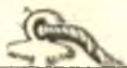


К. ОСИПОВ

355.48

074.

P31280



*Адмирал*  
**МАКАРОВ**



ОГИЗ-ГОСПОЛИТИЗДАТ

1943





К. ОСИПОВ

*Адмирал*  
**МАКАРОВ**



---

ОГИЗ • ГОСПОЛИТИЗДАТ • 1943









# 1

## Юные годы



Наледеко от Черного моря, при слиянии рек Ингула и Буга, среди просторных степей раскинулся город Николаев. Все в этом городе говорило о его назначении—служить опорным военным пунктом для создающегося Черноморского флота. Город был заранее распланирован. Он не выросал постепенно, как другие города, вбирая в себя окраины, а сразу принял определенную форму и размеры. Все улицы пересекались под прямыми углами, тротуары и мостовые были широкие, перед домами были высажены чинными рядами акации и липы, в установленных местах устроены обширные квадратные площади. Улицы назывались: Потемкинская, Фалеевская, Глазенаповская—в честь адмиралов—и, конечно, непременно Соборная. На центральной площади, перед большим бульваром, на котором

летом всегда играл флотский духовой оркестр, стоял памятник адмиралу Грейгу. Тут же помещалась гауптвахта, а неподалеку—морское собрание. За рекой виднелись большие доки, где строились военные корабли.

Это был город военных моряков, город, в котором были сильны традиции флота.

Здесь, в Николаеве, родился в 1848 году один из замечательнейших моряков XIX века—Степан Макаров.

Отец его Осип Федорович Макаров имел в то время чин прапорщика. Семья была большая: три сына и две дочери. Жили в небольшом собственном домике, безбедно, но чрезвычайно скромно. Каждый рубль был на счету. Когда Степану было девять лет, умерла его мать. Через год отец его женился вторично, на вдове одного артиллерийского поручика. А еще годом позже в судьбе маленького Степана произошла другая важная перемена: все семейство переехало из Николаева на Дальний Восток.

Осип Федорович Макаров получил должность адъютанта флотского экипажа в Николаевске-на-Амуре. Рачительный хозяин, он здесь быстро обжился: купил домик и обзавелся хозяйством.

По пути на новое местожительство Макаров заезжал в Петербург ходатайствовать о принятии трех своих сыновей на казенный счет в морские учебные заведения. Генерал-адмирал уважил его просьбу. Один сын был зачислен в Петербург, двое других— в Николаевск-на-Амуре.

Степана определили в только что открытое в



Николаевске-на-Амуре техническое училище морского ведомства.

В сентябре 1858 года десятилетний Макаров выдержал вступительный экзамен и поступил в низшее отделение училища.

Обстановка, в которой он оказался, на первых порах очень разочаровала его. Вокруг сквернословили, дрались, старшекласники обижали младших, процветал картеж и даже пьянство. Администрация училища смотрела сквозь пальцы на эти нравы, начальник читал длинные, прескучные нотации, которых никто не слушал, надзиратели бранились, налагали взыскания, но в общем все оставалось по-старому. В случаях особых, из ряда вон выходящих проступков начальство прибегало к розгам. В течение нескольких дней экзекуция служила предметом оживленных толков, а затем жизнь вступала в свою колею. Летом старшекласники направлялись на практику на суда Сибирской флотилии, младшие оставались одни и, пользуясь отсутствием гнетущего произвола старших, принимались шалить с особенным неистовством.

Вероятно, именно в эти годы родилось и на всю жизнь укрепилось в Степане Макарове отвращение к беспорядку, к недисциплинированности во всех ее проявлениях. Не будучи в силах бороться со столь раздражавшей его атмосферой озорства, он противопоставил ей свое личное подчеркнуто благонаправное поведение. Головорезы-однокашники дразнили его, звали маменькиным сынком и подлизой, преподаватели отличали его, а так как у мальчика обнаружались

недюжинные способности, многие из них давали ему частные уроки вне рамок учебной программы. Любопытно, что на устраивавшиеся офицерами любительские спектакли приглашались только два человека из воспитанников: фельдфебель и Макаров.

Спустя пять лет после поступления в училище Макаров получил назначение на Тихоокеанскую эскадру. Повидимому, он обратил на себя внимание адмирала Казакевича, потому что тот назначил его флагманским кадетом, с тем чтобы по прибытии в столицу определить в Морской корпус.

Летом 1863 года юный Макаров вступил на борт корвета «Богатырь», где ему предстояло нести свою первую службу. На этот раз ему благоприятствовала удача. Командующий эскадрой Андрей Александрович Попов, один из наиболее образованных людей тогдашнего русского флота, прекрасно отнесся к новому кадету. Под влиянием Попова и старшего офицера на корвете Тыртова в юноше снова вспыхнула пошатнувшаяся было в стенах училища горячая любовь к морю и окрепло убеждение, что морская стихия есть истинное призвание его.

В течение многих лет корвет «Богатырь» был в глазах Макарова образцом военного корабля. В свою очередь юный кадет расположил тут всех к себе. Сам он скромно приписывает это своему возрасту. «На «Богатыре»,—записывал Макаров в дневнике,—я также встретил радушный прием; между большими одному маленькому всегда хорошо, меня баловали, как ребенка».

Но Макаров и в самом деле заслуживал такое

отношение к себе. Его скромность, деловитость, усердие, добросовестное исполнение обязанностей—все то, что навлекало на него насмешки товарищей в училище,—на корвете высоко ценилось. К тому же юноша, которому не исполнилось еще полных пятнадцати лет, держался всегда с неизменным тактом, особенно ярко проявившимся во время длительной стоянки эскадры у берегов Сан-Франциско.

Макаров горячо привязался к двадцатилетней дочери американского моряка Кэт Сельфридж, невесте одного из офицеров русской эскадры. Это было чистое, платоническое чувство, много способствовавшее облагораживанию его натуры. Вся семья Сельфридж очень полюбила молодого кадета. Для Степана, рано лишившегося матери, культурная обстановка в доме американского командора и ласковый прием, который ему там оказали, значили очень многое.

«Познакомившись в С.-Франциско с семейством Сельфридж, я нашел все, что искал,—писал Макаров в дневнике.—Семейство—самое милое, с прекраснейшими правилами, с детскою скромностью; и в этом семействе все меня полюбили, как родного, радовались, когда я приезжал к ним, и скучали, когда я уезжал».

Дом Сельфридж посещался всеми офицерами эскадры, и все они могли наблюдать тактичное, исполненное достоинства поведение своего юного соотечественника. Сам адмирал отметил это. Когда в 1864 году прибыл приказ списать Макарова с «Богатыря», чтобы с почтовым пароходом отправить его в Николаевск, командир эскадры сказал ему:

— Все время вы вели себя хорошо; это доказывает уже тем, что вас все любили. Возьмите ваше поведение у Сельфридж: оно было прекрасно...

Попов говорил это «с большими расстановками, голос его был более мягок и нежен, чем когда-нибудь».

Адмирал и кадет поцеловались. «Я пошел прощаться в кают-компанию,—записал в дневник Макаров.—Грустно мне было, слезы не переставали литься ручьем, я даже не мог сказать: прощайте и только жал им руку».

Через два года Макаров писал: «Расставаться со своим судном гораздо больнее, чем расставаться с родным городом или с родительским домом. Проживя год в той же каюте, вы узнали товарищей, как самого себя, и, несмотря на их недостатки, вы их любите, как каждый любит себя, зная свои недостатки. Когда я прощался с «Богатырем» в 1864 г., оставаясь в Ситхи, я плакал целый день».

После отплытия «Богатыря» Макаров в ожидании нужного ему парохода занялся изучением нравов туземного населения Ситхи, описанием входов на рейд и собиранием материалов об экономическом состоянии края.

И в дальнейшем юноша не перестает зорко наблюдать за всем, что встречается на его пути. В Канайских угольных копях он поражается и негодует по поводу каторжных условий труда рудокопов и нищенского заработка их; на Кадьяке задумывается над судьбой алеутов, занимающихся с риском для жизни охотой на морского зверя ради жалких грошей,

выплачиваемых им Российско-Американской компанией.

Подъезжая к Аяну, Макаров испытал еще неизданное им удовольствие. Капитан пассажирского парохода «Александр II», на котором Макаров совершал свое путешествие, разрешил ему стоять четвертую вахту. Это привело юного кадета в восторг. «На «Богатыре» я стоял подвахтенным на баке,— записывал он в дневнике,—и ночью трудно было отстоять, а на «Алексаднре», ходя ночью по палубе полным командиром и посматривая то на компас, то на паруса и переставляя их по усмотрению, время проходило почти незаметно».

Когда-то Суворов восклицал:

«Я никогда не устану повторять, что кто годится на первую роль, непригоден для второй».

Макаров мог бы повторить эти слова. С юных лет он поставил себе задачей стать на корабле полным хозяином, чтобы иметь возможность осуществить возникавшие в его мозгу планы улучшений и преобразований, во всеоружии встречать бури и вражеские корабли.

В октябре Степан Макаров вернулся в Николаевск-на-Амуре. Из поступления в Петербургский корпус ничего не вышло, и он снова оказался в стенах того же морского училища. Но положение его теперь изменилось: ему поручили заниматься с воспитанниками младших отделений, а вскоре назначили фельдфебелем всего училища. Эта должность давала ее обладателю большую дисциплинарную власть и в то же время неизбежно доставляла массу неприятностей, так как

всегдашняя любовь к порядку и дисциплине побуждала его к решительной борьбе с сорванцами.

Макаров в этот период много и напряженно работал. Большую помощь оказывал ему преподаватель истории и географии К. Якимов: он давал ему бесплатно частные уроки, снабжал в неограниченном количестве книгами из офицерской библиотеки, которой заведывал, вообще был внимательным наставником и добрым другом.

Одна книга особенно понравилась Степану Макарову. То была «Семейная хроника» Аксакова.

«Увлекаюсь этой книгой,—записывал он в дневнике,—и нахожу много общего: также не нахожу среди товарищей друга. Как тот находил покровительство одного из наставников, так и я был постоянно любим учителями, за что товарищи чрезвычайно меня ненавидели и даже, чтобы очернить меня в глазах друг друга, они выдумывали, как будто я пересказывал все директору».

Как все твердые и принципиальные люди, Макаров, если он был убежден в своей правоте, следовал только велениям собственной совести и разума. В зрелом возрасте он часто становился в оппозицию высшему начальству, заслужив у него репутацию демократа и вольнодумца. В юности же он казался наиболее бесшабашным кадетам чересчур ревностным и примерным учеником. В обоих случаях он шел своей дорогой, не смущаясь распространяемыми о нем слухами.

В эти месяцы Макаров окончательно превратился в моряка: не формально, а внутренне убедившись

во всепоглощающей силе своей склонности к морскому делу. Многообразные впечатления дальнего плавания отслаивались теперь в его сознании. В перспективе все становилось яснее. Он понял, что не может уже жить без моря. Самые трудности морской службы казались ему заманчивыми. Вспоминая в один декабрьский бурный вечер, каково бывает в такую погоду на корабле, он пишет:

«Нужно простоять четыре часа на мостике, не сводя глаз с парусов, которые грозят или сломать рангоут или самим разорваться. Волны, ударяясь о борт, разбиваются и окатывают вас с ног до головы. Ну, как тут не пожалеть такого страдальца, подумает другой. А вот и нет—удовольствие в свежую погоду может испытать только моряк, когда, сдавши вахту другому, спускается вниз, снимает с себя мокрое платье, надевает сухое и обогревшись ложится на койку, где с полным спокойствием скоро засыпает».

И вот, наконец, закончилась учеба в надоевшем Новониколаевском училище.

В апреле 1865 года состоялись выпускные экзамены. Макарова экзаменовали основательно: например, по астрономии его спрашивали почти полтора часа. Он окончил с наилучшими из всего выпуска отметками: по геометрии, прямолинейной тригонометрии, навигации, астрономии и по поведению—12 баллов, по восьми предметам—11 баллов, по трем предметам—10 баллов и только по двум—ниже 10 баллов. Следующий по успехам воспитанник получил в среднем 7,3 балла, т. е. гораздо меньше Макарова.

Макаров был представлен к производству не в кондукторы флотских штурманов, а сразу в корабельные гардемарины.

Началась морская служба.

Молодой Макаров попрежнему был ревностен в работе и попрежнему олицетворял собой дисциплину. Случилось как-то, что старший офицер несправедливо разнес его. Он был горько обижен, так как сознавал незаслуженность выговора, но даже наедине с самим собой всецело остается в рамках дисциплины, и в его дневнике появляется характерная запись: «Что же делать, не спорить же с начальством».

А когда однажды Макарова посадили на салинг за то, что во время его дежурства, в качестве старшего на фор-марсе, у марсового матроса случилось упущение, он нашел наказание вполне обоснованным и в своем дневнике одобрил начальника за строгость.

В ноябре того же года Макаров был назначен на флагманский корвет. Его добросовестное отношение к морской службе обеспечивало ему симпатии командиров. Командир корвета Лунд предложил молодому гардемарину столоваться у него. Макаров, чуждый чувства зависти и очень хорошо отзывавшийся о всех тех, кто заслуживал этого в его глазах, посвятил в дневнике запись Лунду. Эта запись свидетельствует, что он уже в молодые свои годы умел критически разбираться в характерах и взаимоотношениях людей, а также—что его мнение о людях отнюдь не определялось их отношением к нему. «Несмотря на мое уважение к нему (Лунду.—К. О.) как человеку,



я не люблю его как капитана, вернее сказать, мне жаль его... Он о команде заботится, а та его не любит, и он понемногу ее ненавидит».

Макаров рано начал задумываться над психологической основой умения управлять людьми, столь важного для командира.

В обращении с товарищами он был неизменно корректен и ровен, не переносил фамильярностей и к тому же был очень обидчив—черта, мало способствовавшая его дружбе с развязными младшими офицерами.

Однако в этом образцовом, всегда подтянутом гардемарине билось горячее сердце и бродили юношеские мечты и чувства. «Фантазия у меня всегда была игривая,—записывает он в дневнике,—еще маленький я всегда любил сидеть где-нибудь в углу не примеченный и возводить умом разные хрустальные замки, воображая себя сильным и ловким, преодолевающим разные трудности».

Действительность не благоприятствовала, однако, розовым мечтам. Друзей Макаров не находил себе. С отцом он все более расходится, мачеха никогда не была близка ему, вся бытовая обстановка Николаевска противна и чужда. У молодого гардемарина иногда появляются даже мысли о самоубийстве. Ему хочется живого, настоящего дела, большой, целеустремленной борьбы, в которой потонули бы маленькие неудачи и уколы самолюбия, которой можно было бы отдать себя всего без остатка.

«Желал бы, чтобы была война,—воскликает он в дневнике,—только поскорее, пока я еще не обабился,

а теперь, пока кровь кипит, кажется ничего бы не боялся».

Макаров был очень скромен и целомудрен в обращении с женщинами, но кипящая молодая кровь звала его не только к борьбе, но и к любви. «...Я понимаю Нельсона, который после Абукирского сражения запятнал себя страстью, не подобающею герою»,—писал он. И потом: «Нет ничего легче, как увлечься хорошенькою и умною девушкой». Он мечтает о девушке-друге, и оттого, что мечты долго не сбываются, возникает ощущение одиночества, какой-то смутной тоски. Часто мысли его возвращаются к Кэт Сельфридж, которая и теперь представляется мне чем-то неземным».

Энергичной деятельностью Макаров хочет заглушить внутреннюю неудовлетворенность. Главный вопрос для него теперь—пройдет ли его производство в корабельные гардемарины? Надо отдать должное начальникам Макарова: они сделали все, что могли.

«Прося ходатайства вашего превосходительства о Макарове,—писал один из них,—я со своей стороны осмеливаюсь уверить, что Макаров будет одним из лучших морских офицеров молодого поколения, и если перевод из корпуса флотских штурманов во флот есть отличие, то Макаров вполне этого достоин».

Но тут возникло серьезное затруднение: морское министерство затребовало справку о дворянском происхождении Степана Макарова, без чего, по существовавшим законам, невозможно было производство в корабельные гардемарины. К счастью оказалось, что отец Степана получил офицерский чин и связан-

ное с этим дворянство за год до рождения сына. Если бы Степан родился годом раньше, перед ним навсегда была бы закрыта дорога к командным должностям.

В конце концов кадета Макарова произвели в гардемарины.

Теперь новая тревога: назначат ли его в дальнее плавание или придется корпеть на берегу? Без протекции трудно попасть в плавание, и Макаров страшно волнуется. Но и здесь все улаживается: его назначают на фрегат «Дмитрий Донской», на котором он совершает два плавания по Атлантическому океану, блестяще сдает поверочные испытания; в мае 1869 года Макаров производится в мичманы.

Началась самостоятельная, «настоящая» служба.

## 2

### *Русско-турецкая война*

**М**ичман Макаров был назначен на двухбашенную броненосную (канонерскую) лодку «Русалка». В скором времени корабль, на котором плавал Макаров, потерпел аварию. Молодой мичман тщательно ознакомился со всеми обстоятельствами аварии, и здесь впервые сказалось его умение сопоставлять факты, систематизировать их и делать обобщающие выводы. Он пришел к заключению, что пробоина в подводной части судна не будет иметь особенно тяжелых последствий, если будут соблюдены такие условия:

1. Каждый междудонный отсек должен находиться в таком положении, чтобы его можно было быстро и притом герметически отделить от остальных частей корабля.

2. Должна быть устроена система трубопроводов, с помощью которых можно выкачивать воду машинными помпами из каждого отделения.

3. Всегда должен иметься наготове пластырь для заделки пробойны. (Для этой цели нужно установить на корабле тросы, с помощью которых можно быстро подвести пластырь к пробойне.)

4. Нужно иметь возможность немедленно после получения судном пробойны узнать, в каком отделении течь образовалась и до какой высоты поднялась вода.

