вечера начало свѣжѣть отъ NW и развело большое волненіе. 23 Февраля въ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. утра отъ дерганья буксира брага обломала носовые обухи, удерживавшіе ее на штевнѣ, скользнула подъ киль и, оборвавъ всѣ крѣпленія ея по борту, зацѣпилась за гребные винты и отводы; миноносецъ повернуло кормой впередъ. Очистить брагу не было никакой возможности и потому рѣшили медленно буксировать его кормою до улучшенія погоды. Но погода не утихала. Въ продолженіе всего дня и послѣдующей ночи еще болѣе засвѣжѣло. Миноносецъ стало заливать: вкатывающими съ кормы волнами начало разрушать на палубѣ рубки и люки и вода стала заливать разныя отдѣленія. Такъ продолжалось до 4 час. 30 мин. утра 25 Февраля, когда сорвало крышку люка унтеръ-офицерскаго отдѣленія и люкъ надъ каютъ-компаніей. Миноносецъ быстро наполнялся водою. Положеніе было критическое. «Саратовъ», несмотря на большое волненіе, спустилъ четверку и спасательный катеръ. Убѣдившись въ безнадежномъ положеніи миноносца, стали перевозить команду на пароходъ, и едва шлюпки отвалили послѣднимъ рейсомъ, миноносецъ пошелъ кормою ко дну.

27 Февраля, вслѣдствіе телеграммы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, номерные миноносцы №№ 212, 213 и 222 были отчислены отъ отряда. Имъ приказано остаться въ греческихъ водахъ. Миноносцы №№ 213 и 222, пользуясь хорошей погодой, немедленно же были посланы въ Саламинъ и на островъ Порось.

Миноносецъ № 212 оставленъ въ бухтѣ Суда.

Для приведенія въ порядокъ судовъ отряда къ дальнѣйшему плаванію адмиралу была дана одна недѣля.

Пароходъ «Саратовъ» 5 Марта былъ отпущенъ въ Севастополь.

6 Марта въ 4 часа дня вышелъ по назначенію крейсеръ «Аврора» съ миноносцами «Буйный», «Бравый» и «Бодрый», а 7 Марта въ Суду пришелъ крейсеръ «Дмитрій Донской». Во время стоянки его для исправленія машинъ въ Суэцѣ командиръ имѣлъ неослабное наблюденіе за проходящими каналомъ пароходами. Имъ было замѣчено, что число англійскихъ пароходовъ, идущихъ на Востокъ, сразу сократилось, но зато количество германскихъ увеличилось. По свѣдѣніямъ, большинство англійскихъ судовъ было направляемо кругомъ мыса Доброй Надежды. Многіе пароходы съ контрабандою зашли въ Александрію, узнавъ о присутствіи крейсера близъ Портъ-Саида.

8 Марта контръ-адмиралъ Виреніусъ на броненосцѣ «Ослябя», съ миноносцами—«Влестящій», «Безупречный» и «Быстрый», утромъ вышелъ въ море для слѣдованія въ Россію. Плаваніе до Алжира было совершенно благополучно. 12 Марта утромъ, по приходѣ въ Алжиръ, адмиралъ получилъ донесеніе, что крейсеръ «Аврора» съ миноносцами «Буйный» и «Бравый» вышелъ изъ Бизерты. Въ этотъ же день крейсеръ «Дмитрій Донской» съ миноносцемъ «Бѣдовый» пришелъ изъ Суды въ Бизерту.

13-го числа мимо Алжира проходилъ крейсеръ «Аврора» со своими миноносцами. Адмиралъ велъ переговоры съ нимъ по беспроволочному телеграфу. Отдѣлившійся съ порученіемъ отъ крейсера «Аврора» миноносецъ «Буйный» при входѣ на рейдъ, разворачиваясь, выскочилъ у стѣнки гавани на камни. По осмотрѣ, оказались значительныя поврежденія въ его носовой части. Крейсеру «Аврора» адмираломъ было приказано продолжать путь съ однимъ «Бравымъ».

Миноносець «Буйный» оставленъ въ Алжирѣ для исправленія. Адмиралъ на «Ослябѣ» съ «Блестящимъ», «Безупречнымъ» и «Быстрымъ» 14 Марта въ 5 час. 30 мин. дня вышелъ въ море.

16-го числа вечеромъ отрядъ прошелъ Гибралтаръ. Вблизи Кадикса замѣтили вдали крейсеръ «Аврора». Миноносець «Блестящій» былъ посланъ къ нему на соединеніе, взамѣнъ оставленнаго въ Алжирѣ миноносца «Буйный».

19 Марта «Ослябя» съ «Безупречнымъ» и «Быстрымъ» вошелъ на рейдъ Виго. Крейсеръ «Аврора» съ двумя миноносцами 20 Марта пришелъ въ Ферроль, а «Дмитрій Донской» съ миноносцами «Бодрый» и «Вѣдовый» заходилъ въ Картагену и въ Лиссабонъ, послѣ чего вышелъ въ Ферроль и въ Брестъ.

21 Марта адмиралъ съ броненосцемъ «Ослябя» и миноносцами «Безупречный» и «Быстрый» вышелъ изъ Виго. Съ разсвѣтомъ, 24-го, прибылъ въ Шербургъ, гдѣ на рейдѣ засталъ крейсеръ «Аврора» и миноносцы «Бравый» и «Блестящій». Соединеніе въ портѣ двухъ группъ произошло случайно, вопреки инструкціи.

Въ Шербургѣ адмираломъ было получено тревожное предупрежденіе, что въ Сѣверномъ морѣ наши суда рискуютъ быть атакованными японскими полуподводными миноносцами. Сообщалось даже, какого они типа. На судахъ отряда были приняты всѣ мѣры предосторожности.

28 Марта, въ первый день Св. Пасхи, отрядъ, въ составѣ: «Ослябя», «Аврора», «Бравый», «Блестящій», «Безупречный» и «Быстрый», вышелъ въ море.

Пройдя Сѣверное море, миноносцы у Скагена были отпущены впередъ въ Ниборгъ.

Изъ Бреста было получено донесеніе, что «Дмитрій Донской» съ двумя миноносцами, погрузивъ уголь, вышелъ въ Шербургъ.

1 Апрѣля броненосецъ «Ослябя» пришелъ въ Ниборгъ, погрузился углемъ и, пославъ предупрежденіе о времени своего прихода въ портъ Императора Александра III, 3 Апрѣля пошелъ въ Бельтъ съ крейсеромъ «Аврора» и съ миноносцами.

5 Апрѣля въ 8 час. 30 мин. утра первая часть отряда контръ-адмирала Виреніуса: «Ослябя», «Аврора», «Безупречный», «Быстрый», «Блестящій» и «Бравый» пришла въ портъ Императора Александра III.

Въ ночь съ 5-го на 6-е Апрѣля по приказанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ флагъ Начальника отряда, контръ-адмирала Виреніуса, былъ спущенъ.

10 Апрѣля въ 7 час. вечера пришелъ крейсеръ «Дмитрій Донской» съ миноносцами «Бодрый» и «Бѣдовый».

Миноносецъ «Буйный» въ это время оставался въ Алжирѣ въ докѣ.

---

## Приложение 2-е.

---

### Приобрѣтеніе и вооруженіе вспомогательныхъ крейсеровъ и дѣйствія ихъ до присоединенія къ эскадрѣ Вице-Адмирала Рожественскаго.

Въ самомъ началѣ военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востока въ Январѣ мѣсяцѣ 1904 года былъ поднятъ въ Морскомъ Министерствѣ вопросъ о томъ, какимъ образомъ можно было-бы затруднить, если нельзя совсѣмъ прекратить, подвозъ въ Японію военной контрабанды, который для Японіи имѣлъ весьма важное значеніе. Почти все военное снаряженіе, военные и продовольственные припасы она получала, главнымъ образомъ, изъ Англии и Сѣверной Америки и прекращеніе подвоза ихъ въ значительной степени лишало-бы Японію возможности вести продолжительную войну.

Особое Совѣщаніе, которое было образовано при Министерствѣ для рѣшенія этого вопроса, пришло къ заключенію, что лучшей мѣрою было-бы вооруженіе коммерческихъ пароходовъ скорострѣльной артиллеріей, укомплектованіе ихъ личнымъ составомъ флота и посылка ихъ на главные пути подвоза въ Японію предметовъ военной контрабанды, а также къ берегамъ Японіи съ цѣлью отвлечь отъ Портъ-Артура и Владивостока часть судовъ японскаго флота, что, съ одной стороны, облегчило-бы дѣйствія нашихъ судовъ въ Японскомъ и въ Желтомъ моряхъ, а съ другой—увеличило-бы успѣхъ подвоза нами необходимыхъ для этихъ портовъ грузовъ, какъ-то: угля, снарядовъ, орудій, провизіи и т. д.<sup>1)</sup>

Признавъ желательнымъ имѣть нѣсколько крейсеровъ для указанной цѣли, Морское Министерство приступило къ выбору

---

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 45—53.

таковыхъ изъ числа имѣющихся у Добровольнаго флота, а также за границею у иностранныхъ пароходныхъ компаній.

Отъ Добровольнаго флота Министерство нашло возможнымъ взять только два парохода, а именно: «Смоленскъ» и «Петербургъ», находившіеся въ это время въ Черномъ морѣ.

За границею были приобрѣтены: отъ Общества Гамбургъ-Американской Линіи — пароходы: «Fürst Bismark», «Columbia» и «Augusta Victoria» и отъ Общества Сѣверо-Германскаго Ллойда — пароходъ «Maria Teresia».

Первымъ пароходомъ, пришедшимъ въ Либаву для сдачи Морскому Министерству, былъ «Fürst Bismark», названный послѣ приѣма—крейсеромъ 2 ранга «Донъ». Черезъ мѣсяцъ пришелъ «Maria Teresia», переименованный въ «Ураль», затѣмъ «Augusta Victoria», которому дано имя «Кубань», и, наконецъ, былъ принятъ послѣдній пароходъ «Columbia», получившій названіе «Терекъ».

Послѣ окончательной приѣмки перечисленныхъ пароходовъ въ казну, немедленно было приступлено къ установкѣ на нихъ артиллеріи и къ передѣлкамъ, которыя были намѣчены еще до прихода пароходовъ въ Россію.

Главныя работы на купленныхъ судахъ состояли въ слѣдующемъ: 1) установка артиллеріи съ подкрѣпленіемъ палубъ подъ орудіями; 2) устройство погребовъ для снарядовъ; 3) разборка нижнихъ каютныхъ помѣщеній и приспособленіе ихъ для храненія угля; 4) устройство броневой защиты главныхъ механизмовъ и котловъ; 5) исправленіе главныхъ и вспомогательныхъ механизмовъ и котловъ и т. д.

Установка орудій на палубахъ пароходовъ, совершенно не предназначенныхъ для этой цѣли, представляла большія затрудненія. Тѣмъ не менѣе фундаменты подъ каждое орудіе были спроектированы и выполнены С.-Петербургскимъ Металлическимъ заводомъ сравнительно въ очень короткое время и дали при испытаніи безукоризненные результаты въ смыслѣ легкости, а главное прочности. Пушки на каждомъ изъ крейсеровъ были поставлены такимъ образомъ, чтобы болѣе сильный огонь былъ сосредоточенъ на корму, такъ какъ крейсера эти не предназначались для веденія боя съ судами непріятельскаго военнаго флота, но, имѣя преимущество въ ходѣ и наибольшій орудійный



## ЭЛЕМЕНТЫ ПАРОХОДОВЪ.

	Годъ постройки.	Водоизмѣщеніе.	Длина.	Ширина.	Углубленіе.	Число инд. сѣль машин.	Ск. хода.	Артиллерія.
«Донъ» . . . . .	1891	10.500	504' 4"	57' 6"	22' 3"	16.100	19.5	II—120 м/м. V— 75 » VIII— 57 » 2 пулемета.
«Ураль» . . . . .	1890	10.500	528' 8"	51' 10"	27'	17.000	19	II—120 м/м. IV— 75 »
«Терекъ» . . . . .	1899	10.000	459'	56'	25'	13.300	19	VIII— 57 » 2 пулемета.
«Кубань» . . . . .	1900	12.000	538' 8"	56' 2"	27' 9"	13.300	18.5	VIII—120 м/м. VII— 75 » IV— 47 »
«Смоленскъ» . . . . .	1902	12.050	470'	58'	27'	16.500	20	VII—120 м/м. VIII— 47 » X— 37 »
«Петербургъ» . . . . .	1894	9.460	452'	52'	25'	11.200	19	

огонь на корму, они могли бы уходить от неприятеля сравнительно безнаказанно.

Установка орудій не задержала крейсеровъ, несмотря на всю сложность устройства, и всѣ матеріалы для этого были доставлены своевременно <sup>1)</sup>).

Передѣлка нижнихъ помѣщеній для устройства артиллерійскихъ погребовъ и установка механическихъ приспособленій для подачи снарядовъ къ орудіямъ нѣсколько затянулась изъ-за отсутствія рабочей силы, а также вслѣдствіе сложности приспособленій. Передѣлка же нижнихъ помѣщеній для храненія угля, для помѣщенія команды, погребовъ для провизіи и т. д., не представляла никакихъ затрудненій и была закончена во время.

