

ВСЕСОЮЗНОЕ ОБЩЕСТВО
ПО РАСПРОСТРАНЕНИЮ ПОЛИТИЧЕСКИХ И НАУЧНЫХ ЗНАНИЙ
ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЙ ЧЛЕН ОБЩЕСТВА
Ю. А. ПАНТЕЛЕЕВ



А Д М И Р А Л
С. О. МАКАРОВ

1848 ~ 1948

ЛЕНИНГРАД
1 9 4 9

ВСЁСОЮЗНОЕ ОБЩЕСТВО
ПО РАСПРОСТРАНЕНИЮ ПОЛИТИЧЕСКИХ И НАУЧНЫХ ЗНАНИЙ
ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Действительный член общества

Ю. А. ЦАНТЕЛЕЕВ

АДМИРАЛ
С. О. МАКАРОВ
(1848—1948)

Моряки подводных лодок, надводных кораблей, морские лётчики, артиллеристы и пехотинцы восприняли и развили всё ценное из вековых традиций русского флота.

(И. В. Сталин. Приказ № 371 от 22 июля 1945 года)

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Детство и юность (1848—1869)	3
Первые офицерские годы (1869—1881)	6
С. О. Макаров в русско-турецкой войне (1877—1878)	8
Ахал-Текинская экспедиция (1880—1881)	11
Макаров — командир боевых кораблей (1881—1889)	—
Макаров — контр-адмирал (1890—1895)	16
С. О. Макаров — вице-адмирал (1898—1904)	23
Научные труды С. О. Макарова	27
Об ошибках С. О. Макарова	35
Влияние школы адмирала Бутакова на Макарова	39
Вице-адмирал Макаров — главный командир Кронштадтского порта (1900—1904)	41
Вице-адмирал Макаров — командующий флотом на Дальнем Востоке (1904)	44
Выводы	53

Редактор — профессор доктор военно-морских наук *Е. Е. Швед*

М-13708. Подписано и печати 27/IV-1949 г. Объем 3,5 л. Тираж 30 000
Зак. № 272.

Типография им. Володарского

В мужественной борьбе с врагами создавались боевые традиции прошлого нашей родины. Советские люди свято чтят память о прогрессивных деятелях, новаторах и патриотах, чьи имена олицетворяют неугасимую любовь нашего народа к своей отчизне.

В истории русского флота одним из таких мужественных и передовых деятелей был вице-адмирал С. О. Макаров. Он был достойным сыном своего века. Сквозь всю свою кипучую жизнь С. О. Макаров пронес верность своему патристическому долгу, пламенную любовь к русскому народу.

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

(1848—1869)

В старинном русском городе Николаеве, в семье боцмана Осипа Макарова 27 декабря 1848 года родился его третий сын Степан — будущий вице-адмирал Макаров.¹

За девять месяцев до рождения сына Степана боцман Макаров получил чин прапорщика. В дальнейшей судьбе Степана Макарова это обстоятельство имело большое значение. Для законов того времени было не важным, что отец Макарова двадцать пять лет прослужил матросом на флоте. Важно было лишь то, что за девять месяцев до рождения сына Осип Макаров получил первый офицерский чин: формально его сын Степан считался уже сыном офицера. Это открывало возможность Степану Макарову стать тоже офицером, хотя и не морским (строевым), а береговым.²

¹ Все даты в статье даны по старому стилю.

² Так называемые офицеры «по адмиралтейству» носили морскую форму, но серебряные погоны, и имели сухопутные чины. Морские чины давались офицерам, окончившим Морской корпус, куда принимались только дети дворян.

В девятилетнем возрасте Степан Макаров лишился матери, после чего его отец женился вновь и со всей семьей переехал для дальнейшей службы в г. Николаевск-на-Амуре. Хорошо выдержав экзамен, Степан Макаров в сентябре 1858 года поступил на низшее отделение Николаевского морского училища, приравненного к штурманскому. Окончившие такое училище производились в «кондукторы» корпуса штурманов флота (не офицерский чин), затем через два года им давался чин прапорщика (офицерский чин). Дальнейшая служба таких «ластовых» офицеров протекала не на боевых кораблях, а преимущественно на вспомогательных кораблях порта.

Такие перспективы были и у С. О. Макарова. Поступить в Морской корпус в Петербурге сын, хотя и прапорщика, но бывшего боцмана, в то время не мог. Степан Макаров, будучи еще на младшем отделении училища, обратил на себя внимание и снискал к себе хорошее отношение своих прямых начальников и преподавателей. С 1861 года Макаров, еще кадетом, начал свои плавания на военных кораблях Сибирской флотилии.