Наиболее интересным в этих условиях является третий пункт. Макаров предложил видоизменить пластырь, которым обычно пользовались при заделке пробойны. Для этой цели пользовались парусом. Но при подведении паруса к поврежденному днищу острые края пробойны рвали парусину. Приходилось шпиговать парус, и на это уходило много времени. Макаров выдвинул очень простую идею: надо заблаговременно приготовить пластырь; просмолить парусину и держать пластырь про запас в готовом виде.

Со всегдашней обстоятельностью и деловитостью Макаров развил это свое предложение: он составил подробное наставление, как пользоваться пластырем, целую инструкцию, подобно инструкциям на случай пожара. Им были предложены также некоторые улучшения в системе водоотливных труб.

В 1870 году в «Морском сборнике» появилась статья Макарова: «Броненосная лодка «Русалка»: изучение пловучести лодки и средства, предлагаемые для усиления этого качества». Эта статья нашла себе высокую оценку у командующего броненосной эскадрой адмирала Бутакова и явилась одной из причин производства молодого Макарова в следующий чин.

Полтора года прослужил мичман Макаров на «Русалке». Это было уже двенадцатое судно, на котором он плавал. Близился день Нового года, когда публиковались списки наград и повышений. Подобно большинству своих товарищей, Макаров надеялся найти в них свою фамилию и не обманулся: 1 января 1871 года его произвели за отличие в лейтенанты. Столь быстрое производство являлось редчайшим случаем в практике морской службы.

Макаров был переведен на винтовую шхуну «Тунгус». Он совершил на ней плавание из Кронштадта на Дальний Восток. Одно время он выполнял обязанности старшего офицера и надеялся по прибытии стать командиром шхуны, но эта надежда не оправдалась. Макаров был уязвлен и разочарован. Перспектива служить под начальством нового командира не улыбалась ему. Снова появилась мысль выйти в отставку и перейти на службу в торговый флот, где он, с его опытом и репутацией, мог бы получить ответственную, хорошо оплачиваемую должность на большом судне. Но в это время пришла телеграмма из Петербурга: Макарова вызывали туда с предписанием поступить в распоряжение адмирала Попова.

А. А. Попов конструировал особые круглые суда, прозванные «поповками», и вытребовал Макарова для работы в области непотопляемости судов. Этот важный вопрос не пользовался тем вниманием, которого он по праву заслуживал. В одной из многочисленных статей, посвященных этой проблеме, Макаров справедливо указывал: «Несмотря на всю важность непотопляемости, корабельные инженеры, ставящие переборки—не специалисты в помпах, а механики, занимающиеся помпами, не хотят понять переборки. Флотские же офицеры считают, что это дело техники».

Настаивая на том, чтобы при постройке корабля уделялось больше внимания вопросам непотопляемости, Макаров предлагал производить испытания переборки посредством налива воды в отсеки, а не посредством простого полива переборок из брандспойта, как делалось до тех пор.

Далее, Макаров предложил выделить специальное судно для обучения личного состава борьбе с опасностью от пробоин. «Человек так создан, что он пойдет на верную смерть, если опасность ему знакома, но его пугает даже шум трюмной воды, если он к этому не привык»,—писал Макаров, обосновывая свой проект.

Четыре года прослужил Макаров под начальством Попова. Груды бумаг с выкладками, чертежами и сложными расчетами, сохранившиеся от этого времени в архиве Макарова, наглядно свидетельствуют о громадной работе, проведенной им. К тому же приходилось бороться с обычной косностью и бюрократи-

ческой рутинной царских канцелярий, вступать в конфликты, наживать врагов, вести чернильную войну, которую так не терпел Макаров.

«Я горжусь тем, что не получил никогда ни одной благодарности даже на словах,—писал Макаров в 1886 году,—а продолжаю настойчиво заниматься им (т. е. вопросом о непотопляемости) 15 лет».

Работать с Поповым было нелегко: будучи способным человеком и отличным моряком, он отличался в то же время необычайной вспыльчивостью, бывал резок, и для самолюбивого, прямолинейного Макарова служба у такого начальника была чревата многими горькими минутами.

Но, как известно, нет худа без добра: четыре года работы у требовательного адмирала принесли ту пользу Макарову, что он изучил во всех тонкостях судостроительное дело и судовую механику. Эти знания вскоре оченьгодились ему.

---

С конца 1876 года сделалась очевидной неизбежность войны с Турцией. Главное беспокойство при этом внушало положение дел на Черном море. По условиям Парижского трактата, завершившего кампанию 1855—1856 годов, Россия не имела права строить военный флот на Черном море. Правда, русское правительство воспользовалось франко-прусской войной 1870—1871 годов и отказалось выполнять впредь этот унижительный и тяжкий пункт, но за истекшие с тех пор шесть лет было очень

немногое сделано в области судостроения на Черном море.

Турки имели в это время один броненосец, водоизмещением в 9 тыс. тонн, четыре броненосца по 6 тыс. тонн, один броненосец в 4 тыс. тонн, семь броненосцев по 2 тыс. тонн, семь бронированных канонерок и два монитора. Всему этому флоту Россия могла противопоставить только две «поповки» — пловучие батареи в 3 тыс. тонн водоизмещением, да несколько тихоходных деревянных корветов и паровых пассажирских судов, могущих быть приспособленными к крейсерской службе.

Макаров, имевший к тому времени уже чин лейтенанта, выдвинул смелый и оригинальный проект. Исходя из невозможности добиться в короткий срок уравнивания русского флота с турецким, он предложил парализовать турецкие броненосцы угрозой минных нападений. Для этой цели он предложил использовать пароходы РОПИТ (Русское общество пароходства и торговли), обладавшие сравнительной быстротходностью. Но эти пароходы вовсе не были предназначены для таких функций; перестройка их отняла бы очень много времени. Макаров нашел выход в следующем: надо установить на пароходах паровые минные катеры, поднимаемые и опускаемые на боканцах (устройство для подъема катеров с воды и спуска на воду). Пароходы должны были подойти незаметно к вражеской эскадре и спустить катеры; совершив в темноте ночи атаку, катеры немедленно возвращаются к пароходу, и тот, подняв катеры, уходит в ближайший порт.



В наши дни идея Макарова нашла себе выражение в виде авианосцев, имеющих задачей доставить самолеты на такое расстояние, с которого они могли бы в наилучших условиях атаковать неприятеля. Во времена Макарова идея переброски минных катеров на пароходе многим казалась неосуществимой. Однако поддержка адмирала Аркаса, а главное, полная бесперспективность морской войны для России побудили правительство одобрить проект молодого лейтенанта.

Макаров был назначен командиром парохода РОПИТ «Великий князь Константин», и ему были предоставлены полномочия осуществить свой замысел.

С обычной энергией Макаров принялся за переоборудование мирного парохода в грозную боевую единицу. Тут сказалась характерная черта Макарова: смелость замысла соединялась с тщательной продуманностью всех деталей выполнения. Макаров комплектовал команду, принимал артиллерийскую часть, делал приспособления для подъема и установки катеров, устраивал помещения для мин, и все эти разнообразные работы проводились им с одинаковой основательностью и осторожностью.

Главную трудность представлял вопрос о минах. Торпеды (самодвижущиеся мины Уайтхеда) были еще новинкой. Макарову удалось получить несколько таких торпед лишь в июне 1877 года.

Весь план атаки турецкого флота был построен им на основе применения буксируемых и шестовых мин. Первые буксировались на длинном канате за катером; катер, подойдя к неприятельскому кораблю,

должен был «резать» ему корму (т. е. пройти вплотную мимо кормы) и затем идти в обратном направлении так, чтобы влекомая канатом мина ударилась о борт корабля. Шестовые мины укреплялись на специальных, опущенных в воду длинных шестах; подходя почти вплотную к атакуемому кораблю, катер подводил эту мину и взрывал корабль.

Вся операция была крайне рискованной: катеры каждую минуту могли взорваться, любое случайное обстоятельство, вроде неожиданно набежавшей волны, срывало успешность атаки. Но трудности не смущали и не обескураживали Макарова. Он сконструировал особую мину, содержащую полный боевой заряд пироксилина, весившую только 3,5 пуда и допускавшую удобную постановку ее с катера. Вслед за тем Макаров приступил к инструктажу и практическому обучению комплектуемой им боевой команды.

Два раза в неделю на борту парохода «Великий князь Константин» собирались все желающие, и лейтенант Зацаренный, являвшийся правой рукой Макарова, демонстрировал сконструированные мины, разбирали их, объяснял устройство батарей, запалов и проводников. Бывший начальник Макарова, адмирал Попов, командировал к нему трех офицеров для изучения мин.

В феврале пароход начал выходить в море для учебных занятий. Здесь производились опыты над взрывами мокрого пироксилина, над спуском катеров на воду под парами; катеры совершали «атаки» на пароход во время его хода.

Пароход «Константин» превратился в своеобразную

практическую школу для минных офицеров и матросов.

Деятельность Макарова в качестве командира парохода «Константин» продолжалась четыре месяца, когда последовало уже давно ожидавшееся объявление войны.

Пришел час испытания, час проверки смелых замыслов. Макаров не сомневался в успехе. В черновике приказа, набросанном им накануне объявления войны, имеются характерные строки.

«Мы первые должны встретить неприятельские бронепосцы, сильные на вид, но беззащитные от наших мин. Знайте и помните, что неприятельские ядра будут делать у нас только кое-какие поломки, но что каждая наша мина, взорванная у них под дниом, непременно потопляет даже самый грозный броненосец».

В момент, когда Макаров писал это, он мог противопоставить мощной артиллерии и тяжелой броне неприятеля только небольшие катеры, вооруженные малоусовершенствованным, малоизученным еще оружием. Со стороны молодого офицера (Макарову в это время не было еще тридцати лет) это могло походить на бахвальство. Но те, кто знал командира «Великого князя Константина», понимали, что заявление Макарова проистекает из чувства глубокой уверенности.

В последних числах апреля, две недели спустя после начала войны, «Константин» вышел в крейсерство. Макарову стало известно, что турецкий флот бомбардирует Потти. Не колеблясь, он взял курс на Потти.

Возможность наткнуться на турецкую эскадру не смущала отважного командира. Единственное, что он сделал,—это распорядился уменьшить ход до 4 узлов, чтобы подойти к берегам под вечер: в случае неожиданной встречи можно будет затянуть бой до наступления темноты.

Наконец, открылся Потийский рейд. Марсовый сообщил, что видит четыре судна, но вскоре выяснилось, что это только береговые кусты. Рейд был пуст. Макаров заключил, что турецкая эскадра стоит в Батуме.

Вечером подошли к Батуму. Остановив пароход в 7 милях от города, Макаров распорядился спустить катеры для минной атаки. Он сам находился на катере «Минер»; катером «Чесма» командовал лейтенант Зацаренный, катером «Синоп»—лейтенант Писаревский и катером «Наварин»—мичман Подъяпольский.

Около 10 часов вечера катеры тронулись к Батумской гавани. Внезапно из сумрака выдвинулись очертания шедшего навстречу турецкого сторожевого парохода. Не желая обнаруживать все свои силы, Макаров приказал повести атаку только лейтенанту Зацаренному.

Катер «Чесма», таща на буксире пироксилиновую мину, понесся к пароходу. Оттуда открыли сильный ружейный и картечный огонь. Экипажи остальных катеров, таясь во мгле, с волнением ждали взрыва. Но его не было. Через несколько минут стал виден катер, возвращавшийся полным ходом. За ним, идя полным задним ходом, гнался турецкий пароход, продолжая бешеную стрельбу.

Когда «Чесма» проходила за кормою катера, на котором находился Макаров, Зацаренный крикнул ему:

— Минну подвел хорошо, но она не взорвалась.

Между тем турецкий пароход заметил остальные катеры и принялся ожесточенно обстреливать их. Макаров дал полный ход вперед, приказав одновременно готовить килевую мину для атаки.

Но команда замешкалась. «Не могу не сказать, что под выстрелами люди, никогда не слышавшие свиста пуль, немного смешались»,—откровенно сообщал Макаров в своем рапорте. Изготовление мины отняло целых пять минут; момент для атаки был упущен. Турки, не пытаясь уничтожить дерзкие катеры, повернули и ушли к Батуму.

В гавани взвились ракеты, огонь на маяке погас. Пора было думать об отступлении, поскольку нападение на стоявшие в гавани суда теперь уже было явно безрассудным.

В продолжение получаса Макаров сзывал сигналом свои катеры, но кроме «Наварина» ни один не появился. Вернувшись на борт «Константина», Макаров прождал еще несколько часов. Близился рассвет. Перед атакой Макаров условился с командирами катеров, что в случае невозможности возвратиться к пароходу они пойдут самостоятельно в Потн. Решив, что «Чесма» и «Синюп» так и поступили, Макаров двинулся в обратный путь. Он не ошибся: оба катера пришли в Потн; среди экипажей не оказалось ни одного раненого.

Итак, смелый рейд «Константина», хотя и наделал большой переполох в стане противника и обошелся к тому же без потерь, все же не достиг цели. Это обстоятельство имело тяжкие последствия для Макарова. Бюрократическая машина морского ведомства пришла в движение. Никто не хотел взять во внимание, что осечка подведенной Зацаренным мины произошла скорее всего от неисправности запала, присланного из Кронштадта<sup>1</sup>. Говорили только о том, что при встрече с турецким броненосцем «Константин» будет немедленно потоплен, что затея Макарова не может увенчаться успехом, что она противоречит инструкциям и т. п.

Положение Макарова сделалось очень нелегким. Но и тут не поколебалась в нем уверенность в выполнимости его замысла. Принимая на себя всю ответственность, он, дней десять спустя после Батумской экспедиции, отплыл в Сухум. Цель его заключалась в том, чтобы атаковать стоявшие на Сухумском рейде турецкие суда. В этот раз атаке помешали метеорологические условия: на море спустился густой туман, и оказалось невозможным послать катеры.

Но Макарову не изменило обычное упорство. Спустя 18 дней он предпринимает новую экспедицию—

---

<sup>1</sup> Макаров давно указывал на плохое качество запалов; по его наблюдениям, из пятидесяти запалов четыре не взрывались. Вероятно, такие негодные запалы имелись и в подведенной под турецкий корабль мине.

на этот раз против турецкой эскадры, действовавшей на Дунае и имевшей стоянку у Сулина. Минная флотилия была усилена двумя крупными катерами, одним из которых командовал лейтенант Рождественский, другим—лейтенант Пушин.

Подойдя на 5 миль к Сулинской гавани, Макаров остановил свой пароход и отправил все катеры. Сам он остался на борту «Константина». Было 12 часов ночи.

Незамеченные противником, катеры пробрались в самую глубину Сулинского рейда. На якорях стояли турецкие броненосцы. Часовые перекликались друг с другом.

Зацаренный первый бросился в атаку. «Но несчастье повидимому преследует этого храброго офицера»,—заметил Макаров в рапорте. Второпях Зацаренный «утопил» мину, проводник запутался в винт, и взрыва не получилось.

Следом за «Чесмой» пошел катер № 2 под командой Рождественского. Опустив шест с миной, он быстро приближался к одному из броненосцев. До борта оставалось всего десятков саженей, когда слышался оклик часового и вслед за тем загремели ружейные выстрелы. Катер, прибавив ход и не таясь более, устремился вперед. «У самого борта броненосца, почти в упор, но все-таки по моему расчету несколько рано, произошел автоматический взрыв мины»,—сообщал в рапорте лейтенант Рождественский.

Как выяснилось впоследствии, подорван был турецкий корвет «Иджалие»; повреждения были так

значительны, что этот корабль уже не принимал участия в военных действиях.

Флотилия Макарова также не обошлась без потерь. Минный катер № 1 под командой Пуштина получил повреждения, не мог своевременно ретироваться и под огнем неприятеля был затоплен собственной командой. Сам Пустин и четыре матроса были взяты в плен.

Успешный результат сулинской экспедиции упрочил положение Макарова в сферах морского министерства. Что же касается самого Макарова, то опыт экспедиции убедил его в необходимости модернизации вооружения. Во время атаки было установлено, что турки, напуганные прошлыми рейдами минных катеров, ограждают свои корабли во время стоянки сетями и бонами. Это крайне затруднило подведение мины. Другое дело, если бы на катерах имелись торпеды, которые, идя на глубине и с большой скоростью, могли пройти под бонами или преодолеть сетевое заграждение.

Макаров стал настойчиво ходатайствовать о снабжении его хоть несколькими экземплярами мины Уайтхэда. Но мины Уайтхэда стоили дорого, и морское командование колебалось.

В начале августа начальник одного из сухопутных отрядов, полковник Шелковников, телеграфировал в Севастополь, что он не может проникнуть в Абхазию, так как турецкий броненосец держит под обстрелом проход в Гаграх. Для того чтобы оказать содействие экспедиции Шелковникова, командующий флотом поручил Макарову подойти на своем па-



роходе к Гаграм и потопить броненосец, либо, в крайнем случае, отвлечь от берега.

Итак, даже закоренелые скептики из морского штаба считали уже, что коммерческий пароход Макарова может сражаться с броненосцем!

4 августа «Константин» вышел в море. Спустя двое суток на рассвете произошла встреча с броненосцем. Турецкий корабль устремился на дерзкое судно; Макаров пошел в открытое море, уводя турок от берега. Его пароход шел со скоростью 12 узлов, в то время как броненосец мог развить скорость лишь 11,5 узла. Как замечает Макаров в своем рапорте, он «приказал уменьшить ход, чтобы предоставить ему интерес погони».

Начавшийся шторм разъединил корабли. На другой день Макаров снова приблизился к Гаграм, но турок нигде не было видно.

Шелковников так отзывался об этом смелом маневре: «Колонну князя Аргутинского рассвет застал в сфере действительного огня (со стороны броненосца). Она была спасена от страшных потерь пароходом «В. Кн. Константин».