Главные механизмы и котлы были защищены, равно какъ и люки машинныхъ и котельныхъ помѣщеній, стальными листами въ 1" толщиною и кромѣ того по борту судна въ этихъ же мѣстахъ, а также и въ рулевомъ отдѣленіи былъ положенъ слой прессованной и невоспламеняющейся пробки, толщиною въ 1 метръ. Самой продолжительной и сложной работой оказался ремонтъ механизмовъ и главнымъ образомъ котловъ.

Въ прилагаемой таблицѣ показано время изготовленія купленныхъ пароходовъ:

	Принять въ казну.	Вышелъ въ первое пробн. плав.	
«Донъ» . . . . .	23 Марта	12 Юля . . . . .	111 дней.
«Уралъ» . . . . .	21 Апрѣля	12 Юля . . . . .	82 дня.
«Кубань» . . . . .	4 Мая	20 Августа . . . . .	108 дней.
«Терекъ» . . . . .	14 Мая	12 Августа . . . . .	90 дней.

Команды крейсеровъ были сформированы изъ нижнихъ чиновъ флота, главнымъ образомъ изъ призванныхъ изъ запаса.

Что же касается офицерскихъ чиновъ, то флотскихъ офицеровъ и механиковъ, состоящихъ на дѣйствительной службѣ, было признано возможнымъ взять только часть, а большинство назначено было изъ запаса флота и изъ штурмановъ и механиковъ торговаго флота, при чемъ впослѣдствіи было признано необходимымъ дать имъ военные чины и они были произведены въ подпоручики или въ прапорщики <sup>2)</sup>).

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 425—427.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 431—475.

При обсужденіи предполагаемыхъ дѣйствій крейсеровъ было принято слѣдующее: контрабанда будетъ подвозиться въ Японію, вѣроятно, главнымъ образомъ изъ Англіи и Сѣверной Америки, при чемъ изъ первой она пойдетъ Суэцкимъ каналомъ и вокругъ мысовъ Доброй Надежды и Горнъ, а изъ второй—изъ С.-Франциско прямо или черезъ Сандвичевы острова. Суда, идущія Суэцкимъ каналомъ и вокругъ Африки, (такихъ судовъ предполагалось большинство), должны будутъ пройти проливами Зондскаго архипелага: первыя, проходя Малаккскимъ проливомъ, будутъ придерживаться берега и только послѣ Гонгъ-Конга и Формозскаго пролива будутъ направляться къ берегамъ Японіи, вторыя же, такъ же какъ и суда, идущія изъ Австраліи съ провизіей, лошадьми и пр., входя въ Зондскій архипелагъ съ юга, будутъ уклоняться на востокъ до Каролинскихъ острововъ и подходить къ Японіи съ юга. Суда, идущія изъ Англіи вокругъ мыса Горнъ, такъ же какъ и многія изъ С.-Франциско, вѣроятно, пойдутъ первоначально на Сандвичевы острова, а затѣмъ въ Японію, куда будутъ, слѣдовательно, подходить съ востока.

Въ силу этихъ соображеній признано было необходимымъ основать для крейсеровъ главную пловучую базу въ восточной части Зондскаго архипелага, гдѣ большое количество мало посѣщаемыхъ острововъ съ подходящими для стоянки заливами, бухтами и узкими проливами, въ сторонѣ отъ главныхъ путей, можетъ дать крейсерамъ возможность легко и быстро запасаться всѣмъ необходимымъ, а въ случаѣ преслѣдованія, легко скрываться отъ непріятеля.

Затѣмъ, постоянныя угольныя станціи предположено было устроить около Перима и на сѣверной оконечности Мадагаскара, а также на островахъ Чагосъ. Для крейсеровъ въ Южно-Китайскомъ морѣ должна быть станція около Сайгона, а крейсера, дѣйствующіе сѣвернѣе Формозскаго пролива отъ береговъ Китая вдоль южныхъ и восточныхъ береговъ Японіи до Курильскихъ острововъ и отъ главной базы до Маріанскихъ острововъ, должны были опираться на главную базу и на пловучую станцію—угольщикъ къ востоку отъ Филиппинскихъ острововъ.

Однако уже въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ этотъ первоначально выработанный подъ руководствомъ Е. И. В. Великаго Князя Александра Михайловича планъ крейсерскихъ операцій было приказано отставить по требованію вице-адмирала Рожествен-

скаго, который находилъ, что заблаговременное появленіе и дѣйствія вспомогательныхъ крейсеровъ на театрѣ военныхъ дѣйствій до прибытія туда 2-й Тихоокеанской эскадры могли бы вызвать непреодолимая затрудненія въ ея плаваніи и при приближеніи ея къ японскимъ водамъ, а стоянка крейсеровъ для погрузки угля во французскихъ портахъ острова Мадагаскара, на которыхъ базировалось движеніе эскадры, — могла разрушить всё предположенія и обнаружить наши приготовленія<sup>1)</sup>.

Въ виду этого рѣшено было планъ крейсерскихъ дѣйствій замѣнить нажеслѣдующимъ.

По окончаніи изготовленія къ плаванію крейсеровъ «Петербургъ» и «Смоленскъ» въ Севастополѣ, они выходятъ изъ Чернаго моря черезъ 2—3 дня одинъ послѣ другого подъ флагомъ Добровольнаго флота. Босфоръ, Дарданеллы и Суэцкій каналъ крейсера должны пройти подъ видомъ торговыхъ судовъ, при чемъ въ каналѣ командиры получаютъ послѣднія свѣдѣнія объ идущихъ въ Японію съ военной контрабандой пароходахъ — отъ нарочно посланнаго для этой цѣли лица.

По выходѣ изъ Суэца крейсера направляются прямо къ предположенному мѣсту крейсерскихъ дѣйствій, а именно — въ южную часть Краснаго моря на линію между островами Таиръ, Зебеиръ и островомъ Цукуръ.

Первый крейсеръ до прихода второго долженъ былъ осмотрѣть мѣста, сдѣлать промѣры и пр., а по прибытіи второго оба крейсера должны были, держась другъ отъ друга на разстояніи дѣйствія беспроволочнаго телеграфа, т. е. около 100 миль, начать осмотръ судовъ, проходившихъ Краснымъ моремъ на Дальній Востокъ.

Почтовые пароходы, за исключеніемъ крайнихъ случаевъ, не должны были осматриваться, а германскіе и французскіе пароходы не подлежали осмотру ни въ какомъ случаѣ.

Черезъ 10—12 дней по прибытіи крейсеровъ къ району дѣйствія, туда долженъ былъ придти въ условленное рандеву нанятый пароходъ съ углемъ для пополненія израсходованнаго крейсерами запаса, послѣ чего крейсера должны были уйти въ Индійскій океанъ, такъ какъ къ тому времени пароходы съ

<sup>1)</sup> Арх. в. шв. 4. Дѣло № 90, стр. 521.

контрабандою для Японіи ожидались главнымъ образомъ вокругъ Африки.

Первоначально предполагалось, что крейсера будутъ плавать одинъ у острова Св. Маврикія, а другой у группы острововъ Діего-Гарсія, но затѣмъ постановлено было ихъ направить еще южнѣе—на пути пароходовъ отъ мыса Доброй Надежды <sup>1)</sup>).

Остальные четыре крейсера рѣшено было послать сначала въ пробное плаваніе въ Атлантическій океанъ для пріобученія крейсерской службѣ.

Планъ дѣйствій ихъ заключался въ слѣдующемъ: по окончаніи всѣхъ работъ, связанныхъ съ передѣлкой пароходовъ въ военные легкіе крейсера, первые два, т. е. «Донъ» и «Ураль», погрузивши уголь въ Балтійскомъ порту, уходятъ въ Атлантическій океанъ. Первый долженъ былъ возможно скорѣе, не останавливая и не осматривая никого на пути слѣдованія до Гибралтара, идти къ островамъ Зеленаго мыса съ такимъ расчетомъ, чтобы придти туда къ 11 Іюля. Второй — «Ураль» долженъ былъ подойти къ порту Виго 10 Іюля и идти на югъ, начавъ осмотръ судовъ только по проходѣ параллели мыса Финистерре, при чемъ не задерживаться долго сѣвернѣе Гибралтара, такъ какъ изъ Краснаго моря еще не ушли крейсера «Петербургъ» и «Смоленскъ», а, имѣя въ виду, что у острововъ Зеленаго мыса находится крейсеръ «Донъ», идти къ югу западнѣе меридіана мыса С.-Винцентъ, куда естественно бросятся идущіе въ Японію пароходы съ контрабандою.

Выходъ третьяго крейсера—«Терекъ» предполагался около 15 Іюля. На пути слѣдованія онъ не долженъ былъ останавливать судовъ, за исключеніемъ тѣхъ, относительно которыхъ завѣдомо было извѣстно, что они везутъ контрабанду. Придя же на параллель Гибралтара, онъ начиналъ крейсерскія операціи.

Четвертому крейсеру—«Кубань», который по расчету долженъ былъ выйти на 5—6 дней позже «Терека», предписывалось по проходѣ Англійскаго канала идти общепринятымъ путемъ судовъ, идущихъ изъ портовъ Англии въ Средиземное море, осматривая по возможности большее число судовъ, и подойти къ мѣсту дѣйствій крейсера «Терекъ». Переговоривъ съ нимъ, крей-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 513.

серь «Кубань» долженъ былъ идти на югъ и смѣнить у островъ Зеленаго мыса крейсеръ «Донъ».

Такъ какъ ушедшіе изъ Краснаго моря на югъ крейсера «Петербургъ» и «Смоленскъ» къ этому времени должны были повернуть обратно на сѣверъ, то вышедшіе первыми изъ Россіи крейсера «Донъ» и «Ураль» должны были возвращаться въ Либаву.

Что касается возвращенія крейсеровъ «Кубань» и «Терекъ», то они должны были получить своевременно это приказаніе черезъ особыхъ агентовъ <sup>1)</sup>.

Выполнить точно означенный планъ также не удалось,— вслѣдствіе запозданія въ изготовленіи крейсеровъ и плохого состоянія котловъ на крейсерахъ «Донъ» и «Терекъ».

Вообще же результаты дѣйствій крейсеровъ были совершенно незначительными, вслѣдствіе ограниченія разряда судовъ, могущихъ быть останавливаемыми, и ограниченія предметовъ военной контрабанды.

По этому плану крейсеръ «Донъ» долженъ былъ послѣ выхода изъ дока и погрузки угля въ порту Императора Александра III идти 25 Іюня въ Балтійскій портъ, гдѣ окончательно догрузиться углемъ и выйти въ крейсерство 30 Іюня. Крейсеръ «Ураль» долженъ былъ также идти въ Балтійскій портъ для пріема угля, чтобы быть готовымъ выйти 2 Іюля.

Однако, предположенія эти не были выполнены— вслѣдствіе задержки въ погрузкѣ угля и вслѣдствіе неисправности котловъ крейсера «Донъ». Оба крейсера вышли 1 Іюля только въ Балтійскій портъ. Первые дни погрузка тамъ шла очень медленно, такъ какъ свѣжіе сѣверные вѣтры развели на рейдѣ большую волну, сильно мѣшавшую погрузкѣ.

Вечеромъ 15 Іюля крейсера, закончивъ пріемку угля, соединенно вышли изъ Балтійскаго порта и пошли въ Большой Вельтъ.

Передъ этимъ въ Морскомъ Министерствѣ были получены свѣдѣнія о выѣздѣ въ Европу многихъ японцевъ. Естественно, что явилось предположеніе о возможности съ ихъ стороны злого умысла по отношенію къ нашимъ судамъ. Наболѣе вѣроятнымъ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 897—901.

мѣстомъ нападенія на наши крейсера надо было считать узкости Большого Бельта, почему, для охраны крейсеровъ «Донъ» и «Ураль» при проходѣ ихъ проливами, были посланы два миноносца — «Рьяный» и «Пряткій», а также пароходъ «Ледоколъ № 2», которые вышли изъ порта Императора Александра III съ такимъ расчетомъ, чтобы встрѣтить «Донъ» и «Ураль» при входѣ ихъ въ Большой Бельтъ. Кромѣ того были посланы спеціальныя агенты въ Данію, чтобы слѣдить за дѣйствіями японцевъ.

Въ ночь съ 17 на 18 Іюля крейсера пришли на назначенное рандеву съ миноносцами и утромъ подъ проводкой лодмана соединенно двинулись впередъ 15 узловымъ ходомъ; но скоро ходъ пришлось уменьшить до  $12\frac{1}{2}$ , такъ какъ крейсеръ «Донъ» началъ отставать. По подходѣ къ Скагену, миноносцы были отпущены, а крейсера ночью 19 Іюля продолжали путь. Около 3 часовъ ночи съ шедшаго головнымъ крейсера «Ураль» были усмотрѣны два подозрительныхъ судна, шедшія безъ огней; когда же ихъ освѣтили прожекторами, то они быстро стали уходить и скрылись въ темнотѣ.

На слѣдующій день, 20 Іюля, крейсера обогнули къ сѣверу отъ Англіи Шотландскіе острова, а въ полдень 24 Іюля разошлись въ широтѣ  $46^{\circ} 36' N$  и въ долготѣ  $12^{\circ} W$ , послѣ чего крейсеръ «Ураль» пошелъ къ мысу Финистерре, а крейсеръ «Донъ» направился на мысъ Джуби.

Утромъ 26 Іюля крейсеръ «Ураль» остановилъ англійскій пароходъ, но не осматривалъ его, вслѣдствіе большой зыби, а затѣмъ 27 Іюля вошелъ при густомъ туманѣ въ Лиссабонскую бухту.

Португальскія власти отнеслись къ русскому крейсеру благожелательно. Командиръ порта предложилъ брать все, что угодно, и даже уголь и воду, потребныя для перехода въ первый русскій портъ. Но такъ какъ угля было вполне достаточно, то крейсеръ взялъ только прѣсной воды 400 тоннъ. Выйдя изъ Лиссабона утромъ 28 Іюля, крейсеръ «Ураль» въ морѣ встрѣтилъ шедшій на югъ пароходъ, показавшійся подозрительнымъ. Не желая производить осмотръ вблизи Лиссабона, «Ураль» далъ ему пройти миль 20, а затѣмъ остановилъ его сигналомъ и послалъ шлюпку для осмотра. Пароходъ оказался угольщикомъ, шедшимъ изъ Кардифа въ Анкону, а потому былъ отпущенъ.

За время крейсерства у входа въ Гибралтарскій проливъ, продолжавшагося до 5 Августа, крейсеромъ «Ураль» было осмотрѣно 10 пароходовъ, но изъ нихъ ни одного не было съ контрабандою, почему они послѣ осмотра были тотчасъ же отпущены.

На разсвѣтѣ 6 Августа крейсеръ «Ураль» пришелъ въ Виго за свѣжей провизіей и на слѣдующій же день направился на сѣверъ въ Россію. Въ Большомъ Бельтѣ принятый на бортъ лопманъ предупредилъ командира о появленіи подозрительныхъ судовъ. На «Ураль» были приняты всѣ мѣры предосторожности, но подозрительныхъ судовъ не встрѣтили.

12 Августа крейсеръ «Ураль» благополучно возвратился въ Либаву <sup>1)</sup>.

На крейсерѣ «Донъ» котлы оказались въ такой неисправности, что до мыса Джуби пришлось уже часть котловъ вывести изъ дѣйствія. Черезъ мѣсяцъ послѣ выхода изъ Либавы, крейсеръ «Донъ» 15 Августа зашелъ въ Виго взять прѣсной воды для котловъ и затѣмъ продолжалъ плаваніе въ Либаву, куда прибылъ 23 Августа, пройдя 7038 миль и не осмотрѣвъ ни одного парохода <sup>2)</sup>.

Третій крейсеръ—«Терекъ», вслѣдствіе затянувшихся работъ по исправленію машинъ, а главное котловъ, вышелъ изъ Либавы только 12 Августа. Но такъ какъ, изъ-за ранняго возвращенія крейсеровъ «Ураль» и «Донъ», задуманный планъ совмѣстныхъ крейсерскихъ операцій не могъ быть выполненъ, то крейсеръ получилъ приказаніе идти только въ Лиссабонъ и затѣмъ въ Ласъ-Пальмасъ для приѣма угля, послѣ чего идти въ крейсерство по пути обратно въ Россію.

Выйдя 12 Августа изъ порта Императора Александра III, крейсеръ «Терекъ» благополучно дошелъ до входа въ Большой Бельтъ, гдѣ встрѣтилъ высланные туда для конвоированія его проливами миноносцы «Рьяный» и «Прыткій». Пройдя проливы и отпустивъ миноносцы у Скагена, «Терекъ» продолжалъ плаваніе до Лиссабона, гдѣ сталъ на якорь 22 Августа. Простоявъ въ Лиссабонѣ одинъ день и взявъ свѣжей провизіи, «Терекъ» пошелъ въ крейсерство къ Гибралтарскому проливу перемѣн-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 977—992.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 943—955.



ными курсами и ходами, спускаясь на ночь къ маяку Спартель, а днемъ поднимаясь къ С.-Винценту.

Осмотрѣвъ за время крейсерства 15 пароходовъ, преимущественно англійскихъ угольщиковъ, «Терекъ» 3 Сентября пришелъ въ Виго, откуда просилъ разрѣшенія вернуться въ Россію для исправленія холодильниковъ, но получилъ приказаніе зайти въ Ласъ-Пальмасъ принять уголь. На слѣдующій день, согласно этому приказанію, крейсеръ направился въ Ласъ-Пальмасъ, гдѣ мѣстныя власти первоначально не препятствовали погрузкѣ угля, но потомъ вслѣдствіе телеграммы изъ Мадрида погрузка была остановлена. Принявъ 518 тоннъ угля и 200 тоннъ воды, крейсеръ «Терекъ» 10 Сентября снялся съ якоря и 13-го числа пришелъ на Лиссабонскій рейдъ, откуда на слѣдующій день направился въ Россію. Пройдя благополучно обратный путь, крейсеръ вошелъ въ портъ Императора Александра III 24 Сентября <sup>1)</sup>).

Четвертый крейсеръ—«Кубань» въ пробное плаваніе не ходилъ, вслѣдствіе происшедшаго съ нимъ несчастья при выходѣ изъ сухого дока, когда, во время заполнения дока водою, крейсеръ накренился, легъ на бокъ и вода наполнила его угольныя ямы. Работы по извлеченію подмокнувшего угля и по подъему крейсера затянулись, и въ пробное плаваніе онъ уже не пошелъ.

Пароходы Добровольнаго флота «Петербургъ» и «Смоленскъ» въ концѣ Апрѣля 1904 года прибыли изъ Одессы въ Севастополь, гдѣ средствами Севастопольскаго порта должны были быть передѣланы въ вспомогательные военные крейсера. Такъ какъ всѣ принадлежности, необходимыя для этого, находились на берегу въ складахъ, заранѣе приготовленные и пригнанные, такъ же, какъ и орудія, боевые фонари и т. п., то изготовленіе крейсеровъ не задержалось и было выполнено въ предполагаемой срокъ, т. е. въ одинъ мѣсяць.

Послѣ испытанія артиллеріи, беспроводнаго телеграфа и другихъ вновь поставленныхъ приспособленій, которыя оказались въ полной исправности, крейсера стали на рейдѣ Севастополя, въ ожиданіи приказанія изъ Петербурга двинуться въ путь.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 1005—1014.

20 Іюня крейсеръ «Петербургъ» подъ флагомъ Добровольнаго флота, имѣя орудія убранными въ трюмъ, снялся съ якоря и пошелъ въ Константинополь.

Передъ уходомъ крейсера изъ Севастополя, когда понадобилось получить фирманъ на проходъ проливами, со стороны нашего Повѣреннаго въ дѣлахъ въ Константинополь возникло сомнѣніе въ возможности полученія такового, если портъ назначенія и грузъ будутъ имѣть связь съ военными событіями; при этомъ опасались не столько затрудненій при полученіи фирмана, сколько созданія весьма нежелательнаго прецедента. Опасенія эти не оправдались, несмотря на то, что грузъ былъ показанъ уголь, провіантъ и пушки, а портомъ назначенія Владивостокъ. Фирманъ былъ выданъ безъ всякихъ затрудненій, и 24 Іюня крейсеръ прибылъ въ Суэцъ<sup>1)</sup>.

Черезъ два дня, 22 Іюня, ушелъ изъ Севастополя крейсеръ «Смоленскъ» и, пройдя такъ же безъ затрудненій проливы и Суэцкій каналъ, прибылъ въ Суэцъ 26 Іюня.

Крейсеръ «Петербургъ», получивъ въ Суэцѣ 150 тоннъ воды, 25 Іюня снялся съ якоря и пошелъ въ Красное море. По выходѣ изъ Суэца крейсеръ поднялъ военный флагъ и приступилъ къ установкѣ артиллеріи и приведенію судна въ боевой видъ. Работа эта была закончена на слѣдующій день, послѣ чего «Петербургъ» проложилъ свой курсъ по обычному пути пароходовъ и увеличилъ ходъ, чтобы нагнать шедшіе впереди два парохода, поспѣшность которыхъ при съемкѣ съ якоря въ Суэцѣ показалась подозрительной. Съ утра 27 Іюня на крейсерѣ были приготовлены двѣ партіи для осмотра судовъ, подъ начальствомъ офицеровъ.

Съ разсвѣтомъ 28 Іюня на горизонтѣ были усмотрѣны оба шедшихъ впереди парохода. Въ 7 часовъ утра крейсеръ, догнавъ, остановилъ одного изъ нихъ, имѣвшаго англійскій флагъ. По осмотрѣ пароходъ оказался адресованнымъ въ Бомбей; контрабанды не было. Не имѣя достаточныхъ основаній для его ареста, хотя грузовыхъ документовъ на суднѣ не оказалось, такъ какъ они были посланы вперёдъ съ почтовымъ пароходомъ, ему былъ разрѣшенъ дальнѣйшій путь. Второй

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 535—536.

остановленный пароходъ «Menelaus» принадлежалъ Синетрубной компаниі, былъ адресованъ въ Шанхай и имѣлъ незначительное количество предметовъ, могущихъ быть причисленными къ предметамъ военной контрабанды, почему командиръ крейсера рѣшилъ его не задерживать. Того же числа былъ осмотрѣнъ и отпущенъ голландскій пароходъ «Besoeeki», шедшій въ голландскія колоніи.

Никто изъ капитановъ задержанныхъ пароходовъ не протестовалъ противъ остановки, находя дѣйствія крейсера совершенно правильными <sup>1)</sup>).

Крейсеръ «Смоленскъ», закончивъ всѣ формальности въ Суэцѣ, утромъ 27 Іюня снялся съ якоря для дальнѣйшаго слѣдованія. Пройдя 6—7 миль отъ входного маяка, крейсеръ поднялъ военный флагъ и началъ установку орудій, которую закончилъ на слѣдующій день къ разсвѣту. Курсъ крейсера «Смоленскъ» былъ также проложенъ вдоль главнаго пути пароходовъ. Около маяка Brothers былъ замѣченъ пароходъ, который, казалось, намѣренно уменьшалъ ходъ. По осмотрѣ его, онъ оказался англійскимъ, подъ названіемъ «Драгоманъ», шедшій съ грузомъ керосина изъ Батума въ Шанхай. Пароходъ былъ отпущенъ, а крейсеръ полнымъ ходомъ пошелъ къ назначенному рандеву съ крейсеромъ «Петербургъ» <sup>2)</sup>).

Крейсеръ «Петербургъ» послѣ осмотра голландскаго парохода «Besoeeki», не занимаясь промѣромъ удобныхъ бухтъ для погрузки угля, какъ то было первоначально предположено, а принявъ во вниманіе, что онъ въ данное время находится одинъ въ намѣченномъ районѣ, и не желая пропускать суда съ контрабандою, относительно которыхъ онъ получилъ свѣдѣнія въ Суэцѣ, крейсеровалъ 29 Іюня между островомъ Таиръ и островами Зебеиръ, а 30 Іюня, никого не встрѣтивъ, пошелъ къ маяку Abu-Ail, гдѣ предполагалъ оставаться до прихода крейсера «Смоленскъ». 31 Іюня у острова Hanish имъ были осмотрѣны и отпущены два англійскихъ парохода — «Clodmoog» и «Venyoli», изъ которыхъ первый былъ безъ груза и шелъ въ Бомбей, а второй имѣлъ всѣ бумаги въ порядкѣ и былъ адре-

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 758—762.

<sup>2)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 743.

сованъ въ Калькутту. Только что крейсеръ успѣлъ поднять шлюпки, какъ показался пароходъ, который, увидя «Петербургъ», измѣнилъ курсъ, чтобы пройти ближе къ крейсеру. По остановкѣ сигналомъ парохода, съ крейсера были посланы люди, подъ командой двухъ офицеровъ, для его осмотра. Пароходъ оказался принадлежащимъ англійскому обществу Penunsilar and Oriental C<sup>o</sup>—«Малакка». По требованію начальника партіи, капитанъ сейчасъ же представилъ судовые документы, при чемъ у него оказалось много груза, составлявшаго предметы военной контрабанды, какъ то: стальные плиты, около 2000 штукъ, мостовыя части, электрической кранъ, много стальныхъ валовъ, хлопокъ, телеграфная проволока, машины, назначеніе которыхъ не было указано, спиртъ, консервы, галеты, кислоты и т. п., адресованные въ Иокогаму, Кобе и Моджи. Въ виду заявленія капитана, что онъ имѣетъ груза 6000 тоннъ, между тѣмъ документовъ представилъ только на 2000 тоннъ, ему было предложено отправиться на крейсеръ «Петербургъ», для разбора бумагъ, на что капитанъ не согласился, а отправилъ вмѣсто себя своего помощника. На требованіе открыть для осмотра трюмы, такъ какъ часть документовъ капитанъ скрылъ, онъ прислалъ письмо, въ которомъ отказывался это сдѣлать на томъ основаніи, что выгрузка изъ трюма на палубу опасна по отношенію устойчивости судна и протестовалъ противъ ареста парохода; потомъ онъ предложилъ осмотрѣть трюмы гдѣ либо на якорѣ у берега или въ Аденѣ. Будучи увѣренъ въ томъ, что контрабандный грузъ парохода значительно превышаетъ по вѣсу половину общаго груза, командиръ крейсера передалъ дѣло о задержаніи парохода «Малакка» на рѣшеніе судовой комиссіи, которая признала пароходъ подлежащимъ конфискованію и отводу въ Либаву. Пока комиссія производила осмотръ бумагъ на крейсерѣ, капитанъ парохода намѣревался перейти въ нейтральную полосу, но былъ остановленъ холостымъ выстрѣломъ съ крейсера. Для отвода въ Либаву на «Малакку» прибыли назначенные офицеры и нижніе чины съ крейсера. Англійскій флагъ былъ спущенъ и поднятъ русскій военный. По вступленіи въ командованіе «Малаккой» русскаго офицера, крейсеръ «Петербургъ», имѣя въ кильватерѣ призъ, взялъ курсъ на островъ Таиръ, къ которому подошелъ утромъ 1 Іюля. Вызванный къ этому же мѣсту по телеграфу крейсеръ «Смоленскъ» пришелъ черезъ три часа.