По заявлению Шелковникова, Макаров оказал его отряду «бесценную услугу». Это категорическое утверждение сослужило Макарову большую службу, повысив его авторитет в морском штабе и тем самым развязав ему руки для самостоятельных действий. Желая ковать железо, пока оно горячо, Макаров уже через несколько дней после гагринского эпизода предпринял атаку турецких судов в Сухуме.

Это—кульминационный пункт борьбы коммерче-

ского парохода-одиночки против многочисленной эскадры броненосцев, кульминационный пункт минной войны Макарова.

Макаров решил использовать лунное затмение для нападения на стоявшую в Сухуме турецкую эскадру. Тактика была все та же: пароход остановился на расстоянии 6 миль от берега, и катеры, подобно призрачному «летучему голландцу», почти невидные во мраке ночи, двинулись к порту. В атаку было послано четыре катера.

На рейде стоял турецкий броненосец «Ассари Шевкет». Командовавший операцией лейтенант Зацаренный велел катерам вести атаку на правый борт броненосца. Неприятель заметил, наконец, суденышки и открыл сильнейший огонь. Катеры под сильным обстрелом произвели минную атаку и нанесли повреждение броненосцу. Один из катеров столкнулся со стоявшим у борта турецким гребным судном. Произошла короткая, но ожесточенная рукопашная схватка. Командиру катера проломил веслом голову и чуть было не стащили его крюком в воду, но матросы отбили своего начальника. После атаки все катеры благополучно возвратились к пароходу.

В это время неподалеку показался другой неприятельский броненосец. В течение 7 минут все катеры были подняты. «Константин» дал полный ход и ушел от преследования.

За эту успешную операцию Макаров и другие участники получили награды.

Пароход был снабжен, наконец, минами Уайтхэда, и командиру не терпелось испробовать их в

действии. В декабре он предпринял новую экспедицию. На этот раз Макаров выбрал объектом атаки суда, стоявшие в Батуме, рассчитывая на то, что в случае нападения глубина рейда затруднит подъем затонувших судов.

Четыре катера атаквали турецкий броненосец «Махмудие». Послышались два глухих взрыва. Но, как выяснилось впоследствии, обе выпущенные мины, пройдя вплотную подле судна, ушли на берег.

Макарову через некоторое время удалось взять реванш за эту неудачную атаку. В январе 1878 года, согласно полученному им приказу сделать демонстрацию у восточных берегов Черного моря, он подошел к Батуму на расстояние 4—5 миль от берега. С борта «Великого князя Константина» были спущены катеры «Чесма» и «Синоп» под общим начальством лейтенанта Зацаренного. Оба катера имели на вооружении мины Уайтхэда. Стлавшийся по воде туман затруднял действия; все же, когда взошла луна, с тихо скользивших катеров разглядели семь судов, стоявших в бухте. Избрав объектом атаки двухмачтовый винтовой пароход (как оказалось впоследствии, «Интибах»), Зацаренный подвел катеры на дистанцию в 40 сажений, после чего с обоих катеров одновременно были выпущены мины Уайтхэда. Обе мины попали в цель. Пароход свалился на правую сторону и быстро погрузился в воду, причем большая часть экипажа не успела спастись. Катеры пытались подобрать утопавших, но винты путались в плававших обломках.

С береговой батареи открыли огонь, но катеры

благополучно вернулись и были подняты на борт «Константина».

Это было последнее «дело» Макарова в турецкую кампанию. Через неделю было заключено перемирие; война окончилась.

Макаров был к тому времени уже капитаном 2-го ранга, имел ордена и отличия. Его смелый план минных атак, казавшийся многим безрассудным, увенчался блестящим успехом. В статье «Дедушка многого флота» В. И. Семенов справедливо указывал:

«Несколько атак, частью неудачных, частью таких, удача которых является сомнительной; уничтожение нескольких коммерческих судов, по требованию начальства, помощь отряду Шелковникова... причем успех был делом случая:

А что, спросит читатель, кроме того им было сделано?

Ответ на такой вопрос у меня готов:

Черное море очищено от неприятельского флота, который при объявлении войны считал себя полным его хозяином и, ежедневно появляясь в виду наших портов, грозил нашему побережью.

Это сделал пароход «В. Кн. Константин» под командой С. О. Макарова.

Важен был успех, и этот успех был достигнут. Не все ли равно, каким путем—удачными или неудачными атаками, или даже одною угрозой их возможности...

Факт тот, что неприятельский флот, начавший войну блокадой наших портов, попрятался по своим портам, да и там не чувствовал себя в безопасности».

В цитированных строках дается правильная оценка оригинального, отлично продуманного замысла Макарова и энергичного, умелого осуществления его.

Думается, что к ним можно ничего не прибавлять<sup>1</sup>.

### *Научные исследования*

**Е**ще в течение некоторого времени после заключения перемирия Макаров плавал на черном море, выполняя разнообразные поручения, изучая вопрос об отклонении мины при течении и способствуя обратной перевозке морским путем в Россию из Турции русских войск.

<sup>1</sup> Приводим справку о минных атаках, произведенных Макаровым:

- |          |              |  |
|----------|--------------|--|
| 1877 год | — 30 апреля  | — Батум (неудачная атака).   |
|          | — 14 мая     | — Устье Дуная (взорван броненосец «Сейфи»).  |
|          | — 28 мая     | — Сулин (подорван корвет «Иджалне»).   |
|          | — 12 августа | — Сухум (поврежден броненосец «Шевкет», но незначительная глубина спасла от потопления). |
|          | — 16 декабря | — Батум (впервые применил мины Уайтхэда, но обе мины не попали в цель).                  |
| 1878 год | — 14 января  | — Батум (минами Уайтхэда потоплен винтовой пароход «Интибах» в 700 тонн водоизмещения).  |

Осенью 1879 года Макаров женился.

Однако брак мало отразился на его образе жизни: попрежнему он считал, что для моряка дом—это его корабль. Он имел к тому времени установившуюся боевую репутацию и очень недурное положение (был произведен даже во флигель-адъютанты), особенно если учесть его возраст. Жена Макарова полагала, что дальнейшая карьера мужа обеспечена, теперь он может не рисковать собой, а строить «гнездышко» и завязывать полезные связи в столице.

Ей пришлось разочароваться: через несколько месяцев после свадьбы Степан Осипович был уже снова на борту военного корабля.

В это время царское правительство организовало экспедицию против туркменского племени ахал-теке, обитавшего поблизости от Каспийского моря. Начальник этой экспедиции М. Д. Скобелев, познакомившийся с Макаровым во время русско-турецкой войны и высоко оценивший его, предложил ему пост командующего флотилией. На обязанности Макарова лежала организация сообщения между восточным берегом Каспийского моря и Астраханью и Баку.

Во время ахал-текинской военной экспедиции русские солдаты сражались с обычной храбростью. Перенеся все трудности похода, они взяли штурмом (в январе 1881 г.) крепость Геок-Тепе. Бок-о-бок с ними во время этого штурма сражался отряд моряков под командой Макарова.

«Участвуя во всех крупных делах экспедиции, морская батарея показала себя на высоте доблестных

преданий нашего флота и кровью закрепила за собой свою заслуженную славу»,—писал в приказе по войскам генерал Скобелев. Прощаясь с Макаровым, он обменялся с ним георгиевскими крестами.

Отгремел гром орудий. Снова вступила в права мирная жизнь. Макаров получил назначение в Константинополь, был направлен в распоряжение русского посла и, прибыв на место, принял команду над «стационаром»—пароходом «Тамань». Вероятно, русское правительство имело свои цели, посылая в турецкую столицу человека, вчера еще наводившего страх на весь турецкий флот. Как бы там ни было, самому Макарову это назначение должно было улыбаться: новая обстановка, живописная местность, отличное общественное положение и—согласно общему мнению—приятное ничегонеделание. Но именно в этом последнем пункте общие ожидания не оправдались. Едва Макаров, фигурально выражаясь, сменил меч на орало, как начал интенсивно работать в новой области.

«Особенно ценны в его трудах новые мысли, инициатива и разносторонность предпринимаемых задач, настойчивость в доведении исследования до конца,—писал о Макарове академик Рыкачев.—Это был высоко талантливый исследователь»<sup>1</sup>.

Живя в Константинополе, Макаров слышал как-то от местных жителей, будто в проливе Босфор

---

<sup>1</sup> «Известия Академии наук», т. XX, 1904. Некролог о С. О. Макарове.

наряду с сильным течением из Черного моря в бассейн Средиземного моря—течением, которое он лично наблюдал, плавая в Босфоре,—наряду с этим имеется «подводное» течение: на некоторой глубине вода устремляется в обратную сторону, из Мраморного моря в Черное.

Как остроумно заметил один из биографов С. О. Макарова, прогресс науки главным образом обусловлен тем, что люди проникательные умеют во-время удивляться. Научная любознательность была слишком сильно развита в Макарове, чтобы он мог пройти бездеятельно мимо непонятого явления.

Приступив к изучению заинтересовавшего его вопроса о «подводном» течении, Макаров установил, что компетентный исследователь, английский капитан Спратт, решительно отвергает наличие нижнего течения. Но первые же изыскания самого Макарова убедили его в обратном. «Очевидность нижнего течения была поразительная,—писал он;—ввиду того что существование его многими не признается, мне казалось чрезвычайно интересным сделать такие наблюдения, опубликование которых могло бы положить конец сомнениям в действительности нижнего течения в Босфоре».

Началась напряженная работа. Недавний боевой капитан с головой погрузился в гидрологические исследования. У него не было никаких приборов, не было знающих помощников. Он собственным трудолюбием и талантом возмещал все это.

«Как при выборе инструментов, так и при исследовании их и при обработке материала, Степан Осипо-



вич не довольствуется употреблявшимися до него способами или обычной проверкой инструмента в компетентном учреждении. Он самостоятельно рассматривает, насколько удовлетворительны и точны общепринятые способы. Не найдя, например, удовлетворительного батометра, он вводит в нем усовершенствования и строит свой»,—отмечал академик Рыкачев.

Нет надобности следить шаг за шагом, как преодолевал Макаров встававшие перед ним трудности. Достаточно привести общие выводы, к которым он пришел.

«1) В Босфоре существуют два течения. Верхнее из Черного моря в Мраморное и нижнее из Мраморного моря в Черное.

2) Нижнее течение происходит от разности удельных весов воды Черного и Мраморного морей. Тяжелая вода Мраморного моря производит на нижние слои большее давление, чем легкая вода Черного моря на тех же глубинах, и это побуждает воду стремиться из области большего давления в область малого.

3) Разность удельных весов происходит оттого, что реки, дожди и прочее дают Черному морю больше воды, чем испарения из него уносят.

4) Вследствие того что удельные веса вод Черного и Мраморного морей меняются весьма немного, нижнее течение, происходящее от разности удельных весов, всегда остается более или менее той же скорости и того же объема.

5) Верхнее течение происходит от разности уровней двух морей.

6) Разность уровней обуславливается главным образом разностью удельных весов воды в двух морях, но на нее имеет также чувствительное влияние количество осадков, температура моря, барометрическое давление и проч.

7) Вследствие того, что разность уровней двух морей колеблется от атмосферных явлений, верхнее течение, происходящее от этой разности уровней, подвержено большим изменениям.

8) Граница между двумя течениями идет по длине пролива не горизонтально, а наклонно, понижаясь по мере удаления из Мраморного моря к Черному.

9) Верхнее течение, в своем стремлении, ударяется о крутые мысы пролива, отражается от них и, таким образом, извиваясь лентой между обоих берегов, образует в бухтах обратные верхние течения, помогающие рыбакам проводить свои суда вверх по проливу.

10) Нижнее течение также ударяется в берега и извивается лентой, но так как направление его обратно верхнему, то те же мысы отражают его иначе, а потому струя нижнего течения идет не под струей верхнего течения, а имеет свое собственное направление.

11) Количество воды, изливающееся из Мраморного моря нижним течением, относится к количеству воды, вносимой в него верхним течением, как 1 к 1,847.

12) Разность уровней Черного и Мраморного морей должна быть около 1 ф. 5 д.».

В марте 1885 года Макаров сделал обширный доклад в Географическом обществе, а в том же году

этот доклад был опубликован в «Записках императорской Академии наук» (в приложении к 51 тому).

Авторитетнейшие специалисты высоко оценили труд Макарова. Конкретным выражением такой оценки явилось присуждение ему второй, так называемой макарьевской<sup>1</sup>, премии Академии наук за 1887 год.

Работа над этим капитальным трудом не помешала Степану Осиповичу серьезно интересоваться еще целым рядом вопросов. Везде он умел сказать новое слово, наметить новые пути. Он принимает деятельное участие в разработке системы знаков для обозначения фарватеров; занимается вопросом о способе быстрого разведения паров; обстоятельно разрабатывает проект устройства судоходства на Аральском море и на Аму-Дарье; осуществляет одну из первых в русском флоте крупных десантных операций, перевезя целую дивизию в составе трех родов оружия на большое расстояние (усовершенствовал при этом множество десантных приемов, связанных с подъемом лошадей, буксировкой лодок и пр.).

Попутно Макаров представил проект реконструкции Кронштадтского порта, занимался вопросом о преобразовании корпуса инженер-механиков, изобрел новый способ электрической сигнализации.

В 1885 году, в связи с обострившейся международной обстановкой, Макаров внес в морское министерство проект «мобилизации корабля», в котором подчеркивал, что «если не выработать мобилизации в мирное время, то во время войны будет сумбур».

---

<sup>1</sup> По имени митрополита Макария.

Это предложение, обнаруживающее дальновидность Макарова, не встретило, однако, сочувствия.

«Проводи день так, как если б это была вся твоя жизнь»,—гласит старинная поговорка. Макаров следовал этому правилу, причем главной целью его жизни была работа во флоте: практическая и научная, с живыми людьми или над документами. В этом заключался для него смысл существования.

Не доверяясь своей памяти, он любил делать короткие записи обо всем случившемся. В этих записях, наклеивавшихся в хронологическом порядке, отмечалось все из ряда вон выходящее. Тут можно найти копии писем, вырезки из газет, меню торжественного обеда, фотографические карточки, изложение беседы или прочитанной книги.

И в то же время это не был сухой педант или кабинетный работник, с головой ушедший в науку. Макаров любил общество и оживленную беседу. Особенно во время обедов нравилось ему вести живой разговор, и у него всегда имелись в запасе острое словцо и шутка, веселившие окружающих и не обижавшие того, над кем он подшучивал.

В марте 1885 года Макаров был назначен командиром броненосного фрегата «Князь Пожарский», а в сентябре того же года—командиром направлявшегося в кругосветное плавание корвета «Витязь». Макаров энергично готовил свой корабль к ответственному плаванию (что не помешало ему прочесть ряд докладов на различные темы, например «О скорости течения Невы под Литейным мостом

на различных глубинах, по наблюдениям, произведенным в течение настоящей зимы»).

В августе 1886 года «Витязь» вышел из Кронштадта. Пройдя свыше 22 тыс. миль (из них почти 15 тыс. миль под парусами), корвет приплыл в Японию и оттуда—в июне 1887 года—во Владивосток. Вслед за тем Макаров посетил на своем корабле тридцать мало обследованных портов, представив обо всех них обстоятельные сведения. Совершив еще несколько трудных рейсов, «Витязь» двинулся в обратный путь и в мае 1889 года вернулся в Кронштадт.

Нечего и говорить, как много дало это трехлетнее плавание любознательному и пытливому Макарову. Он представил по начальству объемистый отчет, в котором сделал целый ряд важных замечаний: о работе машин, о постановке мин, об устройстве боевых угольных ям и т. д. Кроме того, это плавание дало Макарову материал для большой научной работы.

Первого января 1890 года капитан 1-го ранга Макаров был произведен в контр-адмиралы.

К тому времени в Макарове завершился процесс формирования творческих сил. Он был в расцвете своих способностей, больше чем когда-либо был полон самых различных планов, бурлившей обычного била в нем неисчерпаемая энергия. И взгляды его, всегда отличавшиеся устойчивостью и самостоятельностью, приобрели теперь особенную твердость.

С этой точки зрения характерно, между прочим, суждение Макарова, высказанное им при обсуждении

проекта об установлении морских призов для военных моряков.

«Определение морскими призовыми правилами денежного вознаграждения военных чинов за совершаемые ими военные подвиги не подходит к духу русского воинства,—писал он,—призовое право занесено с запада, но корень его не соответствует почве.

Каждый военнослужащий во время войны призван, чтобы по мере своих сил бить неприятеля всеми зависящими от него средствами. Если деятельность его и его подчиненных будет признана достойною поощрения, то начальство найдет, каким образом вознаградить отличившихся, но никто из военнослужащих в собственных соображениях не должен руководствоваться никакими денежными расчетами».

Далее следует замечательная тирада, как нельзя лучше выражающая сокровенные взгляды С. О. Макарова:

«Русский воин идет на службу не из-за денег, он смотрит на войну, как на исполнение своего священного долга, к которому он призван судьбою, и не ждет денежных наград за свою службу. Отучать его от этих правил значит подкапывать тот принцип, на котором зиждется вся доблесть русского воина.

...Тот, на кого в военное время могут влиять деньги, не достоин чести носить морской мундир. Что же касается судовых команд, то можно ручаться, что они всегда пойдут за своими начальниками, а где нужно, то безропотно встретят смерть.

Соразмерять заслуги этих людей дробным расчетом рублей и копеек неправильно и даже оскорбительно».

Административная и организационная работа по морскому ведомству не нарушала научной деятельности Макарова. Больше того, зима 1891/92 года была посвящена им преимущественно обработке колоссального материала, накопившегося в результате его плавания по Тихому океану.

В мае 1892 года он передал в Академию наук свой новый труд «Витязь» и «Тихий океан»<sup>1</sup>.

Академик Рыкачев писал об этой книге: «Со времени Крузенштерна и Литке в русской литературе не появлялось столь крупного и важного труда по гидрологии».

В декабре 1892 года рукопись была сдана в печать, а в следующем году Академия наук вторично присудила ее автору макарьевскую (на этот раз полную) премию.

Исследование С. О. Макарова нашло высокую оценку и за пределами России. Известный океанограф Крюммель отозвался об этой научной работе, что она станет основным сочинением по физической географии северной части Тихого океана. На Мраморном фронтоне Международного океанографич-

---

<sup>1</sup> Полный подзаголовок, дающий представление о содержании работы, гласит: «Гидрологические наблюдения, произведенные офицерами корзета «Витязь» во время кругосветного плавания 1886—1889 гг., и свод наблюдений над температурою и удельным весом воды Северного Тихого океана, 2 тома с 11 таблицами обработки гидрологических наблюдений, с 2 рисунками на дереве и 31 картами и чертежами».

ческого музея, среди названий кораблей, на которых плавали знаменитые исследователи, имеется также имя «Витязя»: военный корабль, совершивший обычное учебное плавание, стал в один ряд со специально снаряженными для научных изысканий судами.

В момент, когда Макаров приступил к работе над этой книгой, он получил ответственное служебное назначение: его назначили главным инспектором морской артиллерии.

В этой должности С. О. Макаров состоял вплоть до осени 1894 года. Он отлично ознакомился с положением артиллерийского дела в России, а в 1893 году специально ездил за границу для личного осмотра предприятий, изготовляющих орудия и броню.

Заводы Шихау и Крупновские, Вуличский арсенал, заводы Веккерса-Армстронга, Гочкиса, французские предприятия Шнейдера-Крезе, Форж и Шантье, Нормана—целый калейдоскоп впечатлений, непрерывная смена сложнейших технических конструкций— в этой обстановке Макаров чувствовал себя, как рыба в воде. И в представленном им по возвращении отчете имелось не только описание виденного, но и критика многого, и вместе с тем указания, что именно и в какой форме нужно перенять, заимствовать и использовать в России.

В декабре 1894 года Макаров был назначен командующим русской эскадрой в Средиземном море.

Близ Мальты он простудился, стоя долго на палубе во время свежего ветра; начался воспалительный процесс в колене, пришлось лечь в постель, а затем передвигаться некоторое время на костылях.



Тем не менее Макаров не сдавал командования и лично вел дальше свою эскадру. Согласно полученному приказанию, он повел корабли через Суэц в Тихий океан.

В мае 1895 года в одном из тихоокеанских портов состоялось совещание высшего командного состава русского флота. Обсуждался чрезвычайно важный вопрос: какой флот должна иметь Россия на Дальнем Востоке? Строить ли преимущественно крупные броненосные суда или отдать предпочтение менее защищенным броней, но зато быстроходным кораблям, получив в этом случае возможность значительно увеличить количество боевых единиц?

Большинство присутствующих во главе с адмиралами Рождественским и Чухниным высказалось за первый вариант. На ту же позицию встал царский наместник на Дальнем Востоке генерал-адмирал Алексеев.

Однако Макаров, прекрасно знавший технические возможности русского военно-морского судостроения, решительно высказался за то, чтобы строить суда меньшего водоизмещения и, следовательно, с меньшей броней, но зато получить преимущество в отношении количества судов и в скорости их хода. К тому же, указывал он, чем меньше корабль, тем труднее попасть в него неприятелю снарядами или торпедой.

Точка зрения Макарова означала выбор наступательной тактики, обеспечение инициативы, возможность самим определять место, время и характер морского сражения. Вероятно, Макаров считался

и с тем, что в России техника судостроения стоит ниже, чем во многих других странах, и поэтому развитие русского флота должно носить принципиально иной характер.

Свыше полугода провел Макаров на Дальнем Востоке, и за это время, как всегда, ни один день не пропадал у него даром. Он производил морские промеры, подготавливал карту западного берега Японского моря, сделал доклад в Гонконге о предотвращении гибельных последствий столкновения судов во время тумана (Макаров предложил приделывать к форштевню корабля особые «намордники»).

1 января 1896 года последовал приказ о назначении Макарова начальником 1-й флотской дивизии, расположенной в Кронштадте.

Сдав дела, Макаров выехал в Петербург. Но поехал он не через Сибирь, а через Америку: в мыслях у него зародилось уже новое грандиозное предприятие. Он побывал в Америке на Великих озерах, детально ознакомился с тем, что его интересовало, и в марте 1896 года прибыл в Кронштадт, всецело поглощенный своим новым планом.

## 4

### *Ледокол «Ермак»*

**У**дея, завладевшая всеми помыслами Макарова, состояла в том, чтобы построить мощный ледокол, проложить на нем путь в полярных льдах, а в случае удачи — достичь Северного полюса.

«Мысль о возможности исследования Ледовитого океана при посредстве ледоколов зародилась во мне еще в 1892 г., перед отправлением Нансена в Ледовитый океан»,—отмечал Макаров в одной записке. Раз зародившись, эта мысль уже не давала ему покоя. Однажды, возвращаясь с заседания Географического общества, он вдруг остановился посреди улицы и сказал своему собеседнику:

«Я знаю, как можно достигнуть Северного полюса, но прошу вас об этом пока никому не говорить: надо построить ледокол такой силы, чтобы он мог ломать полярные льды. В восточной части Ледовитого океана нет льдов ледникового происхождения, а следовательно, ломать такой лед можно, нужно только построить ледокол достаточной силы».

Макаров настолько сжился со своим планом, продуманным им во всех деталях, что почти не сомневался во всеобщем горячем одобрении его. Однако, когда он на заседании отдела физической географии впервые высказал свою затаенную мысль, она была принята очень холодно. В корректных выражениях Макарову заявили, что его план недостаточно обоснован и не реален.

Тогда Степан Осипович решил обратиться к широким общественным слоям, более склонным увлечься новой идеей, чем осторожные специалисты, опасющиеся уронить свой авторитет. В марте 1897 года состоялось экстренное заседание Географического общества, на котором Макаров сделал обстоятельный доклад о состоянии и развитии ледокольного дела в России и за границей и о перспективах приме-

пения ледоколов для научных и практических целей.

Цель этого совещания, на которое единомышленникам Макарова удалось привлечь некоторых высокопоставленных лиц, заключалась в том, чтобы проектом заинтересовались в правящих сферах. Эта цель была достигнута: о новой «затее» неугомонного адмирала было доложено Николаю II, и тот поручил министру финансов С. Ю. Витте ознакомиться с существом дела.

Витте обратился за консультацией к знаменитому русскому ученому, Д. И. Менделееву. Тот с горячностью одобрил планы Макарова. Тогда Витте вызвал Макарова для личной беседы, после чего объявил о своем принципиальном согласии ассигновать средства на постройку ледокола. Он пожелал при этом, чтобы Макаров лично отправился в Карское море и ознакомился на месте с условиями навигации по рекам Западной Сибири, к устьям которых должны были ледоколы, по проекту Макарова, проводить через полярные льды караваны судов.

Макаров немедленно выехал на Шпицберген. Там он встретился между прочим со Свердруппом, бывшим капитаном корабля «Фрам», на котором Фричьоф Нансен совершал свою экспедицию в Арктику. Свердрупп сообщил, что в летний период на Ледовитом океане нет сплошного ледяного покрова, а встречаются обширные разводья, чередующиеся с островами ледяных полей.

Посетив порты Мурманского побережья, Макаров отправился на Югорский шар и далее в Карское

море, затем поднялся по Енисею, сделал ряд докладов в Красноярске, Томске и других сибирских городах и вернулся в Петербург.

Отчет Макарова о результатах поездки убедил Витте в том, что расходы на постройку ледокола быстро окупятся коммерческими выгодами, так как неисчислимы лесные богатства Сибири можно будет использовать для экспорта через порты в устьях многоводных сибирских рек. Дело сразу сдвинулось с мертвой точки. Была создана комиссия под председательством Макарова (в состав которой входил в частности и Менделеев) для разработки технических условий. Вслед за тем трем крупным европейским фирмам, уже строившим ранее ледоколы, было предложено сообщить условия, на которых они согласились бы принять заказ. Наиболее подходящим оказалось предложение английской фирмы «Армстронг», и заказ был передан ей. Фирма обязалась за 1,5 млн. рублей построить в 10 месяцев мощный ледокол.

На всех этапах строительства корабля Макаров осуществлял наблюдение, давал советы и указания. Он осмотрел четыре ледокола, находившиеся в Гамбургском порту, съездил еще раз в Америку на озера Мичиган и Гурон, совершил плавание по Мичигану на одном из действовавших там ледоколов, переговорил при этом со множеством компетентных людей, сумев из каждого извлечь что-нибудь полезное.

В конце октября 1898 года новый ледокол, названный «Ермаком», был спущен на воду в Ньюкастле,

на верфях судостроительной фирмы «Армстронг». Через несколько месяцев корабль вышел в море для заводской пробы.

Обнаружилось, что ледокол очень подвержен морской качке. Для уменьшения ее Макаров применил остроумное приспособление. Поперек корабля была устроена водяная камера, которую наполовину заполняли водой. При качке вода перемещалась с борта на борт, но вследствие сужения камеры посередине это перемещение запаздывало, и вода поспевала к накрененному борту уже тогда, когда он начинал подниматься.

5 марта 1899 года ледокол, ведомый своим строителем и первым капитаном, вышел в первое пробное плавание, держа курс на Кронштадт.

«Первоначально лед был довольно слабый, и мы шли по 7-ми узлов, но затем лед усилился, и все-таки ледокол шел прекрасно, и работа его производила прекрасное впечатление, записал Макаров.

Впечатление, в самом деле, было очень большое. Когда ледокол вошел в сплошной лед Финского залива, «толпы рыбаков бежали рядом, чтобы подивиться небывалому делу. Многие без усталости кричали «ура»... несмотря на то, что «Ермак» не приносил им никакой пользы, а скорее вред».

В Петербурге ледоколу была уготована торжественная встреча. Сперва приблизилась на лыжах рота солдат, принятая на борт корабля. Затем к «Ермаку» подошла громадная толпа народа, причем некоторые были в санях и даже на велосипедах. Когда ледокол отшвартовался, все помещения его быстро наполни-

лись любопытными или, как иронически пишет Макаров, «желавшими повидать чудовище, которое может справляться с льдами и прокладывать себе путь в таких условиях, в которых прежде никто не отваживался ходить».

Вся столица только и говорила, что о замечательном корабле. Как писала морская газета «Котлин», в каждом из присутствовавших при входе ледокола в порт «невольно поднималось чувство гордости за нас, русских, что из нашей среды нашлись люди, не только способные делать теоретические выводы, но на деле доказать и подтвердить идеи, открывающие новые горизонты».

Не прошло и двух недель со дня прибытия «Ермака», как представился случай испробовать его на деле: в Финском заливе, подле Ревеля, было затерто льдом 11 пароходов, и возникла опасность гибели всего каравана. Макаров тотчас двинулся в Ревель.

«Затертые у Суропа пароходы,—пишет он в своем сочинении «Ермак» во льдах»,—находились недалеко от края льда; поэтому я решил взломать весь лед, который отделял их от свободной воды. С этой целью я сделал три круга, взламывая каждый раз огромные глыбы льда. В четвертый раз я пошел вокруг всех пароходов, после чего они совершенно освободились. Это была очень красивая картина; вся операция продолжалась полчаса».

После этого популярность «Ермака» возросла еще больше. В тогдашней прессе появилось стихотворение, заканчивавшееся следующим образом:

Суров, угрюм на первый взгляд  
Народ с отзывчивой душою.  
И много ледяных преград  
Стоит пред русскою толпою —  
Для тех, кто хочет быть любим,  
В избушках, снегом занесенных,  
Для тех, кто хочет быть ценим  
В сердцах народа умиленных.  
Как молния, из края в край  
Промчалось имя адмирала  
И «Ермака» не невзначай  
Молва «Степанычем» прозвала.  
Покорена сама природа —  
Всю Русь Макаров обошел,  
И... к сердцу русского народа  
Ему не нужен ледекол.

---

Превзошедший все первоначальные ожидания успех «Ермака» привел к другой крайности: посыпались предложения немедленно отправить ледекол через Берингов пролив во Владивосток, послать его на Северный полюс и т. д. К чести Макарова надо сказать, что он сохранил обычную трезвую рассудительность. Он предложил ограничиться походом через Карское море на Енисей, и это предложение было принято в качестве задачи первого рейса.

Началась организация экспедиции. Гарантией научной значимости предстоящего плавания являлось включение в число участников Д. И. Менделеева. Но тут начались осложнения, едва не погубившие в зародыше всего предприятия.

И Макаров и Менделеев были честолюбивы. Каждый из них претендовал на первую роль, и каждый по-своему был прав. Макаров считал, что на его



стороне инициатива всего предприятия, знание морского дела, не раз доказанное умение проводить научные работы, и полагал, что он должен быть руководителем экспедиции, а Менделеев придаст своим авторитетом и познаниями еще больший вес ей. Что касается Менделеева, то он рассматривал свою кандидатуру в начальники экспедиции как бесспорную, полагая, что это вытекает из его мирового научного имени.

В условиях полной индифферентности правящих кругов достичь соглашения между двумя равно самолюбивыми и неуступчивыми людьми не удалось. Когда начальником экспедиции был назначен Макаров, Менделеев и группа его помощников не приняли участия в экспедиции, что, конечно, значительно снизило масштаб научных работ.

В мае 1899 года «Ермак» отправился в плавание. В день, когда ледокол впервые вышел в полярные льды, С. О. Макаров записал в своем дневнике:

«Первое впечатление было самое благоприятное: льдины раздвигались и легко пропускали своего гостя... Меня беспокоило лишь то, что удары льда о корпус вызывали тяжелое сотрясение даже на малом ходу... передний винт действовал толчками и поминутно останавливался. Все судно вздрагивало от ударов первого винта об лед. Было очевидно, что ломка полярного соленого льда совсем не то, что ломка льда балтийского, вода которого содержит мало соли (0,5%)».

Макаров отмечал, что в Балтике лед крошится, а в полярном море он ломается на большие

тлыбы,—это не задерживает движения корабля в такой степени, как облеивающее его крошево, но зато создает сильные толчки.

Непрерывность толчков об лед побудила серьезно взвесить вопрос о прочности корпуса: приспособлен ли он к столь тяжкому испытанию? Вывод был сделан отрицательный. Решено было не рисковать судном и экипажем, а вернуться в Ньюкэстль и там, на верфях «Армстронга», укрепить корпус.

Так и сделали. Фирма сразу согласилась поставить без добавочной оплаты дополнительные крепления, и 26 июля «Ермак» вновь взял курс на север.

Сперва все шло благополучно, но 6 августа ледокол ударился в массивный ледяной торос. В трюме образовалась пробоина. Ее удалось заделать, и корабль еще в продолжение трех недель совершал плавание, причем научные наблюдения велись в широких размерах, но в конце августа ледокол снова вернулся в Ньюкэстль.

Теперь для Макарова настали черные дни. Весть о вторичном возвращении «Ермака» на судостроительную верфь, да еще с пробоиной в носовой части, была подхвачена многочисленными недругами адмирала. Многие не стесняясь выражали свое злорадство. Была тотчас же наряжена комиссия для расследования причин повреждения судна, и Макарову телеграфно предложили дожидаться в Ньюкэстле ее прибытия.

Макаров был ошеломлен.

«Надеюсь,—писал он Витте,—что комиссия эта состоит из техников, что она соберется под моим

председательством и поможет мне выяснить вопрос, как наилучшим образом побороть выяснившиеся технические трудности. Надеюсь, что комиссия назначена не для того, чтобы раскрыть фактическую сторону дела, ибо таковую я не скрываю и разъясняю ее лучше, чем кто-либо. Если я сделал ошибку, то я откровенно в ней признаюсь и, кроме того, покажу, как ее исправить.

Я действительно сделал ошибку, но ошибка эта заключается главным образом в том, что я недостаточно подготовил ваше высокопревосходительство к возможности неудачи в первое время.

Надежды Макарова не сбылись. Комиссия была составлена из людей, заведомо отрицательно относившихся к проекту Макарова совершать дальние, полярные плавания на ледоколе. Легко понять, как волновался Макаров, предвидя неблагоприятные для него выводы комиссии. Главное же, он попрежнему был глубоко уверен в своей правоте, и потому нападки оппонентов особенно тяжело переживались им.

«В сущности, я спрашиваю, в чем ошибка?—писал он Ф. Ф. Врангелю.—Лед оказался крепче, чем мы думали, но я не пророк, чтобы предсказывать события и в точности предугадать, какую крепость нужно противопоставить полярному льду и как он будет проявлять свою разрушительную силу».

Увы! Худшие опасения Макарова подтвердились. В длинном акте, на 13 страницах, комиссия под председательством контр-адмирала Бирилева заявила, что «Ермак» не приспособлен для борьбы с полярными льдами и лучше всего использовать его в

качестве транспортного судна, обслуживающего северные порты, или в качестве спасательного судна.

Макаров решительно восстал против такого сужения деятельности ледокола. Настойчивые представления адмирала возымели свое действие: было решено внести некоторые конструктивные изменения, укрепить корпус корабля и послать его затем снова в Ледовитый океан для проводки торговых судов к устьям сибирских рек.

Пока готовилось это арктическое плавание, «Ермак» не раз выходил из Кронштадтского порта для помощи кораблям, застревавшим во льду Балтики. Наиболее крупную операцию этого рода представляет экспедиция для оказания помощи броненосцу «Генерал-адмирал Апраксин».

Этот корабль во время снежной бури выскочил на берег подле острова Гогланд. «Ермак» обеспечил спасательные работы: подвозил якоря, канаты, водолазов, снабжал провизией и углем. Многие полагали, что спасти броненосец не удастся, что весной, когда лед двинется, он понесет вмерзший корабль и делает его игрушкой стихии.