Здѣсь оба крейсера окончательно снабдили личный составъ отправляемаго въ Либаву приза, и онъ ушелъ по назначенію <sup>1)</sup>. Проводивъ его немного сѣвернѣе острова Таиръ, крейсеръ «Петербургъ» пошелъ къ островамъ Зебеиръ, а «Смоленскъ» ушелъ въ Ходейду, для передачи телеграммы въ Петербургъ объ арестѣ парохода «Малакка», а также, чтобы организовать передачу депешъ на крейсера, при помощи двухъ арабовъ, взятыхъ на крейсеръ еще въ Суэцѣ.

Извѣстіе объ арестѣ англійскаго парохода «Малакка», тѣмъ болѣе принадлежащаго привилегированной компаніи Peninsular and Oriental Co, вызвало первоначально, какъ всегда, страшный шумъ въ англійскихъ газетахъ, а 7 Іюля по этому дѣлу уже началась дипломатическая переписка между великобританскимъ и русскимъ правительствами.

Сперва великобританскими представителями указывалось, что пароходъ «Малакка», какъ не имѣвшій никакихъ запрещенныхъ грузовъ, не подлежитъ аресту, а потому немедленно долженъ быть отпущенъ. Когда же имъ было заявлено, что на пароходѣ имѣются даже взрывчатые вещества, не говоря уже о другихъ, признаваемыхъ нами контрабандными, грузахъ, то характеръ заявленій измѣнился. Великобританскіе представители стали заявлять, что взрывчатые вещества принадлежатъ правительству, а главное, что суда Добровольнаго флота признаются ими только какъ торговые суда, въ особенности на основаніи нашихъ разъясненій въ началѣ Іюня мѣсяца, вслѣдствіе чего дѣйствія пароходовъ «Петербургъ» и «Смоленскъ» въ Красномъ морѣ, вышедшихъ изъ Чернаго моря подъ флагомъ Добровольнаго флота, признаются ими незаконными.

Вмѣстѣ съ тѣмъ было подчеркнута, что къ случаѣ, если русское правительство будетъ настаивать на задержаніи конфискованныхъ пароходовъ, то великобританское правительство вынуждено будетъ принять свои мѣры.

Вслѣдствіе возникшихъ переговоровъ, 10 Іюля въ Петербургѣ состоялось совѣщаніе по дѣлу о захватѣ англійскаго парохода «Малакка» въ Красномъ морѣ, при чемъ выяснилось, что великобританскіе представители настаиваютъ на томъ, что

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 762—765.

вышедшіе подъ флагомъ Добровольнаго флота изъ Чернаго моря пароходы «Петербургъ» и «Смоленскъ» не имѣли права поднять военный флагъ и тѣмъ самымъ получить права военныхъ судовъ.

Въ виду исполнѣ опредѣленнаго ихъ заявленія на совѣщаніи у нашего Министра Иностранныхъ Дѣлъ, что если захваченные пароходы не будутъ освобождены, то намъ придется воевать и съ Англіей, признано было необходимымъ крейсерскія операціи въ Красномъ морѣ прекратить, крейсера вернуть въ Россію, а захваченные пароходы освободить.<sup>1)</sup>

Между прочимъ, въ этомъ совѣщаніи было сообщено, что англійское правительство послало свой флотъ въ Египетъ, и кромѣ того выражалась возможность непріязненныхъ дѣйствій со стороны англійскихъ судовъ къ крейсерамъ «Петербургъ» и «Смоленскъ», а также къ задержаннымъ судамъ, которыя шли подъ русскимъ военнымъ флагомъ<sup>1)</sup>.

Означенныя заявленія и опасенія, какъ оказалось впоследствии, были не исполнѣ правильны: встрѣтившійся 7 Іюля съ крейсеромъ «Петербургъ» англійскій крейсеръ «Powerful» прошелъ исполнѣ спокойно, хотя и измѣнилъ курсъ для болѣе точнаго опознанія; 5 Іюля пароходъ «Малакка» подъ русскимъ военнымъ флагомъ встрѣтилъ англійскій броненосецъ «Террибль», который прошелъ мимо, а по прибытіи 6 Іюля въ Суэцъ и 7 Іюля въ Портъ-Саидъ пароходъ «Малакка» былъ первоначально встрѣченъ какъ обыкновенное военное судно и въ Суэцѣ нашему консулу удалось получить для него разрѣшеніе на проходъ каналомъ менѣе чѣмъ черезъ часъ, по приходѣ же въ Портъ-Саидъ командиръ сейчасъ же получилъ практику.

Однако, прибывшій въ три часа дня консулъ объявилъ, что, по полученной имъ секретной телеграммѣ изъ Александріи, къ Дарданелламъ вышла вся англійская эскадра, дабы не выпустить наши суда Добровольнаго флота, а въ Портъ-Саидъ вышелъ Адмиралъ съ двумя судами, до прихода которыхъ пароходъ «Малакка» не будетъ выпущенъ изъ порта.

Телеграмма эта была отпечатана въ мѣстныхъ газетахъ. На это командиръ «Малакки» заявилъ командиру порта, что въ

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 569—576.

5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ дня онъ уходитъ, а потому проситъ дать ему лоцмана и санитарное свидѣтельство. Когда же капитанъ надъ портомъ отказалъ, командиръ «Малакки» заявилъ консулу, что если къ утру не будетъ санитарнаго свидѣтельства, то онъ уйдетъ безъ него, а если его будутъ задерживать, то онъ взорветъ пароходъ въ каналѣ.

Не получивъ бумагъ до 5 часовъ утра 8 Юля, командиръ отдалъ швартовы и въ 6 часовъ послалъ къ капитану надъ портомъ секретаря консула съ заявленіемъ, что «Малакка» черезъ 10 минутъ уходитъ, послѣ чего капитанъ надъ портомъ немедленно выдалъ санитарное свидѣтельство и далъ лоцмана. Въ это время въ городѣ ходили слухи, что «Малакка» не пройдетъ 10 миль, какъ будетъ арестована. Черезъ четыре дня, 12 Юля, «Малакка» встрѣтила въ морѣ англійскій крейсеръ съ двумя миноносцами, изъ которыхъ одинъ приблизился къ пароходу, но когда на послѣднемъ былъ поднятъ флагъ, то миноносецъ повернулъ обратно.<sup>1)</sup>

Послѣдствіемъ состоявшагося 10 Юля совѣщанія было освобожденіе всѣхъ задержанныхъ пароходовъ и приказаніе крейсерамъ «Петербургъ» и «Смоленскъ» прекратить крейсерскія операціи.

До полученія же означенныхъ распоряженій «Петербургъ» и «Смоленскъ» продолжали дѣйствовать.

Крейсеръ «Петербургъ» утромъ 2 Юля остановилъ англійскій пароходъ «Waipora», шедшій въ Австралію. Документы его были въ порядкѣ, но коносаменты, по заявленію капитана, были отправлены впередъ на почтовомъ пароходѣ. По его же заявленію, въ составѣ груза было около 80 пудовъ динамита для австралійскаго правительства. Пароходъ несмотря на это былъ отпущенъ, но съ условіемъ, чтобы онъ увѣдомилъ изъ Адена англійскаго консула въ Суэцѣ, что всѣ суда, документы которыхъ посланы почтою, должны впредь имѣть въ этомъ удостовѣреніе, въ противномъ случаѣ такія суда будутъ подвергаться осмотру или будутъ возвращены въ Суэцъ.

4 Юля крейсеръ «Петербургъ» для встрѣчи со «Смоленскомъ» пошелъ къ маяку Abu-Ail, при чемъ по пути осматрѣлъ шедшій

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 659—666.

подъ англійскимъ флагомъ каботажный пароходъ «Wood Cock», показавшійся ему подозрительнымъ, такъ какъ имѣлъ полупортики. Осмотръ выяснилъ, что пароходъ плаваетъ между портами Краснаго моря и имѣетъ очень небольшой грузъ кожи и всѣ документы въ порядкѣ. Пароходу разрѣшено было слѣдовать дальше <sup>1)</sup>).

Крейсеръ «Смоленскъ», отдѣлившись отъ «Петербурга» 2 Юля, находясь въ виду маяка Abu-Ail, встрѣтилъ германскій почтовый пароходъ «Принцъ Генрихъ», указанный въ спискѣ судовъ, везущихъ контрабанду. Согласно инструкціи, съ парохода была снята только почта, адресованная въ Японію въ количествѣ 55 мѣшковъ, въ чемъ была выдана расписка, а пароходъ отпущенъ.

Изъ всей почты было конфисковано нѣсколько писемъ, въ которыхъ, по вскрытіи, были найдены коносаменты контрабанднаго груза, отправляемаго на пароходахъ «Скандія» и «Паклингъ». Остальная почта была упакована и сдана на англійскій почтовый пароходъ «Персія», слѣдовавшій на востокъ.

Въ Ходейдѣ крейсеромъ была отправлена шифрованная телеграмма о захватѣ парохода «Малакка». По выходѣ въ море 4 Юля имъ былъ осмотрѣнъ и отпущенъ, за неимѣніемъ какой либо контрабанды, англійскій пароходъ «Далмація». Черезъ нѣкоторое время былъ замѣченъ на горизонтѣ крейсеръ «Петербургъ», къ которому командиръ «Смоленска» хотѣлъ подойти для переговоровъ, но, увидя, что съ сѣвера идетъ пароходъ, легъ ему на пересѣчку курса и, приблизившись, поднялъ сигналъ: «Застопорить машину». Пароходъ продолжалъ идти полнымъ ходомъ, а послѣ двухъ холостыхъ выстрѣловъ еще прибавилъ ходу. Тогда съ крейсера было произведено три боевыхъ выстрѣла съ промежутками: подъ носъ парохода, подъ корму и между мачтами. Только послѣ третьяго боевого выстрѣла пароходъ остановился; онъ оказался англійскимъ, подъ названіемъ «Ардова». По осмотрѣ бумагъ капитану парохода было объявлено, что пароходъ его конфискуется, какъ не исполнившій приказанія остановиться, а также за контрабандный грузъ безъ документовъ и, по словамъ капитана, неизвѣстно куда адресованный, состоящій изъ рельсъ и желѣза. Команда парохода,

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 765.



кромѣ необходимаго числа кочегаровъ и машинистовъ, была перевезена на крейсеръ, а въ командованіе вступилъ русскій офицеръ со «Смоленска». На слѣдующее утро на пароходѣ «Ардова» былъ поднятъ русскій военный флагъ. Скоро съ сѣвера показался еще пароходъ, который былъ остановленъ холостымъ выстрѣломъ и оказался англійскимъ, «Скандія». Сначала капитанъ парохода отрицалъ какую бы то ни было контрабанду, но когда ему былъ предъявленъ конфискованный коносаментъ, онъ показалъ всѣ коносаменты на грузъ въ Иокогаму, какъ то: рельсы, желѣзо и т. п. Пароходъ «Скандія» былъ арестованъ и подъ командою мичмана въ тотъ же день отправленъ въ Россію. Первому арестованному пароходу «Ардова» приказано было держаться въ кильватерѣ. На другой день, 6 Юля утромъ, пароходы встрѣтили крейсеръ «Петербургъ», который за это время осмотрѣлъ только одинъ пароходъ, подъ норвежскимъ флагомъ, «Вавн», съ грузомъ рельсъ для Бангкока. Пароходъ «Ардова» былъ укомплектованъ нижними чинами съ крейсера «Петербургъ», послѣ чего онъ въ сопровожденіи крейсера «Смоленскъ» пошелъ въ Суэцъ, а «Петербургъ» взялъ курсъ на Джедду, для отправки телеграммъ о захваченныхъ судахъ <sup>1)</sup>).

На слѣдующій день, 7 Юля днемъ, крейсеръ «Петербургъ» встрѣтилъ англійскій крейсеръ «Powerful», шедшій на югъ, который измѣнилъ курсъ, чтобы пройти ближе къ «Петербургу». Придя въ Джедду и отправивъ телеграммы, «Петербургъ» утромъ 9 Юля снялся съ якоря и пошелъ на соединеніе со «Смоленскомъ», съ которымъ, переговариваясь по телеграфу, сошелся утромъ въ тотъ же день. Переговоривъ между собою сигналами, командиры крейсеровъ рѣшили, что «Смоленскъ», придя на главный путь, пойдетъ къ маяку Дедалусъ, а «Петербургъ» къ острову Зебергетъ и такимъ образомъ перехватятъ посланный для нихъ изъ Суэца пароходъ съ углемъ, чтобы отвести его въ бухту Behrenise, гдѣ предполагали произвести погрузку, а въ случаѣ, если не встрѣтятъ его, то идти прямо въ Суэцъ для полученія свѣдѣній.

Крейсеръ «Смоленскъ», идя малымъ ходомъ, на другой день утромъ, 11 Юля, вышелъ на главный путь и вскорѣ встрѣтилъ пароходъ, идущій съ сѣвера. Онъ былъ остановленъ.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 744—747.