Однако энергия спасательных партий принесла свои плоды: в апреле (1900 года) броненосец был стянут ледоколом на свободную воду и отбуксирован в один из ближайших портов.

Небезынтересно отметить, что стоимость «Генерал-адмирала Апраксина» составляла 4,5 млн. рублей, то есть втрое больше стоимости спасшего его ледокола.

Но даже этот эпизод не устранил окончательно препятствий, возникавших перед Макаровым. Запрошен-

ные министерством финансов вице-председатель Географического общества Семенов-Тянь-Шанский и адмирал Чихачев высказались против посылки «Ермака» в Ледовитый океан; поэтому Витте взял обратно свое согласие на такую экспедицию.

Макаров не примирился с неудачей. Он послал всемогущему министру финансов пространное письмо, в котором по пунктам опровергал доводы своих оппонентов. Заканчивалось это письмо такими словами:

«...имею честь присовокупить, что за свои изобретения, внесенные в это дело, и за ту пользу коммерции, которую принес «Ермак», я никогда не просил о какой-нибудь награде мне лично. Наградой будет возможность довести дело до конца...»

Витте не считал после этого возможным более противиться экспедиции в Северный Ледовитый океан.

В мае 1900 года ледокол вышел в новое плавание. Чем ближе подходили к Новой Земле, тем толще и массивнее делался лед. Атмосферные условия были также неблагоприятны. «Ермак» с трудом пробивал себе дорогу. В один из дней Макаров сделал, например, такую запись: «С утра пасмурная погода и тот же SW ветер<sup>1</sup>. Попытки двинуться с места дали довольно плохие результаты, ввиду чего всем служащим на судне было предложено проколоть лед с правого борта и с левой стороны носа. Пущены были в ход все средства для разрушения льда, начиная с пещень и кончая паровым буром и целыми потоками воды, лившейся из носовой части по желобам».

---

<sup>1</sup> Юго-западный ветер, уплотнявший лед. — К. О.

После 28-дневного стояния во льдах, когда, несмотря на все усилия, не удавалось пробить плотный ледяной покров, «Ермак», наконец, выбрался на чистую воду и быстро пошел своим курсом. Все были веселы, особенно сам капитан ледокола. Он шутил, сыпал остротами и вообще, по выражению одного из участников похода, Улашевнича, «он нас всех воодушевлял».

Однако вскоре произошла новая задержка, и на этот раз не было никакой надежды встретить разведку. Плотные массы льда окружали ледокол. Пришлось повернуть обратно. В сентябре «Ермак» вошел в Кронштадтский порт.

Во время экспедиции был собран обильный научный материал по вопросам гидрологии, астрономии, метеорологии, топографии, зоологии, геологии и ботаники. Но главная задача, поставленная перед ледоколом, не была разрешена. Корабль не смог пробиться сквозь льды к устьям сибирских рек.

Сам Макаров сохранял твердую уверенность в осуществимости этой задачи. Нужно только, говорил он, выждать время, когда, при перемене ветра, прекращается усиленное сжатие льдов.

Но иначе рассуждали недруги адмирала. Бирилев телеграфировал Витте: «Льды остались непроходимыми, а «Ермак» негодным судном как по замыслу, так и по исполнению, чтобы совершать полярные плавания и открыть полюс».

Вот когда сказалось отсутствие в составе экспедиции Менделеева! Макаров стойко боролся, но силы были неравны. Происки его недругов возымели свое

действие. Николай II, по докладу Витте, велел «ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкою судов в портах Балтийского моря».

Корабль передавался в ведение Отдела торгового мореплавания.

Макаров освобождался от «обязанностей по отношению к опытным плаваниям во льдах».

Уже осенью 1901 года ледокол провел из Ревельского порта сквозь льды 89 пароходов. В министерстве финансов были очень довольны. Там предпочитали иметь хорошего битюга, чем горячего скакуна. Враги Макарова злорадствовали: не зажгла синица моря...

Макаров угрюмо и гордо сносил насмешки. Он видел, что тяжелое колесо бюрократической машины раздавило его смелый замысел.

## 5

### *Командир Кронштадтского порта*

**В** декабре 1899 года, то-есть вскоре после первого, «пробного» плавания ледокола в полярных льдах, Макаров получил назначение: ему дали пост главного командира Кронштадтского порта. Это была ответственная и почетная должность, но Степан Осипович не был рад ей: он не любил административной работы, он хотел заняться работой по улучшению технического состояния флота, или еще того больше—возглавить

эскадру на Дальнем Востоке, где, как он предвидел, назревали большие события<sup>1</sup>.

Когда, однако, новое назначение стало непреложным фактом, Макаров с обычной добросовестностью приступил к выполнению новых обязанностей.

«Служить с адмиралом было нелегко,—писал В. Семенов.—Приходилось частенько недоедать и недосыпать, но в общем жилось хорошо. Отличительной чертой его права... являлась вражда ко всякой рутине, ко всякой канцелярщине и положительно ненависть к излюбленному приему столоначальников и делопроизводителей «гнать зайца дальше»—т. е. во избежание ответственности за самостоятельное решение вопроса сделать на бумаге (хотя бы наискорейшей) соответственную надпись и послать ее куда-нибудь в другое место «на заключение» и «для справки».

Ежедневно Макаров выезжал в порт, в экипажи, в специальные классы; он присутствовал при всех испытаниях новых судов, особенно при испытаниях на водонепроницаемость. Он посещал также научные доклады и лекции, активно участвуя в обсуждении их.

В бытность Макарова командиром порта им были предприняты широкие мероприятия по улучшению бытовых и материальных условий для портовых команд и портовых рабочих. Были сделаны также

---

<sup>1</sup> Зная нерасположение к нему некоторых высших чинов, Макаров однажды грустно заметил, что его пошлют на Дальний Восток только тогда, когда дела там будут совсем плохи. Он оказался прав.



некоторые улучшения в коммунальном хозяйстве города Кронштадта.

Но, пожалуй, главный интерес для самого Макарова представляла в это время (если не считать «Ермака») работа над вопросами морской тактики.

Еще в 1894 году он опубликовал содержательную и оригинальную брошюру «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов».

Макаров следующим образом формулировал составные элементы, из которых складывается боевая сила корабля:

*I. Морские качества:*

- а) ход,
- б) дальность плавания,
- в) поворотливость,
- г) устойчивость,
- д) способность сохранять ход при сильном волнении на море,
- е) малая подверженность качке.

*II. Наступательные средства:*

- а) мощь артиллерии,
- б) мицное вооружение,
- в) сила тарана.

*III. Оборонительные средства:*

- а) защищенность от неприятельских снарядов,
- б) непотопляемость,
- в) живучесть.

Далее Макаров выдвинул положение: ни одно наступательное или оборонительное средство корабля не может быть усилено иначе, как за счет другого. Таким образом, утолщение брони неизбежно приводит

к уменьшению хода, увеличение скорости сверх определенных пределов невыгодно отражается на поворотливости и т. п.

Следовательно, нужно найти некий оптимум, т. е. наиболее выгодную комбинацию из всех возможных свойств корабля.

Тут Макаров снова отстаивает свой исконный взгляд на преимущества флотилии быстрых, легких минных кораблей перед броненосцами. «Если поставить вопрос, что лучше: корабль в 3 000 тонн или в 9 000 тонн, то на него нельзя ответить иначе, как в пользу корабля в 9 000 тонн; но если спросить, что лучше—один ли корабль в 9 000 тонн или три корабля по 3 000 тонн, то тут произойдет колебание в ответе».

Так писал Макаров в своей брошюре. Далее он приводит доводы в пользу того, что несколько малых быстроходных боевых кораблей гораздо сильнее одного гиганта. Во-первых, чем больше корабль, тем сложнее управление им и тем больше вреда приносит всякое нанесенное ему повреждение; во-вторых, на большом корабле командир, не видя всего экипажа, не может в нужную минуту лично воодушевлять его (это, кстати сказать, типичный для Макарова аргумент, ярко характеризующий значение, придаваемое им моральному фактору); в-третьих, на небольшом корабле боевые запасы расположены ближе к орудиям и вместе с тем каждое орудие поставлено в отношении угла обстрела в более выгодные условия, чем на большом судне.

Этими и подобными им доводами подкреплял

Макаров свой тезис о предпочтительности постройки, по условиям того времени, большого числа легких быстроходных военных кораблей, а не крупных броненосцев.

Свои доводы Макаров иллюстрирует в другой статье путем описания гипотетичного морского боя между двумя флотами—Синим и Белым, из которых в первом главное внимание обращалось на увеличение количества судов и на подготовку вышколенного экипажа, а во втором—на развитие духа инициативы у всех членов команды, на техническое усовершенствование всех средств обороны и наступления.

Победа в этом условном бою достается второму флоту (Белому); по окончании сражения адмирал Белого флота произносит речь, в которой отражаются сокровенные мысли Макарова по вопросам морской тактики:

«До того момента, пока мы не приблизимся к неприятелю,—говорит адмирал,—эскадра будет в строе и действовать по сигналам; но как только мы прорвем неприятельскую линию, все суда кладут, по возможности, лево на борт и каждый нападает на ближайший неприятельский корабль.

Мое правило: если вы встретите слабейшее судно, нападайте, если равное себе—нападайте, и если сильнее себя—тоже нападайте. Если увидите, что и другой наш корабль избрал целью нападения то же судно, на которое вы напали, продолжайте ваше нападение, пока не уничтожите неприятеля.

Не гонитесь за неприятелем, который далеко,

если перед вами находится другой близко. Забудьте всякую мысль о помощи своим судам. Лучшая помощь своим есть нападение на чужих».

Свои мысли о тактике морского боя Макаров непрерывно углублял и развивал. В 1896 году он прочитал цикл лекций на эту тему в Кронштадте, а в 1897 году издал капитальное сочинение «Рассуждения по вопросам морской тактики».

Макаров начинает эту книгу с указания на то, что в мирное время повседневные занятия на корабле и работа, направленная к поддержанию корабля в порядке, поглощают все внимание, «отдаляют... самую жизнь на корабле от условий военного времени и этим нарушают ту главную задачу, для которой существует военный флот». Между тем необходимо помнить, что главная задача для моряков в мирное время—это подготовиться к войне. «Поэтому каждый военный или причастный к военному делу человек, чтобы не забывать, для чего он существует, поступил бы правильно, если бы держал на видном месте надпись «Помни войну», принятую нами в девиз настоящего труда».

Любопытна судьба этой работы. Переведенная на многие иностранные языки, она внимательно изучалась не только в Европе, но и в Японии и в Америке. Когда в 1902 году в Петербург пришло аргентинское учебное судно «Presidente Sarmiento», первый вопрос гардемарин был: «Можем ли мы повидать Макарова, по классической книге которого мы изучаем тактику?» Петербургские власти постарались скрыть тот конфузный факт, что в России

работа Макарова не вызвала никакого интереса в руководящих сферах и поэтому была мало известна.

В этой своей книге С. О. Макаров так определяет предмет морской тактики: это наука о морском бое; она исследует элементы, составляющие боевую силу судов и способы их наивыгоднейшего употребления в различных случаях на войне.

Разумеется, подчеркивает Макаров, одного знания правил боя недостаточно. Макаров следующим образом отзывается о том, как нужно относиться к советам и указаниям в области тактики:

«Между знанием и умением существует разница. Есть люди, знающие очень много, но в деле крайне неумелые, и, наоборот, мы встречаем в практике много людей умелых, которые далеко не богаты познаниями; результаты получаются, главным образом, от умения. Недостаточно знать правила, надо еще иметь умение, которым из правил воспользоваться и каким образом его применить».

Практические упражнения, указываемые тактикою, и дают, по мнению Макарова, подготовку для того, чтобы быстро ориентироваться в сложной обстановке боя.

«Выгода тактических занятий в том и заключается, что занимающийся тактикою и много работавший над этим скорее приобретает глазомер—в широком смысле этого слова, т. е. умение ясно оценить обстановку».

Кстати, мысль Макарова о недостаточности одного теоретического изучения военного дела заставляет вспомнить изречение Наполеона. Когда в Европе

увлекались военными теориями Жомини, Наполеон иронически заметил, что изучение этой теории не мешает ему попрежнему громить европейские армии.

«Если бы можно было научиться взевать только по книгам,—добавил он,—то разве я допустил бы распространение сочинений Жомини?»

Но отмечая первенствующее значение умения применять на практике теоретические правила, Макаров подчеркивал также важность и самой теории.

Плавая на «Витязе» и замещая командующего Тихоокеанской эскадрой, Макаров настоятельно рекомендовал морскому министерству образовать специальный орган, в котором разрабатывались бы планы морской войны. «Если бы в Главном морском штабе был учрежден отдел, не связанный с текущими делами и специально ведущий военно-стратегическую часть, то организация войны много бы выиграла».

Разразившаяся через шесть лет война показала всю справедливость этих слов.

Теория, говорил Макаров, поможет усвоить ряд практических приемов и даст основание для того, чтобы перед боем и в бою яснее представить положение дела и выбрать наиболее выгодный образ действий.

Макаров как бы перекликается здесь с высказываниями Клаузевица. «Как такт, почти обратившийся в привычку,—писал Клаузевиц,—всегда заставляет светского человека действовать, говорить и двигаться корректно, так же и военный опыт позволит обладающему им офицеру всегда в больших и малых делах, при каждом, так сказать, ударе пульса войны распорядиться правильно и кстати. При наличии опыта и

навыка приходит ему на ум сама собою мысль: это—годится, это—нет»<sup>1</sup>.

Примечательно, что Макаров с благоговением относился к Суворову и, приводя подробные выдержки из суворовских наставлений, применял даже их непосредственно к условиям морского боя.

«Говоря об атаке, Суворов в конце прибавляет: «неприятельская картечь летит поверх головы». Это изречение следует запомнить идущим на миноносках в атаку, ибо неприятельские снаряды мелких орудий полетят так же, как картечь»<sup>2</sup>.

Или еще:

«Суворов требовал, чтобы под огнем люди шли в ногу. По этому поводу в инструкции<sup>3</sup> говорится: «В расстоянии около часа от неприятеля выстраиваются взводы, а лишь только подойдут под пушечный выстрел, берут ружье под приклад и *идут в ногу*, потому что это единственное средство наступать скоро». Из этого правила можно вывести другое, весьма полезное, а именно: миноноски при атаке судов сохраняют равнение, ибо это есть единственный способ, чтобы атака была быстрая, дружная и, следовательно, неотразимая»<sup>4</sup>.

Не следует, однако, думать, что Макаров рекомендовал прямо заимствовать и переносить в прак-

<sup>1</sup> К. Клаузевиц, О войне, стр. 64.

<sup>2</sup> Макаров, Рассуждения по вопросам морской тактики, 1916, стр. 141.

<sup>3</sup> Имеется в виду суворовская инструкция австрийским войскам в 1799 году. — К. О.

<sup>4</sup> Макаров, Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 141.

тику морских сражений суворовские наставления. Предостерегая против механического подражания, он писал: «Слепо нельзя применять все сухопутные принципы к морской войне. У сухопутных резерв оставляется для того, чтобы при развитии сражения направить его на решительный пункт, смять противника и заставить его отступить. Отступающий на поле сражения противник становится в весьма невыгодное положение. По словам Суворова, «бегущего неприятеля истребляет одно преследование». Совершенно иное дело во флоте: судно, убегающее от неприятеля против свежего ветра, находится в гораздо более выгодных условиях для артиллерийского боя, чем то судно, которое за ним гонится. У первого брызги и ветер совершенно не мешают стрельбе, а у второго они могут составить существенное затруднение и при большом волнении могут даже окончательно помешать действию артиллерии. Поэтому у нас иногда выгодно принять погоню, а у сухопутных на отступление надо решаться лишь в крайности, когда нет другого выхода».

Это интересное рассуждение заканчивается типично по-макаровски: «Но, хотя у сухопутных отступление губительно, а у нас нет, тем не менее на сухом пути взвод, встретившись нечаянно с неприятельским полком, должен постараться умело отступить, а у нас миноносец, оказавшийся внезапно ночью или в тумане борт-о-борт с неприятельским бронепосцем, должен тотчас же атаковать его».

Макаров подробно останавливается в своем сочинении на методах обучения личного состава, в ча-



стности изучения своего корабля, на использовании в бою артиллерии и мин, на таране. Несмотря на сухость и серьезность темы, вся книга написана простым, понятным языком, нередко с мягкой иронией или незлобивой шуткой. В качестве примера можно привести такое место:

«Батарейные командиры должны помнить сами и напоминать комендорам, что орудия теперь имеют такую высокую степень точности, что снаряд наверное не попадет в цель, если выстрел будет сделан, когда орудие худо наведено».

Особенно ценны для характеристики Макарова те места, где он настойчиво и убедительно говорит о роли в бою нравственной силы.

Наполеон определял сравнительное отношение морального духа войск к материальной, физической силе, как 3 : 1. Макаров во главу угла также ставит моральное состояние, или, как он выражается, нравственную упругость войск.

Под нравственной упругостью он понимает: 1) находчивость, доведенную до того, что человек не теряется ни от какой неожиданности, 2) решимость и упорство, 3) способность обсудить хладнокровно свое положение в самые критические минуты.

Макаров всячески подчеркивает необходимость твердости и решимости. Он восторгается поведением Нельсона под Трафальгаром, где знаменитый адмирал, несмотря на малую численность своего флота, не отказался от задуманного смелого плана. «Я пришел сюда не для того, чтобы находить затруднения, а чтобы преодолевать их»,—писал Нельсон, и эти

слова Макаров рекомендовал избрать девизом всем командирам.

С таким же сочувствием цитирует Макаров известную тираду Клаузевица: «Иногда приходится решаться на предприятия, не ожидая благоприятного исхода, решаться потому, что ничего лучшего сделать нельзя. Дабы в подобную минуту не лишиться спокойствия и твердости, которые в подобном положении весьма трудно сохранить, но без которых самые блестящие способности ума становятся бесполезными, нужно вперед освоиться с мыслью—*погибнуть с честью*. Эту мысль должно благоговейно сохранить и непрерывно в себе питать, дабы с нею совершенно свыкнуться. Будьте уверены, что без этой твердой решимости ничего великого не делается даже в самой счастливой войне, а в беде и подавно».

Выраженная в этих словах глубокая и благородная мысль близка Макарову, не устававшему подчеркивать огромное значение твердой решимости и самоотверженности в бою.

Макаров дополняет эту мысль советом своевременно собрать все силы для нанесения задуманного удара и вести битву с максимальной энергией. «Все авторитеты сходятся в том, что надо напрягать все силы для того, чтобы выиграть сражение»,—пишет он.

Он выдвигает даже требование—внедрить с детских лет, еще в семье и на школьной скамье, высокие принципы храбрости и самоотверженного служения родине.

«Народы так привыкли теперь к благодеяниям мирного времени, что военная доблесть начинает мало-по-

малу исчезать. Теперь уже не так часто встретите мать, которая говорила бы своему сыну, что он должен расти и крепнуть, чтобы защитить свой родной очаг и свою родину. Дело это считается как бы делом правительства, тогда как военная доблесть в сущности есть дело общественное и всенародное».

Прошло немного лет—и волею исторических обстоятельств С. О. Макарову пришлось на деле, личным и боевым примером доказать справедливость своих принципов.

б)

### *Русско-японская война*

**В** течение многих лет Япония готовилась к войне с Россией, и готовилась очень интенсивно.

Эта война была неизбежна, и срок ее развязывания быстро приближался.

В царском правительстве было несколько сановников, понимавших исподготовленность России к войне и призывавших поэтому к осторожности: то были Витте, военный министр Куропаткин, министр иностранных дел Ламсдорф. Однако в вопросах дальневосточной политики они были оттеснены на второй план. Решающее значение имел Особый комитет по Дальнему Востоку, образованный в 1903 году во главе с контр-адмиралом Абазой, при участии Безобразова и заместителя на Дальнем Востоке Алексева. Абаза был нечистоплотным дельцом, к тому же плохо разбиравшимся в политических делах. Но все вопросы,

касавшиеся Дальнего Востока, он лично докладывал царю, придавая всякому факту желательную ему и его камарилье окраску. Он внушал Николаю II, что Япония не решится воевать, что она лишь бряцает оружием и нельзя ни в чем уступать ей.

Нет нужды описывать все перипетии сложной дипломатической подготовки, предшествовавшей войне. Между Ламсдорфом и японским министром иностранных дел Комурой шла деятельная переписка. Русский посол в Токио барон Розен и японский посланник Курино беспрестанно слали своим правительствам зашифрованные депешки и вели переговоры с послами дружественных и враждебных держав. Японская дипломатия оказалась более ловкой. В 1902 году ей удалось заручиться благожелательной позицией Англии, в то время как Россия оказалась изолированной.

Русское правительство, убаюканное уверениями Абазы, почти не вело приготовлений к возможной войне и спохватилось только тогда, когда убедилось, что Япония лихорадочно готовится к военным действиям. Розену было поручено всячески затягивать переговоры, чтобы выиграть время.

Летом 1903 года в Токио состоялось нечто вроде конференции; Россия изъявила согласие на присоединение Кореи к Японии, претендуя взамен на преобладающее влияние в Манчжурии, однако японское правительство не удовлетворилось этим.

В начале 1904 года оно предъявило России ультиматум. В Петербурге приступили к изучению японских требований, как вдруг поступило чрезвычайное изве-

стие: не дожидаясь ответа на свой ультиматум, Япония прервала дипломатические отношения с Россией.

С того момента как японское правительство окончательно решило воевать с Россией, военные приготовления в Японии стали производиться лихорадочными темпами.

Центральное место в подготовке Японии к войне занимал флот. Созданию сильного флота было уделено особое внимание.

В начале последнего десятилетия XIX века Япония имела лишь один броненосец (взятый у китайцев броненосец «Чин-Иен-го»). Россия в это время имела в составе своего флота 16 эскадренных броненосцев; в дальневосточных водах находилась, конечно, только часть этого количества.

В 1897 году Япония приобрела в Англии два эскадренных броненосца («Яшима» и «Фуджи») по 12 300 тонн водоизмещения и заказала там же еще четыре. Она получила их в 1903 году: три броненосца по 15 тыс. тонн и один водоизмещением в 15 200 тонн.

В 1897 году Япония заказала и получила в период 1901—1903 годов шесть броненосных крейсеров 1-го ранга, девять быстроходных защитных крейсеров 1-го ранга, пять быстроходных защитных крейсеров 2-го ранга, два минных крейсера, 34 мореходных миноносца, 66 береговых миноносцев, один минный транспорт.

Таково было морское строительство Японии.

В момент, когда разразилась русско-японская война, страна «восходящего солнца» имела в строю уже пять броненосцев водоизмещением от 7 300 до 15 000

тонн, со скоростью 18—19 узлов, восемь крейсеров 1-го ранга по 7 700—9 900 тонн, со скоростью 22 узла, 17 крейсеров 2-го ранга по 2 500—5 000 тонн, 84 миноносца, 16 канонерских лодок и девять судов береговой обороны. Тоннаж транспортного флота составлял около 1 млн. тонн.

Что могло противопоставить этому русское правительство? В его распоряжении имелось восемь броненосцев водоизмещением в 10 900—12 900 тонн, со скоростью 16—18 узлов; пять крейсеров 1-го ранга по 6 200—11 900 тонн, со скоростью 16,5—20 узлов; девять крейсеров 2-го ранга по 3 300—6 700 тонн, со скоростью 25—30 узлов. Из этого числа двенадцать больших кораблей находились в Порт-Артуре, пять—во Владивостоке, один—в Чемульпо и четыре—в пути на Дальний Восток. Из 62 миноносцев в дальневосточных водах имелось лишь 30.

Водоизмещение броненосцев составляло в японском флоте 159 тыс. тонн, а в русском—только 132 тыс. тонн. Половина русских миноносцев была устаревшего типа, с машинами, часто вышедшими из строя.

Японские корабли в большинстве представляли собой последнее слово техники. По сравнению с русскими они имели преимущество в артиллерии и в скорости. Японские крейсера 1-го ранга были бронированными, а русские лишь бронепалубными.

И все-таки материальное превосходство японского флота само по себе еще не обеспечивало ему господства на море. Чрезвычайно многое зависело от качества боевого руководства русского флота. Но тут

особенно ярко сказалась вся гниль и разложение, внесенные царизмом в командные кадры армии и флота. Техническая подготовка командного состава была очень слаба; морской штаб сами офицеры называли в шутку Kindergarten (детский сад).

Весьма отрицательно сказалось то обстоятельство, что русский флот был рассредоточен: четыре крейсера находились во Владивостоке, один крейсер и одна канонерская лодка—в Чемульпо, одна канонерская лодка—в Шанхае. Если бы все эти корабли стояли в Порт-Артуре вместе с основными силами, японцы не смогли бы бить по частям русскую эскадру.

Большое преимущество японцев состояло в наличии у них ряда отличных портов, в то время как *Россия имела только два порта*—Порт-Артур и Владивосток, удаленные один от другого, причем Владивостокский порт на 4 месяца в году замерзал.

Вследствие плохого оборудования Владивостокского порта русские суда часто зимовали не там, а в японском порту Нагасаки.

У японцев крупнейшими портами-арсеналами были Сасебо, Майдзуру, Иокока и др. У них было 25 доков, причем 10 могли принимать крупнейшие бронепосцы. Россия же имела на Дальнем Востоке только один сухой док для крупных кораблей в Порт-Артуре.

Таким образом, соотношение сил на море было явно в пользу Японии. Правда, Россия обладала сильным флотом, стоявшим в Кронштадте, но вопрос был в том, успеют ли перевести его своевременно

в воды Тихого океана (как показали события, морские власти не справились с этой задачей).

Что касается сухопутных сил России на Дальнем Востоке, то в Приамурском военном округе, совместно с подкреплениями из Сибири, было сосредоточено—по штатному расписанию—148 тыс. пехоты, 10 тыс. кавалерии и 294 орудия. Однако на самом деле войск было, конечно, меньше. Во-первых, нужно вычесть крепостные гарнизоны и различные технические части, которые должны были остаться в тылу; во-вторых, стрелковые соединения были ослаблены выделением многочисленных инструкторов, занятых подготовкой новых формирований; и, наконец, как раз перед началом войны, в ноябре 1903 года, из армии были уволены в запас очередные контингенты, и хотя с января нового года стали прибывать новобранцы, но они нуждались еще в долгой, серьезной выучке.

Что касается вооружения русской армии, то оно было неплохим, трехлинейные винтовки по меньшей мере не уступали японским ружьям, пушек было, правда, меньше, чем у японцев, зато качество их было лучше.

Особое значение приобретал вопрос о боевой готовности крепости Порт-Артура. Взятая японцами штурмом во время японо-китайской войны 1894 года, эта крепость была затем (15 марта 1898 года) сдана Китаем «в аренду» России.

На 1 января 1904 года население Порт-Артура состояло из 35 тыс. китайцев, 15 тыс. русских (кроме войск), 600 европейцев других национальностей и 700 японцев.



Порт-Артур расположен на берегу Желтого моря, на самом южном разветвлении Ляодунского полуострова, образующем маленький полуостров, получивший название Квантунский (по-китайски—Гуан-Дун).

Свое название Порт-Артур получил по имени командира первого европейского (английского) корабля, посетившего эти воды.

Самая бухта, прозванная китайцами Лу-шунь коу, находится на восточном берегу южной оконечности Квантунского полуострова. Бухта Порт-Артура мелководна; китайцы, а впоследствии русские производили в ней дноуглубительные работы, стремясь улучшить ее посредством искусственных бассейнов. При китайцах там имелся Восточный бассейн глубиной от 5 (при отливе) до 8 (во время прилива) метров; вход в бассейн имел около 80 метров в ширину.

Получив в аренду Порт-Артур, русские приступили к сооружению более объемистого Западного бассейна. Оба бассейна—Восточный и Западный—соединялись узким проходом с обширным внешним рейдом.

В Порт-Артуре имелся один сухой док для кораблей крупного тоннажа, второй док строился, но к моменту начала войны с Японией он не был закончен. Порт располагал также сухим доком для военных кораблей малого водоизмещения (для миноносцев), арсеналом, портовыми мастерскими и торпедной мастерской.

Поскольку русское правительство придавало столь большое значение Порт-Артуру, естественно было полагать, что оно постарается основательно укрепить его, превратить в первоклассную крепость,

могущую служить падежным опорным пунктом на Тихом океане. В действительности, однако, этого не произошло. Тому воспрепятствовала типичная для правления Николая II гнилая атмосфера взяточничества, лихоимства, интриганства.

План укрепления крепости начали урезывать с точки зрения финансовой экономии. Если в первоначальном предложении генерала Кононовича-Горбацкого говорилось о создании укрепленной полосы со стороны суши на 70 верст по периметру, что означало необходимость содержать 70 тыс. гарнизона, то в проекте военного министерства речь шла уже только о 20-верстном периметре; в конце концов дело свелось к установлению численности гарнизона в 11 300 человек.

Однако на этом не кончилось. Тот план работ, который был принят и который должен был быть осуществлен полностью к концу 1903 года, вовсе не был выполнен к этому сроку: из восьми долговременных фортов был готов только один форт и два форта были готовы вчерне; из 22 долговременных батарей были готовы лишь семь батарей, да еще две готовы вчерне и т. д.

Достаточно указать, что из общей суммы в 59,4 млн. рублей, ассигнованных правительством на укрепление Порт-Артура, было фактически отпущено до конца 1903 года только 21,4 млн. рублей, т. е. немногим больше одной трети.

По табели о вооружении крепости, в ней полагалось иметь 542 орудия и 48 пулеметов. Фактически к началу войны имелось лишь 375 орудий и 38 пулеметов, при этом лишь на пяти батареях имелись доста-

точно дальнобойные орудия (батарея на Электрическом утесе, две батареи на Тигровом полуострове и две около Крестовой горы).

Численность гарнизона, определявшаяся европейскими специалистами минимально в 20 тыс. человек, на самом деле выражалась в цифре 12 100 человек (в момент открытия военных действий в Порт-Артуре находилось еще 3 900 человек, случайно задержавшихся там при переезде в Южную Манчжурию; они также были включены в состав гарнизона).

Короче говоря, даже урезанный план укрепления Порт-Артура осуществлялся крайне неудовлетворительно. В «верхах» господствовало преступно легкомысленное отношение к этому делу, коренившееся в недооценке противника и в органических недостатках бездушно бюрократической системы романовской монархии.

Наряду с «материальными» факторами подготовки к войне были и другие, не менее важные факторы. Японцы отлично изучили организацию русской армии, знали ее сильные и слабые стороны, качество вооружения. Они имели разветвленную сеть шпионов, да и сами русские военные власти оказали им немало услуг по причине той же преступной беспечности. Японцев приглашали на маневры русских войск и предупредительно разъясняли им все детали, которые могли их заинтересовать. Что же касается японцев, то они придерживались в этом вопросе совершенно иного образа действий: русских военных атташе, по странной игре случая, всегда привозили на маневры японской армии с опозданием.

Эта беспечность царской военной администрации продолжала существовать буквально до последнего дня. Уже когда определился крах дипломатических переговоров, когда японские подданные спешно прокламации предали пределы России и пресса обеих стран вопила, что завязавшийся спор можно решить только с помощью железа, огня и крови—словом, когда налицо были все симптомы неминуемой безотлагательной войны, миноносцам русской тихоокеанской эскадры было предложено попрежнему крейсировать с открытыми отличительными огнями и не предпринимать без особого на то приказа военных мероприятий.

В такой обстановке грянул внезапный удар грома: в ночь на 9 февраля 1904 года японцы без объявления войны совершили нападение на корабли русского Тихоокеанского флота.

---

Незадолго до начала русско-японской войны Макаров писал в морское министерство: «Из разговора с людьми, вернувшимися недавно с Дальнего Востока, я понял, что флот предполагают держать не во внутреннем бассейне Порт-Артура, а на наружном рейде... Пребывание судов на открытом рейде даст неприятелю возможность производить ночные атаки... Японцы не пропустят такого бесподобного случая нанести нам вред... Как бы ни было тесно в Порт-Артуре, все же корабли можно швартовать и затем, путем практических упражнений, приучиться к скорому выходу... Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы принуждены будем

это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку».

Предупреждение дальновидного флотоводца осталось безрезультатным. Мотивируя трудностью размещения эскадры в узком внутреннем бассейне Порт-Артура, и тем, что в случае вражеского нападения эскадра не сможет достаточно быстро выйти в открытое море, власти держали ее по ночам на внешнем рейде. Там она была подвержена атакам быстроходных минных кораблей, и японцы не преминули воспользоваться этим.

Русское правительство полагало, что в случае открытия военных действий японцы предварительно сделают формальное объявление войны. Однако японцы решили напасть без предупреждения на русскую эскадру и сразу обезвредить ее.

Вечером 8 февраля японский консул в Порт-Артуре посетил заместника (генерал-адмирала Алексеева), устраивавшего в этот напряженный момент раут... В то время как длился раут, японский морской офицер, приехавший с консулом под видом его слуги, пробрался на лодке на внешний рейд и тщательно разведal расположение русских кораблей. Вслед за тем он уехал с консулом, а когда через несколько часов началась атака японских миноносцев, он был одним из руководителей ее.

Предназначенные для нападения на русскую эскадру японские корабли были сконцентрированы еще 7 февраля в порту Мокпо. Русская разведка собрала кое-какие сведения об этом, и командующий эскадрой адмирал Старк доложил заместнику о необходимости

спускать на ночь предохранительные (от мин) сети. Однако Алексеев запретил это делать, положив резолюцию, что такая мера является «несвоевременной и неполитичной».

Многие корабли стояли без паров, так что не могли маневрировать в момент атаки. В то время как броненосцы стояли на внешнем рейде, миноносцы были введены во внутренний бассейн и поэтому не могли принять участия в отражении неприятельского нападения.

Японцам были известны все эти обстоятельства. Известно им было и то, что на 9 февраля назначены маневры порт-артурской эскадры и в частности опытная минная атака. Они решили использовать это исключительно благоприятное для них стечение обстоятельств.

В ночь на 9 февраля 18 японских миноносцев приблизились к Порт-Артуру. Они сигнализировали красным и белым огнями—сигнал русских кораблей, желающих войти в порт. Дежурные русские легкие корабли не заметили ничего подозрительного. Миновав эти корабли, японские суда пробрались мимо крейсеров к броненосцам. При этом они спрашивали (посредством световых сигналов, подаваемых фонарями), свободен ли проход, и, получив утвердительный ответ, продолжали свой путь.

Приблизившись вплотную к броненосцам, т. е. к цели атаки, командующий японской флотилией Макихара приказал произвести несколько вспышек по русскому алфавиту. Флагманский броненосец «Петропавловск» и дежурное судно крейсер «Паллада» дали

ответные световые сигналы, тем самым ясно обнаружив себя. Вероятно, на этих кораблях полагали, что плывут русские миноносцы, готовящиеся к предстоящим маневрам.

Тогда японцы начали минную атаку.

Восемнадцать торпед было выпущено по русским судам. Эскадра стояла в три линии; ближе всего к берегу стояли броненосцы. Их было семь: «Петропавловск», «Победа», «Ретвизан», «Пересвет», «Цесаревич», «Полтава» и «Севастополь».

Выпущенные с близкой дистанции торпеды взорвались у трех кораблей: у «Ретвизана», «Цесаревича» и у крейсера первого класса «Паллада» (японцы метили в «Петропавловск»). Поврежденные суда снялись с якоря и поспешно направились в гавань.