Крейсеръ осматрѣлъ пароходъ, который оказался принадлежащимъ компаниі British India, именуемымъ «City of Madras» и совершающимъ рейсы между Европой и Индіей. Документы на пароходѣ были все въ исправности и контрабанды не имѣлось. Около 5 часовъ вечера крейсеръ опять остановилъ встрѣчный пароходъ — «Формоза», принадлежащій англійской компаниі Penunsilar and Oriental Co, указанный въ спискѣ, какъ везущій контрабанду. Контрабанда дѣйствительно оказалась, но количество ея опредѣлить было нельзя, ибо въ документахъ не было указанъ ни размѣръ, ни вѣсъ груза. Въ виду полученныхъ командиромъ крейсера ранѣ свѣдѣній объ этомъ пароходѣ, а также неопредѣленнаго количества контрабанднаго груза, рѣшено было пароходъ арестовать и отправить въ Либаву.

Въ это время подошелъ крейсеръ «Петербургъ» и зафрахтованный нами нѣмецкій пароходъ «Гользація» съ углемъ для крейсеровъ. Изъ полученной на «Гользаціи» почты узнали, что большой японскій броненосный крейсеръ прошелъ Малаккскій проливъ и по расчету долженъ быть къ 15 Юля около Перима, а потому командиры крейсеровъ рѣшили возможно скорѣе выйти изъ Краснаго моря, чтобы пройти къ 15-му числу Бабъ-эль-Мандебскій проливъ, тѣмъ болѣе, что у «Смоленска», какъ и у «Петербурга», имѣлось угля не менѣе какъ на 30 сутокъ 13 узлового хода; пароходъ же «Гользація» послать въ Суэцъ за прѣсной водою и за картами, которыхъ у него не было, чтобы онъ потомъ шелъ къ острову Занзибаръ, гдѣ долженъ встрѣтить крейсера.

Конфискованный пароходъ «Формоза» былъ также отправленъ въ Суэцъ, а крейсера пошли къ выходу изъ Краснаго моря <sup>1)</sup>. Оба крейсера при проходѣ Перима на всякій случай были готовы къ бою.

Не доходя мыса Гвардафуй, крейсера раздѣлились: «Смоленскъ» пошелъ къ берегамъ Мадагаскара, а «Петербургъ» рѣшилъ ждать парохода съ углемъ, держась въ широтѣ 2° N и въ долготѣ 47° O, а потомъ пойти къ нему навстрѣчу. За время ожиданія угольщика, «Петербургъ» производилъ въ океанѣ учебную стрѣльбу изъ орудій по плавучему щиту.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 748.

Прокрейсеровавъ въ океанѣ до 11 Августа и временами подходя къ берегамъ Африки, «Петербургъ», наконецъ, встрѣтилъ у залива Менай «Гользацію» и сейчасъ же приступилъ къ погрузкѣ угля, которую окончилъ 19 Августа, принявъ 1700 тоннъ.

Пароходъ «Гользація» привезъ почту на крейсера и телеграмму съ приказаніемъ прекратить крейсерскія дѣйствія и слѣдовать въ Россію.

На слѣдующій день «Гользація» ушелъ въ Dar-es-Salam за водой для «Смоленска», а «Петербургъ» временно оставался на якорѣ. Утромъ къ крейсеру подошелъ германскій портовый катеръ, командиръ котораго передалъ письменный протестъ губернатора по случаю продолжительнаго пребыванія крейсера въ водахъ восточно-африканской колоніи. Въ отвѣтъ на протестъ губернатора, командиръ «Петербурга» сообщилъ, что о причинахъ пребыванія крейсера доложитъ ему лично черезъ нѣсколько дней, командиру же катера указалъ на то, что крейсеръ стоитъ въ трехъ миляхъ отъ берега, слѣдовательно внѣ полосы нейтральной воды. Въ тотъ же день крейсеръ «Петербургъ» снялся съ якоря и пошелъ на randevу со «Смоленскомъ».

21 и 22 Августа крейсеръ держался въ морѣ, приводя въ порядокъ судно послѣ погрузки угля, а 23-го рано утромъ пошелъ въ бухту Менай, на пути встрѣтивъ «Смоленскъ», который вступилъ ему въ кильватеръ, и въ 12-мъ часу оба крейсера стали въ бухтѣ на якорь.

Крейсеръ «Смоленскъ» отъ 11 Іюля до 23 Августа крейсеровалъ на путяхъ пароходовъ, которые огибаютъ мысъ Дорой Надежды, но неудачно, благодаря малому числу встрѣчныхъ пароходовъ.

Прождавъ напрасно въ бухтѣ Менай «Гользацію» и думая, что пароходъ задержанъ въ Dar-es-Salam, оба крейсера 24 Августа начали сниматься съ якоря для слѣдованія въ Dar-es-Salam. Во время съемки съ якоря показался шедшій отъ Занзибара англійскій крейсеръ «Forte», который поднялъ сигналъ: «Имѣю важныя депеши», послѣ чего передалъ уже полученную съ пароходомъ «Гользація» телеграмму съ распоряженіемъ прекратить операцию и идти въ Либаву. На слѣдующій день оба крейсера пошли въ Dar-es-Salam. При выходѣ изъ бухты встрѣтили пароходъ «Гользація», который вступилъ въ кильватеръ, и черезъ 3 часа всѣ суда стали на якорь на рейдѣ Dar-es-Salam.

Мѣстный губернаторъ не разрѣшилъ крейсерамъ стоять болѣе 24 часовъ безъ согласія своего правительства.

25 Августа въ 12 часовъ ночи пріѣхали на рейдъ: чиновникъ и адъютантъ губернатора, съ предложеніемъ устроить погрузку угля крейсеру «Смоленскъ», если командиръ его дастъ подписку, что онъ идетъ прямо въ Либаву. Подписка была дана, и на другой день было сообщено, что крейсера могутъ войти на внутренній рейдъ. Сейчасъ же оба крейсера подъ проводкой лопмана вошли въ гавань, и «Смоленскъ» началъ погрузку съ подошедшаго къ нему парохода «Гользація». Къ 1-му Сентября погрузка «Смоленска» окончилась, такъ же, какъ и работы въ машинѣ крейсера «Петербургъ», и вечеромъ въ 6 часовъ крейсера снялись съ якоря для слѣдованія въ Россію.

10 Сентября, послѣ захода солнца, крейсера отдали якорь на Суэцкомъ рейдѣ<sup>1)</sup>. Ночью на слѣдующій день крейсера прошли каналъ и днемъ стали на бочкахъ въ Портъ-Саидъ.

Хотя нашъ консулъ и предупреждалъ, что есть распоряженіе о томъ, чтобы русскимъ судамъ не выдавать угля болѣе того, чѣмъ это необходимо для перехода въ ближайшій портъ, тѣмъ не менѣе съ командировъ еще потребовали подписку, обусловленную честнымъ словомъ въ томъ, что крейсера возвращаются въ Россію, и послѣ всевозможныхъ придирокъ дали 100 тоннъ угля, 150 тоннъ воды и небольшое количество свѣжей провизіи для перехода до Бизерты, каковой портъ былъ назначенъ ближайшимъ по распоряженію египетскаго правительства. Кромѣ того власти прислали увѣдомленіе о томъ, что, согласно правиламъ нейтралитета канала, стоянка судамъ воюющихъ державъ болѣе 24 часовъ не разрѣшается.

12 Сентября крейсера вышли изъ Портъ-Саида. «Смоленскъ» зашелъ за углемъ въ Алжиръ, гдѣ принялъ 1000 тоннъ угля, послѣ чего съ заходомъ въ Гавръ пошелъ въ Либаву, куда и прибылъ 30 Сентября. Крейсеръ же «Петербургъ» пошелъ прямо въ Либаву, гдѣ сталъ на якорь 26 Сентября 1904 года.

<sup>1)</sup> Арх. в. шк. 4. Дѣло № 90, стр. 750—754.

У К А З А Т Е Л И.

## Указатель личныхъ именъ.

### А.

- Авеланъ (Генераль - Адъютантъ, Адмираль, Управляющій Морскимъ Министерствомъ)— 11, 12, 18, 19, 38, 39, 42, 47, 48, 55, 57, 59, 60, 65, 81, 86, 96, 98, 99, 108, 110, 115, 121, 127, 128, 131, 133, 134, 229, 230, 235, 243, 252, 254, 260, 273, 278, 279, 285, 292, 333, 336, 338.
- Александръ Михайловичъ, Великій Князь—11, 254, 343.
- Алексѣй Александровичъ, Великій Князь Генераль - Адмираль—11, 15, 19, 125, 254, 266.
- Алексѣевъ (Генераль - Адъютантъ, Адмираль, Намѣстникъ, Главнокомандующій)— 3, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 249, 254.
- Анастасій (іеромонахъ)—32, 36.

### Б.

- Барановъ (Кап. 2 р.)—28, 29.
- Безобразовъ (Вице-Адм.)—254.
- Бересфордъ—сэръ (англ. адмираль)—39.

Бирилевъ (Вице-Адмираль, Главный Командиръ флота и портовъ Балтійскаго моря)—10, 250, 251, 252, 253, 254, 258, 261.

Бринкъ (Консуль въ Портъ - Саидѣ)—88.

Бэръ (Кап. 1 р.)—325.

### В.

Вальрондъ (Лейт.)—60.

Вешкурцевъ (кораб. инж.)—258.

Виреніусъ (Контръ-Адмираль)— 2, 8, 57, 98, 99, 254, 279, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338.

Витте (Кап. 2 р.)—110, 115.

### Г.

Гардингъ—сэръ (Великобританскій посолъ въ Петербургѣ)— 39.

Гейденъ графъ (Флигель-Адъютантъ, Кап. 1 р.)—254.

Головнинъ (Мичм.)—33.

Государь Императоръ—10, 17, 22, 23, 47, 125, 147, 213.

- Государыня Императрица Александра Теодоровна—243, 293.  
Государыня Императрица Марія Теодоровна—23.  
Григорьевъ (Кап. 1 р.)—297.

## Д.

- Дева (японскій адмиралъ)—217.  
Денъ-фонъ (Лейт.)—310.  
Диковъ (Вице-Адмиралъ)—254.  
Добротворскій (Кап. 1 р.)—25, 73, 121, 122, 133, 134, 135, 138, 148, 152, 157, 158, 159, 160, 168, 170, 181, 277.  
Дубасовъ (Вице-Адмиралъ)—42, 249, 250, 252, 254.

## Е.

- Егорьевъ (Кап. 1 р.)—30, 31, 36, 77, 189.

## Ж.

- Жюнкьеръ-де (французскій адмиралъ)—229, 234, 241, 243, 245.

## К.

- Камимура (яп. адмиралъ)—204.  
Кладо (Кап. 2 р.)—48, 249.  
Клапье-де-Колонгъ (Кап. 1 р.)—211.  
Кржижановскій (Лейт.)—223.  
Кромеръ лордъ (генералъ-губ. Египта)—93.  
Куропаткинъ (Генералъ-Адъютантъ, Командующій Манджурскою армією)—3, 210.

## Л.

- Ламсдорфъ графъ (Министръ Иностранныхъ Дѣлъ)—11, 38, 39, 42, 81, 228, 354.

- Ларионовъ (Лейт.)—32.  
Лебедевъ (Капитанъ 1 р.)—331, 332, 334.  
Лендсдоунъ (Англ. Мин. Иностр. Дѣлъ)—40.  
Ливень князь (Кап. 1 р.)—213, 217, 225, 227, 230, 293.  
Линевичъ (Генералъ отъ инф. Главнокомандующій)—210.  
Лишинъ (Кап. 1 р.)—299.

## М.

- Макаровъ (Вице-Адмиралъ, Командующій флотомъ Тихаго океана)—3.  
Максимовъ (Д. С. С. Дипломатическій Агентъ въ Египтѣ)—88, 89, 92, 93, 95, 100, 170, 275, 276.

## Н.

- Небогатовъ (Контръ-Адм.)—112, 121, 122, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 146, 147, 148, 150, 210, 211, 212, 213, 218, 220, 221, 224, 226, 236, 238, 240, 241, 243, 244, 246, 248, 254, 255, 256, 258, 259, 260, 261, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 277, 278, 279, 280, 281, 283, 284, 285, 286, 287, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 300, 304, 305, 308, 313.  
Нелидовъ (Лейт.)—55.  
Нозиковъ (Лейт.)—277.

## О.

- Оттъ (Мичм.)—48.

## П.

Полись (Кап. 2 р.)—278, 279.  
 Политовскій (кораб. инж.)—232.  
 Поспѣловъ (вочегарь)—207.

## Р.

Радловъ (Кап. 1 р.)—76, 78, 79,  
 82, 83, 84, 120, 124, 141, 192,  
 232, 234, 245, 295, 313, 324.  
 Рождественскій (Генераль-Адъютантъ, Вице-Адмираль, Командующій 2-ю Тихоокеанскою эскадрою)—7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 97, 98, 100, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 152, 156, 157, 169, 171, 174, 175, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 189, 190, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 201, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 217, 218, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 248, 249, 254, 255, 257, 266, 275, 278, 279, 280, 285, 286, 289,

292, 293, 294, 295, 296, 297,  
 298, 299, 300, 301, 303, 304,  
 305, 306, 307, 308, 309, 310,  
 311, 312, 313, 315, 316, 317,  
 318, 319, 320, 321, 322, 323,  
 324, 325, 326, 327, 328, 339,  
 343.