Хотя атака была совершенно неожиданная, очень скоро была приведена в действие скорострельная артиллерия кораблей, находившаяся в боевой готовности. Крепостные форты не открывали огня, так как в темноте было невозможно разобрать, где свои, где неприятельские суда.

Японские миноносцы, не довольствуясь миной атакой, открыли интенсивный артиллерийский огонь по русским кораблям и причинили большой урон крейсерам «Аскольд», «Новик» и «Диана». Принимая во внимание, что почти 20 японских кораблей находились в самом центре русской эскадры, надо признать причиненный ими вред не столь большим. Это всецело объясняется героическим поведением личного состава кораблей. Матросы и офицеры соблюдали полное хладнокровие.

На крейсере «Паллада» трюмный машинист Петров, несмотря на страшные ожоги, продолжал выполнять свои обязанности, пока не потерял сознание от нестерпимой боли.

Дружный отпор—стреляли даже с поврежденных судов—помешал нападающим предпринять более решительные шаги, чтобы использовать выгоды неожиданности. Только утром следующего дня японский флот приблизился к Порт-Артуру и подверг его обстрелу из тяжелых 12-дюймовых орудий; существенного вреда этот обстрел не причинил. Русские батареи энергично отвечали, а быстроходные крейсера предприняли удачную атаку.

Одновременно с атакой порт-артурской эскадры японцы совершили нападение на два русских военных корабля, стоявших в корейском порту Чемульпо. Там находились крейсер первого ранга «Варяг» и устаревшая канонерская лодка «Кореец». Оба корабля находились в распоряжении русского посланника при корейском императоре в городе Сеуле.

Несмотря на то, что Чемульпо являлся нейтральным портом, японцы 8 февраля объявили командиру «Варяга», что намерены атаковать его в этом порту и «во избежание ненужных жертв» предлагают ему выйти в море. Японская эскадра состояла из шести тяжелых и пяти легких крейсеров, не считая миноносцев. Командир «Варяга» мог, взорвав тихоходную канонерскую лодку «Кореец», попытаться пробиться сквозь строй японских кораблей и, пользуясь большей скоростью своего судна, уйти от преследования. Но он не сделал этого, а решил принять



бой вместе с канонеркой. Тем самым преимущества в скорости хода русского крейсера, принужденного прикрывать «Корейца», сводились на-нет.

Начался неравный бой. Меткими выстрелами с «Варяга» вскоре были выведены из строя крейсера «Никитаку» и «Чиода», а вслед за тем и флагманский корабль японского адмирала Урио медленно вышел, весь охваченный пламенем, из боя.

Однако колоссальное неравенство сил все же сказалось. Прорваться к Порт-Артуру «Варягу» из-за тихоходности «Корейца» не удалось, и он повернул обратно в порт, прикрывая канонерку. В Чемульпо «Варяг» затонул, а «Корейца» взорвали. У японцев, как оказалось, были потоплены один крейсер и один миноносец; кроме того, один крейсер был выведен из строя.

Так началась война на Тихом океане. Несмотря на героическое поведение русских экипажей, особенно «Варяга», и на то, что японцы не решились полностью использовать огромные возможности, открывавшиеся перед ними в связи с внезапным нападением без объявления войны, все же русский флот понес тяжелые потери. Вдобавок, список этих потерь пополнился минным транспортом «Енисей», наскочившим 11 февраля на собственную мину, и крейсером «Боярин», также получившим повреждение на mine.

Тем не менее порт-артурская эскадра представляла еще собой грозную силу, и японцы не были спокойны за проводимые ими операции по переброске войск в Корею. Пытаясь обезвредить эту эскадру, японцы решили применить средство, с успехом примененное

американцами во время войны на Кубе (у Сант-Яго): запретить выход из гавани и таким образом обречь на бездействие стоявшие внутри корабли.

В ночь на 24 февраля пять японских «брандеров» — пароходов, груженых камнем и углем, устремились под прикрытием миноносцев ко входу в гавань; там они должны были быть взорваны.

Эта попытка могла удалиться только при условии растерянности русских. Но японцы уже убедились, что при всех недостатках руководства Порт-Артур являлся сильной крепостью; меткость стрельбы русских артиллеристов была им также известна, а поэтому они сами, в большинстве, не верили в успех задуманной операции. Японский офицер Нирутака, например, записал в своем дневнике: «Я находил всю эту затею невыполнимой и нелепой... Необходимы какие-либо действия на театре войны, чтобы было о чем доносить».

Так или иначе, атака брандеров была все же предпринята. Крепостные форты и стоявший на мели (после повреждения его торпедой) броненосец «Ретвизан» открыли интенсивный огонь по приближающимся судам противника, в результате которого все пять брандеров были потоплены, не достигнув цели.

На следующий день шесть японских броненосцев и десять крейсеров приблизились к Порт-Артуру и, как бы возмещая неудачную атаку, подвергли город обстрелу. Крепостные орудия не доставали до неприятельских судов, японские же снаряды ложились в черте всего города. Правда, ущерб от них был

незначителен, так как осколки не пробивали кирпичных стен зданий.

В этот раз русская эскадра не бездействовала. Пять броненосцев и пять крейсеров, сопровождаемые отрядом миноносцев, двинулись навстречу японским судам, обстреливая их на полном ходу. Три поврежденных корабля стреляли с места. Особенно смело действовал крейсер «Новик».

Атмосфера в Порт-Артуре становилась все более напряженной. Показателем этой напряженности был отъезд наместника: 21 февраля генерал-адмирал Алексеев со штабом перебрался в Мукден. Полновластным хозяином Порт-Артура остался генерал Стесель.

А в тот же день в крепости получили известие о назначении командующим Тихоокеанским флотом вице-адмирала Макарова.

## 7

### *Макаров в Порт-Артуре*

**Б**ыло два человека, кандидатуры которых выдвигались на пост руководителя морских сил на Дальнем Востоке: вице-адмирал Макаров и контр-адмирал Рожественский. Этот последний имел репутацию бравого командира и лихого моряка. Правда, злые языки утверждали, что Рожественский сделал карьеру посредством «тонкого хода» во время морских маневров в Ревеле. Когда присутствовавший на маневрах русского флота германский император Вильгельм II,

бывший в гостях у Николая II, попросил вести учебную стрельбу на дальние дистанции, корабли Рождественского чуть ли не с первого залпа накрыли цель (деревянные щиты, буксируемые тральщиками), вызвав восхищение «августейшего» гостя; кое-кто, однако, говорил втихомолку, что предусмотрительный адмирал заранее распорядился заложить фугасы под щитами, и в момент залпа оставалось только включить ток, чтобы щиты взлетели на воздух. Во всяком случае, придворным кругам Рождественский импонировал гораздо больше, чем Макаров. Но именно потому Рождественского в конце концов и не послали в Порт-Артур: уж очень нерадостна была перспектива принять командование над блокированной эскадрой, лучшие корабли которой были выведены из строя.

Исполнилось предсказание Макарова, отлично знавшего отношение к нему морского министерства, что его пошлют на Дальний Восток лишь в минуту крайней необходимости и опасности. Но это не смутило его. Как все по-настоящему крупные люди, он смотрел в глаза фактам и не опускал рук перед трудностями, сколь велики бы они ни были. Сборы были не долги. 8 марта 1904 года новый командующий флотом прибыл в Порт-Артур. Вместе с ним приехали чины его штаба: капитаны 2-го ранга Васильев и Шулиц, корабельный инженер Вешкурцев, главный инженер Кронштадтского порта Линдебек и др. Макаров привез с собой также большую группу «мастеровых», рабочих Обуховского сталелитейного завода.

Макарова ждали с нетерпением. Встреча носила торжественный характер. Подполковник Вершинин приветствовал Макарова краткой речью, из которой вытекало, что все надежды возлагаются на адмирала, и без него порг-артурцы «готовы впасть в отчаяние».

Макаров держался по-обычному прямолинейно и резковато, и это несколько охладило и заставило встревожиться многих из числа встречавших. Один современник (Ларенко) хорошо передает это впечатление от встречи нового командующего:

«Многим из привыкших к пышно-чванным официальным встречам артурцев не особенно понравился на этот раз адмирал Макаров. В нем сказывалось что-то, если не резкость, то некоторая сухость, деловитость, и он как будто торопился, не смаковал устроенной ему встречи, не рисовался. Его, повидимому, меньше всего интересовала сама встреча. В нем не видно было того внешнего блеска, к которому мы привыкли и который считали присущим такому известному моряку... Но все поняли сразу, что приехал действительно начальник, командующий, а не чей бы то ни было «покорный слуга».

Возбуждение, вызванное прибытием Макарова, еще возросло, когда стало известно, что в этот же день удалось снять с мели броненосец «Ретвизан». Работы по снятию поврежденного торпедой броненосца были бы давно закончены, если бы не то обстоятельство, что ему пришлось участвовать в отражении еще трех атак и во время стрельбы из крупных орудий все подведенные под пробойну временные

заплаты от сотрясения отрывались и работу всякий раз приходилось возобновлять.

С первого же дня своего приезда адмирал начал обстоятельно знакомиться с состоянием эскадры, гавани и оборонительных сооружений. Вместе с тем он старался тщательно разузнать, что происходит в японском флоте.

Японцы понесли за месяц войны довольно большие потери. Тяжкие повреждения получил броненосец «Яшима», на броненосце «Фуджи» были сбиты все трубы, на броненосце «Шикишима» повреждена машина и сбита труба; получили также те или другие повреждения еще два броненосца, пять крейсеров 1-го ранга (из шести, имевшихся в японском флоте), два крейсера 2-го ранга; один крейсер 2-го ранга затонул.

Тот факт, что, даже будучи захвачен врасплох, русский флот нанес противнику столь значительные потери, давал все основания ожидать еще больших результатов при улучшении руководства флотом. А то, что стиль руководства с приездом Макарова в корне меняется, было очевидно. Ярким доказательством этого явился один эпизод, происшедший через два дня после приезда Макарова.

Шесть русских миноносцев, вышедших вечером на разведку в море, были отрезаны японской флотилией от своих сил и подверглись нападению двенадцати миноносцев и пяти крейсеров. Во время боя был потоплен один японский миноносец, но два русских корабля оказались в трудном положении. Одному из миноносцев, «Решительному», удалось прорваться

сквозь вражеское кольцо, но «Стерегающий» не мог пробить себе дорогу.

Узнав о завязавшемся бое, Макаров послал на помощь окруженным миноносцам крейсера. Восторженное «ура» прокатилось по гавани, когда на быстроходном легком крейсере «Новик» разглядели адмиральский штандарт.

К сожалению, смелая вылазка Макарова осталась безрезультатной. Помочь «Стерегающему» было уже нельзя. Он получил пробоину, машины на нем перестали действовать. Японские корабли приблизились вплотную и взяли израненный миноносец на буксир.

В героическом бою, выдержанном миноносцем, во время которого противники сходились так близко, что дело доходило до рукопашной, была перебита вся команда «Стерегающего». Оставшиеся в живых два матроса заперлись в трюме и, не отзываясь на требования японцев сдаться, открыли кингстоны, чтобы не оставлять в руках неприятеля свой корабль.

Английская газета «Таймс» так описывала финал этого боя: «Тридцать пять убитых и тяжело раненных лежали на палубе русского миноносца, когда его взяли на буксир японцы, подобравшие лишь четверых легко раненых русских, бросившихся в море. Но на «Стерегающем» оставалось еще два матроса. Они заперлись в трюме и не сдавались, несмотря на все увещания. Они не только не сдались врагу, но вырвали у него добычу, которую он уже считал своей. Открыв кингстоны, они наполнили родной миноносец водой и погребли себя вместе с ним в морских пучинах».

Русские моряки навсегда сохранили память о героическом экипаже «Стерегущего». И с нею неразрывно связана память о командующем флотом, устремившемся на помощь гибнущему кораблю:

Там под штурвалом затопленья  
Вы победили смерть и страх,  
Чтобы навек застыть на месте,  
Как бы на страже нашей чести,  
У врат бессмертья на часах.

На флаге, где лишь четкость линий  
Определяла полосу,  
Узнали крест, чертою синей  
Как бы подчеркнутый внизу.  
И поняли: под град ударов  
Шел адмирал бесстрашный сам.  
Так только мог один Макаров  
Грозить японским крейсерам<sup>1</sup>.

Своим мужественным поведением при попытке выручить окруженный миноносец Макаров окончательно завоевал симпатии офицеров и матросов.

С каждым днем эти симпатии возрастали. «Все храбрецы находят в нем отца-покровителя и сочувствующего друга,—писал один очевидец.—Предложения некоторых он отклоняет, не находя соответствующим или самый проект, или самого исполнителя, но направляет в то же время молодую энергию в ту сторону деятельности, которую он находит более подходящей для данного офицера».

Опираясь на доверие и уважение подчиненных, Степан Осипович развернул обширную деятельность.

---

<sup>1</sup> Из поэмы М. Троицкого «Стерегущий».



Напряженные учебные занятия, ремонт поврежденных судов, расширение дока, система оборонительных мероприятий, обновление командного состава, организация вопросов боепитания... Для обороны входа в гавань Макаров велел затопить с внешней стороны входа два коммерческих парохода. Кроме того, на ночь он ставил позади минных заграждений один крейсер с несколькими миноносцами; в случае внезапного нападения неприятеля они должны были тотчас атаковать прорвавшиеся в гавань корабли. Сам Макаров проводил все ночи на дежурном крейсере, часто появляясь на палубе и зорко всматриваясь в ночную мглу.

22 марта сильная японская эскадра приблизилась к Порт-Артуру и обстреляла город и Ляотешанский маяк. Стрельба велась из 12-дюймовых орудий. Зная, что крепостная артиллерия недостаточно дальнобойна, японцы рассчитывали на безнаказанность своих операций. Но в этот раз их ждал неприятный сюрприз. Макаров организовал стрельбу перекидным огнем, т. е. аналогично японцам, и эта стрельба, в осуществимости которой с русской стороны многие сомневались, дала прекрасные результаты. Не видя цели, но руководимая наблюдателями, судовая артиллерия стреляла, очень точно<sup>1</sup>. Один японский броненосец получил сильное повреждение, после чего вся неприятельская эскадра отошла. Одновременно Макаров вывел из гавани крупные корабли: пять броненосцев

---

<sup>1</sup> Перекидная стрельба производилась по квадратам, т. е. заблаговременно велась пристрелка.

и шесть крейсеров, как бы предлагая бой в случае желанья противника вновь приблизиться к рейду. Японцы не решились атаковать русские суда, находившиеся под защитой крепостных фортов, и удалились.

27 марта японцы повторили попытку заградить брандерами выход из гавани. Было послано четыре парохода под прикрытием шести миноносцев. Тут сказалась макаровская система обороны. Неприятельские суда были своевременно обнаружены. Канонерки «Отважный» и «Бобр», миноносец «Сильный» и крепостные форты открыли энергичный огонь.

Брандеры имели на вооружении скорострельные пушки и пулеметы. Сторожевые русские корабли были засыпаны снарядами. Миноносец «Сильный» был атакован пятью японскими миноносцами. Хотя около 20 человек из его экипажа получили ранения, миноносец не ослабил огня. Умело пущенной торпедой он взорвал передний брандер. Затем «Сильный» дал свисток, что означало, согласно коду сигналов, «поворачиваю влево». Полагая, что это свистит передний брандер, остальные японские корабли также повернули влево—и вместо прохода в гавань оказались на мели. Миноносец «Сильный», получивший серьезные повреждения, также был принужден выброситься на берег.

Однако одному брандеру все же удалось прорваться на рейд и, став поперек, лечь на мель. Макаров, лично руководивший отражением атаки, немедленно послал добровольцев-офицеров, чтобы обрезать провода к минам, находящимся в трюмах брандеров, и

затушить пожар на последнем брандере, дабы пламя не служило ориентиром для врага.

Команды брандеров пытались спастись на шлюпках, но были выслежены прожекторами и потоплены меткими выстрелами.

Таким образом, вторая атака брандеров закончилась, подобно первой, совершенным провалом. Правда, часть прохода была заграждена, но это не имело существенных последствий и даже позволило сторожевым судам впоследствии укрываться за лежащим брандером от торпед.

Спустя два дня Порт-Артур торжественно хоронил погибших во время ночного боя: инженера-механика Зверева и семь матросов. «День выдался чудный, солнечный. Гробы, покрытые Андреевским флагом, провожала масса народу. Похоронная музыка и пение хора уже не подавляли грустью, как это было при похоронах первых жертв войны. Угнетенное состояние населения, гарнизона и флота заменилось спокойной уверенностью и озарилось надеждою, что мы отстоим нашу крепость, что все отчаянные попытки неприятеля останутся без успеха»,—писал очевидец.

Днем позже были похоронены также японцы, чьи трупы волны выбросили на берег. Их хоронили с воинскими почестями, с духовым оркестром, в сопровождении почетного военного караула—знак уважения к мужественному выполнению погибшими своего долга.

При погребении русских моряков присутствовал только что прибывший из Петербурга знаменитый художник-баталист В. В. Верещагин.

Изо дня в день крепло боевое настроение порт-артурцев. Все чаще и упорнее стали говорить о необходимости активных действий флота, о том, чтобы дезорганизовать морские пути сообщения противника. У всех на устах была крылатая фраза Макарова: «Такая дичь, как оправдание тактики во время первого боя (т. е. инертность флота.—К. О.) необходимостью сохранить этот флот, могла выпорхнуть только из Порт-Артура».

Макаров не уставал твердить, что военные корабли строятся не для того, чтобы их сохранять, а для того, чтобы они охраняли интересы государства.

Постепенно даже самые закоренелые малoverы проникались идеями Макарова. В настроении флота, среди командного состава которого было много сторонников тактики пассивной обороны, произошла резкая перемена, и ее чувствовали даже во вражеском стане. Недаром один японский офицер записал в своем дневнике:

«С приездом адмирала Макарова в русской эскадре началось небывалое до сих пор оживление».

Макаров внушал мысль, что, несмотря на техническое превосходство неприятельского флота, сильная духом порт-артурская эскадра в состоянии разбить его. Каждая неудачная атака японцев подрывает их дух и поднимает дух у русских моряков, говорил адмирал. Раздавая боевые отличия, он давал понять, что ждет от награжденных еще больших подвигов. И каждый хотел удостоиться той же чести: получить награду из рук адмирала, которого любили и в которого все верили.

## Гибель «Петропавловска»

**П**утем настойчивого обучения экипажей кораблей Макаров добился исключительно быстрого выхода всей эскадры из гавани в открытое море. Теперь при каждом приближении неприятельского флота он мог предпринимать встречный маневр. Это было очень важно, так как японцы стремились высадить под Порт-Артуром десант, чтобы окружить крепость с суши. Активность русской эскадры не позволяла осуществить этот замысел.

Конечно, становясь на такой путь, Макаров был готов к тому, что японцы решат уничтожить в открытом бою порт-артурскую эскадру и попытаются сделать это возможно скорее, до прихода сильных морских подкреплений из Балтики. Перспектива боя не смущала Макарова. Ему не впервые было сражаться против превосходящих сил противника. Как всегда, смелость сочеталась в нем с расчетом. Он решил вынудить японцев сражаться в невыгодных для них условиях: в зоне огня крепостных фортов или тогда, когда не все их силы смогут принять участие в бою.

В предвидении возможного, точнее сказать, почти неизбежного сражения Макаров поднял свой адмиральский штандарт на одном из крупнейших броненосцев—«Петропавловске».

Построенный в Петербурге в 1894 году, «Петропавловск» имел 375 футов в длину и 70 футов в ширину; водоизмещение его составляло 11,3 тыс. тонн,

скорость—17 узлов в час. Он был вооружен 60 орудиями; экипаж состоял из 616 матросов и 26 офицеров. Командиром броненосца был даровитый моряк, высоко ценимый Макаровым, капитан Яковлев.

Этот корабль стал могилой доблестного адмирала и почти всего экипажа.

13 апреля отряд миноносцев отправился в ночную разведку на острове Эллиот, где предполагалась японская морская база. На обратном пути миноносцы были перехвачены сильной японской эскадрой. Почти всем кораблям удалось проскочить в гавань, но миноносец «Страшный» был отрезан. В темноте он принял японскую эскадру за свои корабли и примкнул к ней. Повторилась история со «Стерегищим». Одиноким миноносец героически защищался, повредил японский крейсер, но тем не менее положение его было очень тяжелое. Из Порт-Артура уже мчался на помощь дежурный крейсер «Баян» с пятью миноносцами. Может быть, «Страшный» был бы спасен, но тут роковую роль сыграла случайность: японский снаряд угодил прямо в торпедный аппарат, из которого готовились выстрелить по неприятельскому кораблю. Торпеда взорвалась и причинила огромные разрушения. «Страшный» начал погружаться на дно.

Подоспевший «Баян», отгоняя японские миноносцы, стал подбирать тонущих, но удалось спасти только ять человек, еще державшихся на поверхности.

В это время к месту боя подошли крупные неприятельские суда—два броненосца и несколько крейсеров—и с хода открыли огонь по «Баяну». Теперь положение самого «Баяна» стало угрожающим. Но

в этот момент на фланге у японцев появились русские корабли.

Едва получилась весть об окружении «Страшного», Макаров отдал приказ всей эскадре выходить в море. Когда «Баян» вступил в бой, еще не все суда вышли из гавани, но Макаров, не дожидаясь отставших, двинул основные свои силы туда, где гремели орудия.

Сам Макаров находился на своем флагманском корабле «Петропавловск».

При появлении русской эскадры японцы прекратили огонь против «Баяна» и стали отходить, ведя стрельбу с дальней дистанции. Однако это отступление преследовало цель увлечь за собой русские корабли и, пользуясь туманом, неожиданно поставить их лицом к лицу со всем флотом адмирала Того. Когда, энергично преследуя японцев, эскадра Макарова отделилась от берега, на горизонте обнаружили быстро приближавшиеся японские корабли. Туман разошелся, и замысел Того сорвался. Насчитав 23 вымпела и справедливо рассудив, что неравенство сил чересчур велико, Макаров решил отойти под прикрытие береговых батарей.

Он приказал эскадре отходить на рейд и там построиться в боевую колонну, чтобы принять атаку японцев. Эскадра отходила в таком порядке: впереди крейсера «Аскольд», «Баян» и «Диана», затем броненосцы «Петропавловск», «Пересвет», «Победа» и крейсер «Новик».

Макаров был весь этот день в каком-то приподнятом настроении. Когда выходили из Порт-Артура, он торопил механиков. На их заявления, что котлы ста-

рой системы и потому трудно поднять пары, да к тому же низкая вода затрудняет выход, он отвечал: «Поймите, что у меня корабль гибнет».

Теперь, в час крупного сражения, которого он давно ждал и к которому был готов, он обрел обычную уверенность и хладнокровие.

Стоя на резком ветру, чуть хмурясь от ослепительного солнца, он спокойно отдавал приказания. Он распорядился, чтобы миноносцы шли в гавань. На мачтах флагманского корабля взвились разноцветные флаги.

Это был последний сигнал, поднятый на «Петропавловске». В следующую минуту раздался громовой удар и над броненосцем взметнулось пламя.

Командир «Петропавловска» Яковлев рекомендовал Макарову изменить курс, чтобы избежать водной области, на которой накануне шныряли японские миноносцы. Но адмирал счел опасным терять время на обход подозрительного участка и распорядился не менять курса. Обычно броненосец, выходя в море, высылал траулеры, которые очищали фарватер от мин; в этот раз, дорожа каждой минутой, чтобы поспеть на выручку «Баяна», Макаров пренебрег обычной мерой предосторожности.

Такова была цепь роковых случайностей, приведшая к гибели «Петропавловска». Идя полным ходом, броненосец наткнулся на мины, в изобилии расставленные накануне японцами. Это была так называемая «банка»—группа мин, соединенных между собой.

Последовал страшный взрыв. Несмотря на причиненные им опустошения, броненосец, вероятно, добрался бы до гавани, но злополучное сплетение



обстоятельств продолжало преследовать корабль. На «Петропавловске» имелось пятьдесят торпед<sup>1</sup>. От происшедшей при взрыве детонации они стали взрываться. Взорвались также снаряды и пороховые погреба. Взорвались все тридцать судовых котлов. Это был конец.

Целая серия ужасных взрывов буквально искромсала броненосец. Броневая палуба раскрылась. Корабль повалился на бок.

Правое крыло капитанского мостика погрузилось в воду, левое взнеслось высоко вверх.

«Башня, мачты, трубы—все это как бы повисло в облаках темнозеленого дыма, который пронизывало темнокрасное зарево,—вспоминал очевидец, флаг-офицер Макарова.—Часть команды двинулась на корму и бросалась в воду, попадая на лопасти винта, работавшие сильнее обыкновенного в воздухе».

Группа матросов и вместе с ними художник Верещагин собирались прыгнуть в море. Корабль быстро кренился на нос. Огромная стальная стрела на спар-деке для подъема шлюпок метнулась от взрыва за корму и снесла всю группу.

Даже в этот страшный миг русские моряки сохранили дисциплину. Один из спасшихся офицеров передавал, что, пробираясь на палубу, он заметил часового, неподвижно стоявшего подле денежного ящика.

«Что ты стоишь?—крикнул офицер.—Беги, спасайся!

— Никак нет, не брошу поста,—ответил матрос».

---

<sup>1</sup> Макаров хотел во время боя употреблять, кроме артиллерии, минные аппараты.

Взрыв произошел в 9 часов 38 минут утра. Через 2 минуты на воде плавали только обломки. Морская практика знает очень немного случаев столь молниеносной гибели большого военного корабля.

Страшное зрелище катастрофы ужаснуло всю русскую эскадру. Раздался новый взрыв: «Победа» также наткнулась на мину<sup>1</sup>.

В это время контр-адмирал Ухтомский поднял на «Пересвете» сигнал, приказывавший следовать за ним. Эскадра тотчас же последовала за новым командующим.

Со всех сторон подходили шлюпки, чтобы подобрать команду «Петропавловска». Увы! Многие погибли от взрывов, другие же не сумели продержаться в бурном море. Из 600 человек удалось спасти только девяносто.

Командира броненосца Яковлева, получившего тяжкие раны, поддерживал на воде один матрос. Его вытащили полумертвого, с трудом подняли температуру его тела до 34°, и ему удалось сохранить жизнь.

Верещагин погиб; погибли также талантливый моряк Васильев, полковник Агапеев, лейтенант Дукельский и многие другие «макаровцы».

Но все мысли были сосредоточены на одном: где он? Где адмирал? Неужто погиб Макаров?

Об этом думали на судах и в городе, откуда была видна вся катастрофа.

Носились самые разнообразные слухи. Иные гово-

---

<sup>1</sup> Последствия этого взрыва были в непродолжительном времени ликвидированы, и броненосец вновь занял свое место.

рили, что видели адмирала в одной из спасательных шлюпок. Но вытащенный из воды сигнальщик Бочков со слезами рассказал, что, бросаясь в море, заметил Макарова, лежавшего на мостике в бессознательном состоянии в луже крови.

Это было единственное показание об адмирале. Повидимому, он был убит или тяжело ранен при взрыве и пошел ко дну вместе с броненосцем.

Громадная толпа, собравшаяся в гавани, куда доставили спасенных, в страстной надежде ждала, что вот появится знакомая борода «дедушки». Но прибыл последний катер... Адмирала нет. Суровые моряки не стесняясь плакали. Впрочем, не только они. Порт-Артур от мала до велика горевал о безвременной смерти своего защитника, и скорбь эта нашла себе отклик во всей России.

---

Впоследствии в некоторых газетах появлялись предположения, что «Петропавловск» наскочил на русскую мину. Вряд ли такое мнение выдерживает критику. Русские корабли не разбрасывали пловучих самовзрывающихся мин на собственном пути, перед входом в гавань (взрыв произошел на расстоянии всего немногим более версты от берега). Правда, рейд заграждался минами, взрываемыми электрическим током, но днем ток выключался, да и ставились такие мины уже в позднейший период.

Причиной гибели послужили японские мины. Между прочим, спустя месяц после трагедии с «Петропавловском» японский броненосец «Хатсузе» наскочил на пловучую мину и затонул в несколько минут.

К слову сказать, кроме «Хатсузе» японский флот потерял к этому времени, т. е. к маю, ещё 23 военных корабля, часть из которых затонула, часть получила сильные повреждения. У русских погибло пять крупных кораблей и четыре миноносца; повреждения получили шесть броненосцев, три крейсера и несколько миноносцев. Иными словами, потери воюющих сторон почти сравнялись, несмотря на колоссальный урон, понесенный русскими в первые дни войны.

Только пять недель довелось Макарову провести в Порт-Артуре, но и за этот короткий срок он успел сделать очень многое. Он обучил эскадру, усилил береговые укрепления, поднял моральный дух флота. С его приездом (и с появлением привезенных им опытных мастеровых) значительно ускорился ремонт поврежденных кораблей. Были отбиты три японские атаки. Введенная Макаровым перекидная стрельба ликвидировала безнаказанный обстрел японцами города. Адмирал делал все, для того чтобы обеспечить победу.

Ф. Ф. Врангель передает об одной любопытной беседе: «В разговоре я как-то сказал Макарову, что некоторые английские газеты после первой минной атаки японцев писали, что русский Тихоокеанский флот обречен на верную гибель. На это он быстро ответил:

— Я погибать не намерен».

Макаров упрочил за собой репутацию крупнейшего флотоводца своего времени—репутацию, которую признавали даже враги. Японский адмирал Огасавара

объявил от имени морского штаба, что смерть Макарова—это потеря для всех флотов мира.

Вся Россия оплакивала гибель адмирала. В одном стихотворении, написанном в ту пору, хорошо отразились эти чувства скорби:

Спи, северный витязь! Спи, честный боец,  
Безвременно взятый кончиной.  
Не лавры победы — терновый венец  
Ты принял с бесстрашной дружиной.  
Твой гроб — брзненосец! Могила твоя —  
Холодная глубь океана.  
И верных матросов родная семья —  
Твоя вековая охрана.  
Делившие лавры, отныне с тобой  
Они разделяют и вечный покой.

### *Заключение*

**Ч**то прежде всего поражает в Макарове— это его неустанная жажда деятельности. Его мозг не знал усталости, в нем вечно рождались смелые проекты, и жизнь только тогда казалась Макарову жизнью, когда он творил, горел в работе, в труде, в борьбе, совершал работу, которая не под силу была бы и десятерым. Иногда, уже будучи в высоких чинах, плывя куда-нибудь на корабле, он вдруг подымался на капитанский мостик и принимался командовать: уж очень невтерпеж оказывалось для него вынужденная бездеятельность даже в течение нескольких часов.

Всю жизнь Макаров был поборником «святого беспокойства», восстающего против рутины, провозглашающего новые взгляды. Нетрудно понять, что здесь таилась одна из причин конфликта адмирала

с неповоротливой, неторопливой машиной морского министерства. В книге о морской тактике Макаров, говоря о Нельсоне, но имея в виду, конечно, и себя самого, писал: «Администрация хорошо понимала, что для флота нужны люди энергичные, а между тем она находила, что Нельсон беспокоен; точно как будто в самом деле можно быть энергичным, не беспокоя никого из окружающих».

Другая характерная черта С. О. Макарова—это беспредельная преданность родине и любимому морскому делу. Он был подобен в этом отношении Нахимову, не создавшему семьи, не имевшему никакой личной жизни, кроме морской службы. Личная жизнь Макарова сложилась неудачно. Жена не понимала фанатической приверженности Степана Осиповича к морскому делу, чертежам, книгам, кораблям; он с холодной снисходительностью наблюдал пустое светское времяпрепровождение жены.

В «высших сферах» Макарова недолюбливали и за то, что он был «плебей»; не могли забыть его простого происхождения. Он знал об этом и демонстративно подчеркивал иногда свою «невоспитанность».

В нем была суворовская неспособность к компромиссам.

«Меня землю бородой мести не заставишь»,—говорил он с гордостью и некоторой заносчивостью.

Во всем, что касалось его лично, Макаров был очень скромн.

В Порт-Артуре, давая интервью корреспонденту, он выразил категорическое желание, чтобы лично о нем писали как можно реже в газетах и телеграммах.

Макаров был честолюбив, но никогда не согласился бы пожертвовать интересом дела ради личной выгоды. В нем совершенно не было тщеславия, но он был самолюбив и обидчив. При его прямолинейности эти качества легко порождали врагов. Он сам как-то удачно выразился о себе:

«Один из главных недостатков моих—что я не могу смолчать на глупость или посмеяться в лицо над глупостью».

Глупость, легкомыслие, недостаточная серьезность, если они вредили какому-либо делу, особенно морскому делу, вызывали в нем ярость.

Особенно не терпел он безразличного, тупого исполнения приказаний. Он часто говорил, что пассивное повиновение—это почти то же, что пассивное сопротивление.

Он требовал, чтобы делу отдавались всей душой, вкладывали в него все способности, весь ум и волю.

«Не токмо за страх, но за совесть»—эта фраза из присяги олицетворяла для него сущность дисциплины.

При этом он отлично умел делать различие между проявлением личной инициативы—на чем он всегда настаивал—и неисполнением приказа.

Требовательный к себе, он был требователен и к другим. Он никогда не потворствовал подчиненным, если их проступки проистекали из нерадения или непослушания.

«Мне кажется,—писал он еще в юные годы,—в строгой дисциплине, где благоразумный начальник есть душа и вся сила подчиненных, гораздо более поэзии, чем в поддельном ухарстве...»

Но ему подчинялись охотно, потому что глубоко уважали за его бесстрашие, признавали его авторитет, ценили его безграничное трудолюбие и самоотверженную преданность любимому делу.

Русские моряки всегда были отважными, дисциплинированными воинами. Немало славных страниц вписали они в свою историю. Поколение за поколением продолжали героические традиции отцов и дедов. Из их рядов вышли герои Гангута, Синопа и Наварина, доблестные участники Севастопольской обороны—соратники легендарного Кошки; из их рядов были сформированы команды «Варяга» и «Стерегущего»; на фронтах гражданской войны гремела их слава, и недаром навеки остались в народной памяти боевые подвиги матроса Железнякова.

В годину Отечественной войны с фашистскими ордами советские моряки стальной стеной преграждают путь врагу. Они нанесли ему сокрушительные удары на море и в воздухе, они встречали своей грудью танки под Ленинградом и под Одессой, они удивили весь мир девятимесячной эпопеей Севастополя.

В боевых традициях флота и всего русского народа бережно сохранены имена адмиралов, водивших к победам моряков в прежние годы: Ушакова, Лазарева, Нахимова, Корнилова. И среди этих славных имен навсегда запомнится имя Степана Осиповича Макарова.





---

## Содержание

1. Юные годы . . . . .	5
2. Русско-турецкая война . . . . .	17
3. Научные исследования . . . . .	35
4. Ледокол «Ермак» . . . . .	48
5. Командир Кронштадтского порта . . . . .	61
6. Русско-японская война . . . . .	73
7. Макаров в Порт-Артуре . . . . .	89
8. Гибель «Петропавловска» . . . . .	99
Заключение . . . . .	107

Редактор *П. Кушнер*

Подписано в печать 10 апреля 1943 г:

А 354. Тираж 25 000 экз. Объем 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пг л. Заказ № 946.

Цена 1 рубль

---

3-я типография «Красный пролетарий» Огиза РСФСР треста  
«Полиграфкнига». Москва, Краснопролетарская, 16.





1 руб. и.