Розенфельдтъ (Прапорщ.)—262.  
 Рудановскій (Надв. Сов., Консуль въ Сингапурѣ)—209, 210, 224.

## С.

Сахаровъ (Генераль-Адъютантъ, Военный Министръ)—11, 12.  
 Свенторжецкій (Лейт.)—137, 138, 211.  
 Семеновъ (Кап. 2 р.)—211.  
 Скрыдловъ (Вице-Адмираль, Командующій флотомъ Тихаго океана)—3, 4, 6, 7, 10, 14, 249.  
 Смирновъ (мин. кварт. 1 ст.)—180.  
 Строгановъ графъ—263, 264.

## Т.

Того (японскій адмираль)—210, 224, 302, 309.  
 Трегубовъ (Прапорщ.)—61.

## У.

Урѣу (японскій адмираль)—186.

## Ф.

Фелькерзамъ-фонъ (Контръ-Адмираль)—29, 44, 48, 50, 51, 57, 73, 74, 75, 77, 79, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 110,



111, 115, 116, 117, 118, 119,  
120, 123, 124, 140, 141, 159,  
169, 174, 190, 223, 244, 247,  
313, 325.  
Фурнье (Франц. адмиралъ)—43.

## Ч.

Чухнинъ (Вице-Адм.)—147, 150.

## Ш.

Шамовъ (Кап. 2 р.)—28, 29.  
Шатило (комендоръ)—36.

Шванкъ (Кап. 2 р.)—87, 91.  
Шварцъ (Лейт.)—176.  
Шейнъ (Кап. 1 р.)—28, 29, 50,  
77, 123, 190, 313.  
Шрамченко (Мичм.)—48.

## Э.

Элисъ (Лейт.)—48.  
Энквистъ (Контръ-Адмиралъ)—  
28, 29, 30, 50, 53, 106, 115,  
117, 120, 124, 144, 191, 232,  
310, 313.  
Эссенъ-фонъ (Кап. 1 р.)—274.

## Указатель судовыхъ именъ.

### А.

- Абрекъ (мин. крейс.)—253.  
Аврора (крейс.)—2, 8, 16, 17, 23, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 45, 50, 53, 55, 60, 64, 65, 70, 71, 76, 105, 114, 115, 120, 123, 124, 177, 191, 193, 195, 197, 199, 201, 202, 205, 210, 230, 232, 235, 236, 310, 313, 322, 324, 326, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337.  
Адмиралъ Корниловъ (крейс.)—112, 253, 258.  
Адмиралъ Нахимовъ (бр.крейс.)—7, 8, 16, 17, 22, 23, 28, 53, 60, 64, 65, 70, 105, 114, 115, 123, 175, 190, 197, 199, 201, 202, 204, 313.  
Адмиралъ Сенявинъ (брон.)—112, 121, 142, 251, 253, 254, 257, 267, 314.  
Адмиралъ Ушаковъ (брон.)—112, 121, 142, 251, 253, 254, 257, 261, 267, 272, 276, 281, 285, 314.

- Алмазь (крейс.)—8, 16, 17, 23, 23, 50, 51, 75, 76, 78, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 94, 95, 97, 101, 102, 105, 120, 123, 124, 144, 175, 191, 193, 197, 199, 201, 202, 204, 208, 230, 232, 233, 234, 236, 245, 308, 310, 313, 321.  
Анадырь (трансп.)—23, 29, 37, 48, 49, 50, 53, 60, 79, 119, 123, 124, 140, 191, 193, 231, 244, 296, 309, 326.  
Аргентинскіе крейсера—12, 13, 112, 119, 122, 249.  
Ардова (англ. парох.)—356, 357.

### Б.

- Бавн (норвержск. парох.)—357.  
Балтійскій флотъ—2, 3, 4, 5, 14, 187, 220, 249.  
Баянъ (крейс.)—14.  
Безупречный (мин.)—17, 23, 28, 76, 90, 124, 191, 197, 199, 201, 205, 216, 327, 334, 335, 336, 337.  
Венуолі (англ. парох.)—351.

Везоекі (голландск. парох.)—351.

Блестящій (мин.)—17, 23, 28,  
75, 90, 124, 191, 195, 197,  
199, 201, 205, 216, 320, 327,  
332, 334, 335, 336, 337.

Богатырь (крейс.)—14, 155.

Бодрый (мин.)—17, 23, 28, 76,  
90, 106, 117, 119, 124, 191,  
197, 199, 201, 203, 205, 327,  
332, 333, 336, 337, 338.

Бородино (эск. брон.)—7, 9, 16,  
17, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 38,  
48, 53, 56, 58, 60, 61, 63, 67,  
68, 114, 118, 119, 123, 190,  
194, 197, 199, 200, 201, 202,  
204, 216, 218, 313, 324.

Бравый (мин.)—17, 23, 28, 76,  
86, 90, 124, 190, 197, 199,  
201, 205, 324, 326, 327, 334,  
336, 337.

Buffalo (америк. крейс.)—334.

Буйный (мин.)—17, 23, 28, 76,  
90, 119, 124, 190, 197, 199,  
201, 205, 206, 324, 326, 327,  
333, 334, 336, 337, 338.

Быстрый (мин.)—17, 23, 26, 27,  
28, 76, 90, 124, 190, 197, 198,  
199, 201, 205, 324, 326, 327,  
332, 333, 334, 336, 337.

Бѣдовый (мин.)—17, 23, 28, 76,  
90, 102, 106, 117, 124, 190,  
197, 199, 201, 205, 210, 316,  
324, 326, 327, 332, 333, 336,  
337, 338.

## В.

Ваірога (англійск. парох.)—355.

Варягъ (крейс.)—2.

Владимірь (трансп. Добр. фл.)—  
76, 78, 79, 83, 90, 97, 124, 192,  
206, 244, 308, 309, 327.

Владимірь Мономахъ (крейс.)—  
112, 121, 142, 246, 251, 253,  
254, 258, 261, 266, 267, 268,

271, 283, 284, 288, 290, 292,  
294, 295, 310, 313, 322, 326.

Воевода (мин. крейс.)—253.

Воронежъ (трансп. Добр. фл.)—  
76, 78, 79, 80, 83, 91, 97,  
124, 191, 237, 244, 308, 309,  
327.

Wood Cock (англійск. парох.)—  
356.

## Г.

Генераль-Адмираль Апраксинъ  
(брон.)—112, 121, 142, 251,  
253, 254, 258, 267, 270, 277,  
314, 316, 317.

Германъ Лерхе (трансп.)—261,  
273, 274, 308, 313.

Гермione (англ. крейс.)—91.

Гользація (герм. парох.)—358,  
359, 360.

Hong-Kong-Maru (японск. парох.)  
193.

Графъ Строгановъ (пароходъ)—  
112, 261, 262, 273, 274, 276,  
283, 308, 313.

Грозный (мин.)—25, 112, 115,  
133, 152, 159, 161, 162, 165,  
168, 169, 170, 171, 191, 197,  
199, 201, 205, 327.

Грозящій (мор. кан. лод.)—253.

Громкій (мин.)—25, 112, 115,  
133, 152, 159, 161, 162, 165,  
168, 169, 171, 191, 197, 198,  
199, 201, 202, 203, 204, 205,  
327.

Громобой (крейс.)—14.

Guichen (французск. крейс.)—  
241, 243, 245, 246, 312.

## Д.

Дagmar (пароходъ)—217, 227,  
235.

Далмація (англійск. парох.)—356.

Descartes (франц. крейс.)—229,  
234.

Дмитрій-Донской (крейс.)—2, 7,  
16, 17, 28, 34, 35, 46, 50, 53,  
55, 58, 60, 64, 65, 70, 105,  
106, 114, 115, 120, 123, 124,  
177, 191, 193, 195, 197, 199,  
201, 202, 204, 205, 216, 230,  
231, 242, 310, 313, 315, 316,  
322, 326, 331, 332, 333, 334,  
336, 337, 338.

Днѣпръ (крейс.)—25, 112, 121,  
124, 133, 152, 157, 158, 159,  
160, 161, 162, 165, 168, 191,  
193, 195, 196, 214, 227, 231,  
244, 246, 308, 309, 313, 316,  
319, 322, 323, 327, 328.

Довъ (Fürst Bismark) (крейс.)—  
340, 341, 342, 345, 346, 347,  
348.

Драгоманъ (англійск. парох.)—  
351.

Dunstan-St (англ. парох.)—332.

## Е.

Ева (пароходъ)—235

Eridan (пароходъ)—230, 232, 244.

Ермакъ (ледоколь)—15, 27, 29,  
260, 261, 266.

Esperance (франц. парох. рефре-  
жир.)—50, 54, 56, 59, 60, 63,  
66, 113.

Ettrickdall (англ. парох.)—333.

## Ж.

Жемчугъ (крейс.)—7, 23, 28, 50,  
51, 75, 76, 78, 84, 87, 88, 90,  
93, 95, 97, 101, 102, 103, 105,  
120, 123, 155, 156, 174, 176,  
190, 193, 195, 197, 199, 201,  
202, 205, 208, 214, 215, 216,  
230, 244, 246, 294, 306, 313,  
314, 317, 318, 322, 323, 326,  
327.

## З.

Zambia (герм. парох.)—99, 100,  
170.

## И.

Изумрудъ (крейс.)—7, 25, 57, 73,  
112, 115, 121, 124, 133, 142,  
152, 153, 155, 156, 157, 159,  
161, 163, 164, 165, 168, 170,  
171, 190, 193, 195, 197, 199,  
200, 201, 202, 204, 205, 209,  
210, 214, 215, 230, 244, 246,  
294, 306, 313, 314, 322, 323,  
326, 327.

Императоръ Александръ II (эск.  
брон.)—111, 251, 253, 258.

Императоръ Александръ III (эск.  
брон.)—7, 8, 16, 17, 21, 22,  
23, 25, 29, 48, 53, 56, 60, 63,  
67, 68, 114, 119, 123, 190,  
197, 199, 201, 202, 204, 313,  
324.

Императоръ Николай I (эск.  
брон.)—8, 112, 121, 142, 238,  
251, 253, 257, 260, 261, 267,  
270, 271, 272, 275, 282, 288,  
292, 295, 313, 327.

Иртышъ (трансп.)—26, 57, 79,  
112, 158, 181, 191, 193, 194,  
221, 222, 223, 230, 231, 244,  
257, 296, 305, 309, 326.

## К.

Камчатка (трансп.—мастерск.)—  
16, 23, 27, 28, 30, 31, 34, 36,  
43, 50, 53, 60, 61, 64, 66, 67,  
70, 79, 114, 119, 123, 124, 140,  
173, 191, 193, 199, 231, 234,  
244, 256, 309, 325, 326.

Китай (трансп.)—18, 26, 28, 50,  
51, 76, 78, 79, 81, 85, 87, 91,  
101, 124, 179, 180, 192, 232,  
313.

Кіевъ (трансп. Добр. фл.)—76,  
78, 79, 83, 84, 90, 97, 102,  
120, 124, 192, 193, 232, 313.

Slodmoog (англійск. парох.)—351.

Князь Горчаковъ (трансп.)—26,  
29, 50, 51, 76, 78, 79, 91, 94,  
101, 140, 221, 232, 313.

Князь Суворовъ (эск. брон.)—7,  
15, 17, 21, 22, 23, 25, 29, 30,  
31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 44,  
45, 48, 53, 56, 58, 60, 61, 62,  
63, 65, 67, 68, 70, 71, 72,  
77, 114, 116, 117, 118, 119,  
123, 146, 171, 172, 177, 189,  
190, 195, 197, 199, 201, 202,  
204, 206, 209, 210, 212, 218,  
224, 233, 234, 237, 238, 294,  
295, 313, 317, 323, 324, 325,  
327.

Кореець (мор. кан. лод.)—2.

Корея (трансп.)—18, 26, 28, 32,  
37, 53, 55, 60, 78, 119, 124,  
140, 179, 180, 192, 223, 244,  
309, 326, 327.

Кострома (госпитальный паро-  
ходъ)—112, 256, 263, 273, 275,  
277, 280, 289, 293, 298, 313,  
314, 326, 327.

Ксенія (парох.—мастерская)—  
112, 260, 261, 267, 308, 313.

Кубань (Augusta Victoria) (крей-  
серъ)—57, 115, 118, 123, 176,  
190, 192, 196, 204, 210, 214,  
227, 232, 233, 242, 308, 309,  
313, 316, 321, 340, 341, 342,  
345, 346, 349.

Куронія (трансп.)—261, 267, 268,  
271, 272, 273, 276, 279, 285,  
290, 291, 308, 309, 316, 327.

## Л.

Ливонія (трансп.)—261, 267, 272,  
274, 277, 290, 308, 309, 318,  
319, 320, 321, 327.

## М.

Малакка (англійск. парох.)—352,  
353, 354, 355, 356.

Малайя (трансп.)—29, 50, 53, 58,  
61, 66, 110, 114, 119, 140,  
149, 185, 223.

Matilda (норвежск. парох.)—333.

Menelaus (англійск. парох.)—351.

Меркурій (трансп.)—76, 78, 79,  
83, 91, 124, 191, 234, 244,  
308, 316.

Метеоръ (пароходъ)—26, 29, 50,  
53, 66, 78, 124, 140, 183, 191,  
223, 244, 308, 309, 327.

Могучій (ледоколъ)—260.

## Н.

Наваринъ (эск. брон.)—7, 8, 16,  
17, 22, 23, 28, 50, 51, 74, 75,  
78, 87, 89, 90, 93, 101, 103,  
105, 123, 190, 197, 199, 201,  
202, 204, 214, 215, 313, 315,  
316.

Надежный (ледоволь)—15.

Nippon-Maru (япон. парох.)—193.

## О.

Океанъ (трансп.)—153, 158, 159,  
161, 163, 164, 253.

Oldhamia (англ. парох.)—317,  
318, 319, 320, 321.

Олегъ (крейс.)—7, 25, 57, 73,  
112, 115, 121, 124, 133, 134,  
142, 152, 153, 154, 155, 159,  
160, 161, 163, 164, 165, 168,  
169, 170, 171, 180, 191, 193,  
197, 199, 200, 201, 202, 205,  
206, 209, 210, 230, 232, 233,  
310, 313, 317, 318, 319, 321,  
322, 324, 326, 327.

Орель (эск. брон.)—7, 8, 9, 16, 22, 23, 29, 32, 33, 36, 48, 53, 56, 60, 61, 64, 66, 67, 68, 114, 118, 119, 123, 190, 192, 197, 199, 201, 202, 204, 207, 313, 314, 315, 316, 324.

Орель (госпитальный пароходь)—50, 53, 60, 64, 72, 107, 119, 140, 185, 191, \*193, 213, 244, 313, 314, 321, 326, 327.

Орель (парох. Добр. фл.)—331, 332.

Оскар II (норвежск. парох.)—317, 318.

Ослябя (эск. брон.)—2, 8, 16, 17, 21, 22, 23, 26, 28, 50, 53, 55, 56, 60, 64, 70, 75, 114, 119, 123, 190, 197, 199, 201, 202, 204, 207, 313, 324, 325, 331, 332, 334, 335, 336, 337.

## П.

Павлингъ (англійск. парох.)—356.

Palaan (англійск. парох.)—332.

Память Азова (крейс.)—112, 251, 253, 254, 258.

Персія (англійск. парох.)—356.

Петербургъ (парох. Добр. фл.)—57, 73, 158, 340, 341, 344, 345, 346, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360.

Петропавловскъ (эск. брон.)—3.

Powerful (англійск. крейс.)—354, 357.

Подвижный (мин.)—253.

Polurhemus (голландск. парох.)—332.

Поражающій (мин.)—253.

Посадникъ (мин. крейс.)—253.

Послушный (мин.)—253.

Принцъ Генрихъ (герм. парох.)—356.

Прозорливый (мин.)—23, 29, 112, 152, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 273.

Прозвительный (мин.)—95, 112, 152, 159, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 273.

Прочный (мин.)—253.

Прыткій (мин.)—253, 347, 348.

Пылкій (мин.)—253.

## Р.

Регина (пароходь)—181, 182, 222, 223, 227.

Ретивый (мин.)—253.

Рюнь (крейс.)—25, 112, 121, 124, 133, 152, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 170, 191, 193, 195, 196, 214, 216, 227, 231, 233, 244, 246, 308, 309, 313, 316, 322, 323, 327, 328.

Россія (крейс.)—14, 147.

Русь (Lahn) (крейс.)—112, 257, 263, 264, 265, 267, 268, 269.

Русь (Роландъ) (пароходь)—26, 27, 29, 50, 54, 58, 70, 79, 109, 110, 111, 114, 116, 117, 119, 124, 140, 182, 192, 205, 242, 244, 309, 326, 327.

Ръзвый (мин.)—25, 112, 152, 159, 161, 162, 164, 168, 169, 170, 171, 273.

Рьяный (мин.)—253, 347, 348.

## С.

Са-иень (яп. кан. лод.)—116.

Саратовъ (парох. Добр. фл.)—331, 332, 334, 335, 336.

Свирь (пароходь)—112, 262, 267, 268, 277, 280, 281, 285, 291, 309, 326, 327.

Свѣтлана (крейс.)—8, 16, 17, 23, 28, 50, 51, 75, 77, 78, 87, 88, 90, 93, 95, 103, 106, 116, 117, 118, 120, 123, 174, 190, 192, 197, 199, 201, 202, 205, 209, 214, 215, 231, 308, 310, 313, 324.

Севастополь (эск. брон.)—112.

Сисой Великій (эск. брон.)—7, 16, 17, 22, 23, 28, 50, 51, 74, 75, 78, 87, 89, 90, 91, 94, 106, 119, 123, 176, 190, 194, 197, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 218, 313, 314.

City of Madras (англ. парох.)—358.

Скандія (англійск. парох.)—356, 357.

Слава (эск. брон.)—112, 251, 253, 258.

Смоленскъ (парох. Добр. фл.)—57, 73, 158, 331, 332, 340, 341, 344, 345, 346, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360.

Sutlej (англійск. крейс.)—212.

## Т.

Тамбовъ (трансп. Добр. фл.)—76, 78, 79, 83, 91, 124, 192, 234, 244, 308, 316.

Терекъ (Columbia) (крейс.)—123, 176, 190, 192, 210, 214, 227, 232, 233, 308, 309, 313, 316, 322, 340, 341, 342, 345, 346, 348, 349.

Террибль (англійск. брон.)—354.

## У.

Ураль (Maria Teresia) (крейс.)—73, 123, 176, 180, 190, 192, 210, 214, 227, 232, 233, 300, 308, 310, 313, 321, 328, 340, 341, 342, 345, 346, 347, 348.

## Ф.

Формоза (англійск. парох.)—358.

Forte (англійск. крейс.)—359.

Фох (англійск. крейс.)—91.

Frankby (англійск. парох.)—333.

## Х.

Хабаровскъ (трансп.)—20.

Хеймдаль (датск. крейс.)—27.

Храбрый (мор. кан. лод.)—273.

## Ц.

Царевна (яхта)—17.

## Ч.

Черноморскій флотъ—2, 14, 147, 249.

## Ю.

Юпитеръ (трансп.)—76, 78, 79, 83, 90, 124, 232, 313.

## Я.

Ярославль (трансп. Добр. фл.)—76, 78, 79, 83, 91, 124, 192, 244, 308, 309, 324, 327.

Яшима (японск. брон.)—116.

## №№.

№ 212 (русск. мин.)—273, 331, 334, 336.

№ 213 (русск. мин.)—168, 331, 332, 333, 334, 335, 336.

№ 221 (русск. мин.)—331, 334, 335.

№ 222 (русск. мин.)—168, 331, 335, 336.

## Указатель географических названий.

### А.

Aalbek (бухта) — 268.  
Abu-Ail (маякъ) — 351, 355, 356.  
Австралія — 240, 243, 343, 355.  
Аденскій заливъ — 101, 170, 171, 280.  
Адень (портъ) — 93, 352, 355.  
Азія — 6.  
Александрія (портъ) — 336, 354.  
Алжиръ (портъ) — 28, 50, 57, 76, 77, 78, 164, 167, 168, 331, 336, 337, 338, 360.  
Америка — 186, 243, 302, 339, 343.  
Амой (портъ) — 186.  
Амуръ (рѣка) — 187, 287.  
Анамба (острова) — 210, 224.  
Англія — 11, 37, 39, 40, 41, 42, 46, 80, 126, 158, 186, 261, 270, 339, 343, 345, 347, 354.  
Англійскій каналъ — 37, 39, 139, 161, 162, 163, 345.  
Анга Рекуена (бухта, герм. вол.) — 56, 64, 65, 66, 67, 69, 73, 140.  
Анкана — 347.  
Аннамаъ — 132, 189, 194, 217, 226, 229, 242, 243, 244, 246, 248, 286, 298, 301, 304, 310, 312.

Ансъ-де-Бартобо (бухта). — 165.  
Антонжилъ (Antongile) (бухта). — 105, 111, 114, 115.  
Аравія — 96, 282.  
Атлантическій океанъ. — 158, 269, 345.  
Африка — 38, 56, 67, 77, 98, 101, 127, 138, 183, 271, 343, 345, 359.

### Б.

Бабъ-эль-Мандебъ (проливъ) — 95, 170, 358.  
Balintang (островъ) — 320.  
Балинтанскій проливъ — 287.  
Балтійскій портъ — 345, 346.  
Балтійское море — 2, 3, 4, 5, 6, 10, 13, 14, 15, 249, 258.  
Бангкокъ — 357.  
Батавія — 113, 128, 129, 130, 146, 241, 255, 278, 279, 280, 289, 293.  
Batang (островъ) — 316, 320.  
Батумъ — 351.  
Бельтъ (проливъ) — 11, 27, 33, 160, 263, 337, 346, 347, 348.  
Бергенъ — 318.  
Behrenise (бухта) — 357.  
Берлинъ — 127.  
Бизерта (портъ) — 57, 77, 78, 331, 336, 360.



Бискайскій заливъ — 162, 163,  
166, 270, 273.  
Біеркэ—155.  
Бомбей—293, 350, 351.  
Бонинъ-Сима (остр.)—302.  
Бонъ (Bone) (мысь)—78, 167.  
Бордо (портъ)—60.  
Борнгольмъ (островъ) — 26, 267.  
Борнео (остр.)—210, 224.  
Босфоръ (проливъ)—81, 83, 344.  
Бремергафенъ—263, 264.  
Брестъ (портъ) — 28, 29, 37,  
54, 162, 163, 165, 166, 337.  
Brothers (маякъ)—351.

## В.

Вандименовъ проливъ—309.  
Ванкуверъ—309.  
Ванъ-Фонгъ (бухта) — 236, 237,  
241, 242, 245, 246, 297.  
Виго (портъ)—36, 37, 38, 39, 40,  
47, 49, 74, 83, 163, 337, 345,  
348, 349.  
Владивостокъ (портъ) — 5, 10,  
12, 13, 14, 15, 19, 57, 82,  
112, 122, 136, 137, 138, 141,  
143, 144, 146, 147, 187, 211,  
213, 216, 222, 224, 226, 227,  
230, 232, 240, 241, 244, 247,  
257, 278, 279, 286, 287, 289,  
293, 299, 301, 302, 303, 304,  
306, 307, 308, 309, 321, 323,  
325, 339, 350.  
Восточно-Китайское море — 322,  
325.  
Восьмиградусный проливъ—285.  
Высокая гора (у Портъ-Артура)—  
67, 112.

## Г.

Гаага—269.  
Габунъ (рѣка, фр. кол.)—56, 58,  
59, 60, 61.

Гавръ (портъ)—360.  
Галлоперъ (маякъ)—37.  
Гамбургъ—63, 99.  
Hapish (островъ)—351.  
Гвардафуй (мысь)—101, 358.  
Германія—56.  
Гибралтаръ (проливъ, портъ) —  
29, 39, 77, 167, 271, 337,  
345, 348.  
Гиринъ—293.  
Голландія—113, 130.  
Гонгъ-Конгъ (портъ)—212, 343.  
Гонолулу—309.  
Горнъ (мысь)—343.  
Great Fish Bay—60, 61, 62, 63,  
64.  
Гунжулинъ—293.

## Д.

Dayot Port—242.  
Даваръ (портъ)—38, 50, 52, 53,  
54, 55, 56, 57, 58.  
Данія—268, 270, 347.  
Дарданеллы (проливъ)—81, 83,  
344, 354.  
Dar-es-Salam (портъ)—171, 359.  
Дедалусъ (маякъ)—357.  
Делагоа (бухта)—67.  
Джедда—357.  
Джибути (портъ)—2, 8, 57, 85,  
86, 93, 96, 97, 98, 99, 100,  
101, 104, 108, 112, 121, 170,  
171, 210, 211, 218, 223, 255,  
256, 257, 261, 274, 276, 277,  
278, 279, 282, 285, 289, 331,  
332, 333.  
Джуби (мысь)—347, 348.  
Diamond (мысь)—290, 291.  
Диго-Гарсія (остр.) — 193, 345.  
Диго-Суарець (бухта, портъ) —  
77, 85, 98, 99, 103, 106, 107,  
108, 109, 110, 111, 115, 116,  
118, 121, 140, 217, 221, 222,  
223, 225, 227.

Добрая Надежда (мысь)—69,  
139, 140, 216, 223, 336, 343,  
345, 359.

Доггеръ-Банка—31, 32, 36, 42,  
46.

Дувръ (портъ)—37, 162, 163.

Дурбанъ (портъ)—60.

## Е.

Европа—31, 60, 66, 111, 183,  
302, 304, 346, 358.

Египеть—88, 170, 354.

## Ж.

Желтое море—13, 302, 309, 328,  
339.

James St (мысь)—227, 233, 293.

## З.

Занзибаръ (островъ)—358, 359.

Zaffarin (острова)—271, 273.

Зебеуръ (остр.)—344, 351, 353.

Зебергетъ (островъ)—357.

Зеленаго Мыса острова—345, 346.

Zi - ka - wei (метеор. станція)—  
240.

Зондскій архипелагъ—116, 128,  
131, 132, 143, 193, 221, 255,  
289, 304, 343.

Зондскій проливъ—100, 116, 278.

## И.

Игольный (мысь)—69.

Измаилія (станц. Суэц. кан.)—  
89, 90, 275, 354.

Индія—358.

Индійскій океанъ—38, 57, 69,  
100, 101, 104, 122, 125, 126,  
134, 138, 140, 143, 146, 148,  
182, 186, 194, 217, 218, 220,  
221, 254, 256, 282, 284, 288,  
304, 305, 344.

Испанія—138.

## І.

Іокогама—287, 309, 352, 357.

Іокосуко (портъ)—187.

## К.

Кадиксъ (портъ)—166, 337.

Каиръ (городъ)—92.

Каламата (бухта)—167.

Калькутта—352.

Камарэ (бухта)—166.

Камрангъ (бухта)—205, 207,  
213, 214, 215, 216, 217, 225,  
227, 228, 229, 231, 232, 234,  
235, 236, 237, 243, 293, 294,  
305.

Канарскіе острова—54.

Капштадтъ—64, 67, 107, 113.

Кардифъ—347.

Карлосъ (островъ)—20, 23.

Каролинскіе острова—343.

Картагена (портъ)—337.

Каттегатъ (проливъ)—160.

Квантунгскій полуостровъ—1,  
287.

Киль (портъ)—29, 262.

Китай—11, 343.

Кіау-Чау—241.

Кіу-Сіу (остр.)—322.

Кобе (портъ)—187, 309, 352.

Коломбо (портъ)—57, 100, 279,  
285.

Коморо (островъ)—102, 171.

Константинополь—80, 83, 350.

Корея—187, 240, 241.

Корейскій проливъ—1, 25, 144,  
299, 301, 302, 303, 304, 306,  
307, 308, 310, 312, 327, 328,  
329.

Согсубіон (бухта)—162.

Корсаковскій постъ—287.

Кохинхина—219, 221.

Красное море — 2, 73, 75, 85,  
93, 94, 95, 100, 170, 276,  
282, 334, 344, 345, 346, 350,  
353, 354, 356, 358.  
Критъ (островъ)—78, 158, 165,  
257, 273, 335.  
Кронштадтскій рейдъ — 15, 16,  
17.  
Кронштадтъ—1, 3, 10, 16, 17,  
18, 21, 66, 79, 112, 153, 155,  
156, 157, 183, 259.  
Куа-бе — 242, 246, 295, 296,  
298, 308, 312, 313.  
Курильскіе острова — 287, 343.  
Кэптоунъ—139.

## Л.

Лабуанъ—116, 210, 224.  
Лаккадивскіе острова—285.  
Ламаншъ (проливъ)—270.  
Лампонгъ (бухта)—112, 113, 255.  
Лангеландъ (островъ)—27.  
Лаперузовъ проливъ — 240, 287,  
293, 302, 303, 321.  
Ласъ-Пальмасъ—348, 349.  
Либавъ (Портъ Императора Але-  
ксандра III)—1, 8, 9, 10, 16,  
20, 23, 26, 29, 57, 81, 121,  
134, 137, 152, 153, 155, 157,  
158, 159, 168, 183, 216, 220,  
222, 255, 258, 259, 260, 261,  
264, 266, 268, 269, 272, 331,  
337, 340, 346, 347, 348, 349,  
352, 353, 358, 359, 360.  
Либрвиль (портъ)—59, 60, 98,  
127.  
Лиссабонъ — 274, 337, 347, 348,  
349.  
Лиу-Киу (остр.)—322, 323.  
Лондонъ—39, 93.  
Лопесъ-С. (мысъ, бухта)—59.  
Луи-С. (портъ)—99.  
Люцонъ (остр.)—309.

## М.

Маврикія Св. островъ—99, 345.  
Мадагаскаръ (островъ)—12, 13,  
47, 53, 67, 72, 73, 74, 77, 79,  
85, 98, 104, 105, 107, 108,  
109, 111, 113, 114, 120, 121,  
122, 125, 127, 128, 129, 130,  
131, 133, 134, 135, 137, 138,  
139, 140, 141, 142, 145, 146,  
147, 148, 149, 169, 172, 179,  
181, 182, 184, 186, 189, 192,  
193, 194, 217, 218, 221, 224,  
227, 246, 305, 343, 344, 358.  
Мадридъ—349.  
Малага (портъ)—164, 165, 168.  
Малакка (полуостр., городъ)—  
186, 209.  
Малакскій проливъ—126, 131,  
206, 207, 208, 210, 211, 221,  
224, 279, 289, 290, 291, 292,  
293, 343, 358.  
Малайскій архипелагъ—57.  
Мальдивскіе острова—255, 285.  
Манджурія—1, 122.  
Манилла—318.  
Manchester—317.  
Марансетра (поселокъ)—111.  
Маріанскіе острова—343.  
Магу-С. (проливъ, островъ,  
портъ)—67, 73, 105, 107,  
109, 110, 111, 120, 124, 140,  
141.  
Марокко—50.  
Маюнга — 99, 104, 111, 120,  
141, 222.  
Менай (заливъ, бухта)—359.  
Ментавей (островъ)—255.  
Мирбатъ (бухта)—281, 282, 283,  
285, 286.  
Міако (остр.)—322.  
Моджи—352.  
Мозамбикъ—99, 104, 110.  
Мукденъ—146, 188, 222.

## Н.

- Нагасаки (портъ)—187.  
 Ниборгъ—337.  
 Никобарскіе острова—207, 279, 286.  
 Нипонъ (островъ)—321.  
 Носси-бе—47, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 106, 108, 110, 111, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 131, 133, 134, 137, 141, 142, 145, 150, 152, 169, 171, 173, 174, 182, 185, 186, 189, 192, 194, 203, 204, 216, 218, 221, 222, 223, 225, 227, 275, 305.  
 Ньюкастль—261, 274.

## О.

- Одесса — 76, 81, 83, 221, 273, 309, 349.  
 Ораніенбаумъ—259.  
 Остъ-Индіа—278.  
 Охотское море—287.

## П.

- Padagan (маякъ)—215.  
 Па-де-Кале—46.  
 Парижъ—41, 54, 55, 85.  
 Pedra Branca (остр.)—210.  
 Перимъ (островъ)—96, 277, 343, 358.  
 Пескадорскіе острова—11, 116, 186, 187, 302.  
 Петербургъ—3, 16, 38, 54, 60, 63, 99, 111, 120, 122, 127, 129, 133, 134, 140, 146, 147, 148, 149, 153, 156, 164, 168, 170, 213, 224, 228, 229, 234, 235, 236, 240, 246, 259, 266, 279, 297, 331, 333, 349, 353.

- Петергофъ—10, 11.  
 Печилійскій заливъ—11.  
 Пилось (бухта)—167.  
 Цирей (портъ)—86, 168, 169, 331.  
 Понтеведра (бухта)—163.  
 Порось (островъ)—336.  
 Португалия—63, 158.  
 Портъ-Артуръ—2, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 19, 57, 67, 108, 109, 111, 112, 116, 121, 122, 137, 141, 142, 143, 145, 151, 187, 250, 274, 339.  
 Портъ-Сандъ—85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 93, 100, 150, 169, 170, 222, 223, 255, 274, 276, 331, 334, 335, 336, 354, 360.  
 Pulo-Way—286, 291.

## Р.

- Расъ-Гафунъ(Ras-Hafun)(мысь)—101, 102, 103, 171.  
 Расъ-Судръ (бухта)—333.  
 Ревель (портъ)—9, 10, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 72, 73, 157, 158.  
 Рига—260.  
 Ріу (Ріоу) (островъ)—236, 292.  
 Россія—1, 2, 6, 41, 42, 79, 87, 114, 119, 125, 142, 144, 150, 152, 158, 164, 168, 181, 182, 184, 185, 213, 228, 248, 250, 251, 254, 255, 256, 274, 292, 301, 305, 331, 336, 340, 346, 348, 349, 354, 357, 359, 360.

## С.

- Сабангъ—332.  
 Саламинъ (бухта)—336.  
 С.-Винцентъ (мысь)—345, 349.  
 Сангарскій проливъ—187, 302, 303, 323.

Сандвичевы острова—343.  
 С.-Франциско—240, 309, 343.  
 Сасебо (портъ)—187.  
 Сахалинъ—287.  
 Сайгонъ — 128, 129, 146, 207,  
 213, 214, 217, 223, 224, 225,  
 227, 228, 229, 230, 232, 234,  
 235, 237, 241, 244, 278, 293,  
 296, 298, 308, 309, 313, 316,  
 343.  
 Севастополь—76, 274, 331, 332,  
 333, 336, 344, 349, 350.  
 Сейшельскіе острова—193, 198.  
 Сивокъ (остр.)—309, 322.  
 Сингапуръ (портъ)—110, 111,  
 209, 210, 211, 212, 224, 236,  
 243, 286, 291, 292, 304.  
 Сицилія (островъ)—78.  
 Скагенъ (мысь)—27, 28, 29, 30,  
 38, 43, 76, 152, 159, 160,  
 161, 162, 165, 255, 266, 268,  
 269, 273, 337, 347, 348.  
 Соединенные Штаты—11, 41.  
 Сокотра (остр.)—255, 280, 282.  
 Соляное Большое озеро—89, 90,  
 92.  
 Спартель (мысь)—349.  
 Средиземное море—2, 39, 49,  
 81, 82, 112, 147, 158, 164, 165,  
 168, 169, 171, 272, 345.  
 Start Point—270.  
 Столовая гора (Африка)—69.  
 Суда (бухта)—28, 51, 52, 74,  
 76, 78, 79, 82, 83, 84, 86,  
 104, 112, 121, 153, 159, 164,  
 165, 167, 168, 169, 255, 262,  
 272, 273, 274, 277, 332, 334,  
 335, 336.  
 Суматра—143, 207, 255, 286,  
 290.  
 Сурупъ (остр.)—260.  
 Суэцкій заливъ — 91, 95, 170,  
 276.  
 Суэцкій каналъ—51, 57, 74, 85,  
 87, 88, 89, 90, 91, 92, 100,

169, 170, 255, 257, 274, 275,  
 334, 343, 344, 350, 354, 355,  
 360.  
 Суэць (портъ)—85, 89, 90, 91,  
 92, 93, 94, 95, 96, 170, 255,  
 275, 333, 334, 336, 344, 350,  
 351, 353, 354, 355, 357, 358,  
 360.  
 Сѣверное море—11, 29, 32, 36,  
 38, 39, 40, 42, 46, 47, 48,  
 60, 94, 162, 163, 269, 270,  
 337.

## Т.

Таиръ (остр.)—344, 351, 352,  
 353.  
 Таматава — 99, 107, 109, 110,  
 111, 114.  
 Тангъ-Тангъ (бухта)—114, 115,  
 117.  
 Танжеръ (портъ)—26, 28, 29,  
 38, 48, 49, 50, 51, 52, 53,  
 54, 74, 75, 77, 84, 85, 105,  
 117, 127, 139, 140, 153, 159,  
 161, 162, 163, 164, 165, 166,  
 167, 255, 271.  
 Телинъ (городъ)—210, 224.  
 Тейкаръ-Сари (островъ)—220.  
 Тиморъ (островъ)—131.  
 Тихій океанъ—2, 3, 4, 7, 8, 11,  
 14, 136, 138, 145, 226, 228,  
 289, 304, 309.  
 Толбухинъ маякъ—17.  
 Тонкинъ—131, 217, 228.  
 Трансундъ (рейдъ)—17, 220.  
 Графальгаръ (мысь) 271.  
 Тринкомали (портъ)—100.  
 Тунисскій заливъ—165, 167.  
 Туранъ (бухта)—286.  
 Турція—81, 333.

## У.

Уэссанъ (островъ)—37, 162, 165.

## Ф.

- Факкебіергъ (маякъ)—27, 159,  
161, 163, 267, 268.  
Ферроль (портъ)—166, 337.  
Филиппинскій архипелагъ—287,  
343.  
Финистерре (мысь)—37, 163,  
345, 347.  
Фолькстонъ (мысь)—163.  
Формоза (островъ)—116, 186,  
309, 312, 322.  
Формозскій проливъ—11, 309,  
343.  
Франція—41, 43, 59, 108, 116,  
128, 227, 228, 234, 243, 297,  
332.  
Фредериксгафенъ—28, 161.

## Х.

- Хакодате (портъ)—187.  
Ходейда—353, 356.

## Ц.

- Цеута (портъ)—271.  
Цейлонъ (островъ)—100, 285, 286.  
Цукуръ (остр.)—344.  
Цусима (островъ)—144.

## Ч.

- Чагосъ (острова)—204, 343.  
Чемульпо (портъ)—2.

- Черное море—2, 14, 76, 78, 79,  
82, 147, 340, 344, 353, 354.  
Чифу (портъ)—11.  
Чусанскій архипелагъ—11, 146,

## Ш.

- Шанхай (портъ)—11, 241, 306,  
308, 309, 328, 351.  
Шахэ (рѣка)—57.  
Шербургъ (портъ)—28, 37, 161,  
337.  
Shearwater Bay—64, 65.  
Шоазель (портъ)—111.  
Шотландскіе острова—347.

## Ю.

- Южно-Китайское море—11, 126,  
131, 146, 210, 212, 218, 280,  
292, 304, 309, 343.

## Я.

- Ява—143  
Японія—1, 3, 4, 6, 11, 12, 19,  
31, 42, 46, 57, 82, 85, 93,  
98, 99, 108, 111, 113, 127,  
130, 137, 158, 170, 187, 193,  
228, 234, 236, 287, 289, 299,  
302, 309, 317, 318, 321, 323,  
325, 331, 332, 333, 334, 339,  
343, 344, 345, 356.  
Японское море—134, 136, 137,  
138, 248, 287, 302, 339.

1347