На хорошие успехи и на безукоризненное поведение кадета Макарова обратил внимание командир Николаевского порта контр-адмирал Казакевич. По его просьбе, летом 1863 года Макаров был назначен в практическое плавание уже на эскадру Тихого океана: сперва на клипер «Абрек», а затем на корвет «Богатырь». Здесь он и плавал до мая 1864 года в качестве флагманского кадета. Эскадрой этой командовал контр-адмирал Попов — гуманный и образованный офицер. На его эскадре царил либеральный по тому времени дух. Уделяя вопросам воспитания личного состава большое внимание, адмирал скоро заметил и способного юношу Макарова. Это была первая морская школа Макарова, наложившая неизгладимый след на все формирование личности будущего офицера.

На корвете «Богатырь» Макаров совершил свое первое заграничное плавание в Америку. О днях своего пребывания на «Богатыре» сам Макаров писал в своем дневнике:

«На «Богатыре» я также встретил радушный прием; между большими одному маленькому всегда хорошо, меня баловали как ребенка».¹

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г. ч. I, стр. 8.

Макарову было в то время всего пятнадцать лет. По возвращении из плавания ему поручили в училище заниматься с младшими учениками. Зимой 1864—1865 гг. он был произведен в фельдфебели училища.

В апреле 1865 года Макаров отлично выдержал выпускные экзамены и летом того же года плавал на пароходе «Америка». Для характеристики складывавшихся у семнадцатилетнего Макарова собственных взглядов на обязанности офицера, на дисциплину и на воспитание «отважного духа» у офицеров, приведем две записи из его дневника.

Был случай, когда пароход «Америка» сел на мель. Макаров по этому поводу писал: «...команда работает бодро, старые матросы, работая за двоих, подают пример молодым, не было слышно ни малейшего ропота, хотя бывали случаи, что команда не видела подле себя офицеров, которые, по моему мнению, должны были показывать пример команде».¹

Плавая в том же году на корвете «Варяг», в отряде контр-адмирала Ендогурова, Макаров в своем дневнике с большим уважением отзывается о последнем, но в то же время не одобряет его осторожности и того, что Ендогуров «не форсирует парусами», как то иногда делал контр-адмирал Попов, а без этого, по мнению Макарова, «нельзя выработать отважного духа в офицерах и команде». Будучи восемнадцатилетним гардемаринном, Макаров писал в 1867 году: «Мне кажется и в строгой дисциплине... гораздо более поэзии, чем в том поддельном ухарстве, которое наши показывают наверху и которое превращается в явное неповиновение, при чем высказывается полное незнание морского дела».²

Для полной характеристики юного Макарова следует привести и его запись о самом себе: «Один из главных моих недостатков — тот, что я не могу удержать себя, не возразивши на чью-нибудь глупость или даже подсмеяться над глупым поступком в лицо. Это вызывает вражду и порождает массу неприятностей».³

Адмирал Казакевич ходатайствовал перед начальством о производстве кадета Макарова не в кондукторы корпуса флотских штурманов, а, в виде исключения, в гардемарины флота, считая, что Макаров проявил себя только с положи-

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г. ч. I, стр. 23.

² Там же, стр. 35.

³ Там же.

тельной стороны и что из него выйдет достойный морской офицер. Казакевича поддержали и другие начальники, с которыми плавал и служил Макаров. Однако в решении вопроса произошла задержка из-за документального установления вопроса о том, чей сын Макаров — боцмана или офицера? Все остальное было тогда не важно. И когда было доказано, что его отец получил чин прапорщика до рождения сына, Макаров был произведен, через два года после выпускного экзамена, в гардемарины флота. Перспектива строевой службы была перед ним открыта. Будучи гардемаринном, Макаров плавал на фрегате «Дмитрий Донской». Здесь же он выдержал блестяще экзамен и 24 мая 1868 года был произведен в мичманы — первый офицерский чин.

ПЕРВЫЕ ОФИЦЕРСКИЕ ГОДЫ

(1869—1881)

Мичман Макаров свою офицерскую службу начал в 1869 году на броненосной лодке «Русалка», входившей в эскадру выдающегося русского адмирала Г. И. Бутакова.

Однажды, идя шхерами, «Русалка» получила пробоину от удара о скалу. Небольшая, сравнительно, авария едва не привела к гибели всего корабля из-за отсутствия нужных водоотливных средств. Пытливый ум мичмана Макарова сразу обратил внимание на несоответствие боевой мощи корабля и его возможности бороться с авариями, в частности, с пробоинами в корпусе. Макаров изучил причины аварий ряда других кораблей, сам произвел нужные расчеты и в итоге выступил в 1870 году в журнале «Морской Сборник» (№№ 3, 5, 6) со статьями, в которых дал ряд ценных предложений по созданию системы непотопляемости судов, предложил ряд новых технических устройств, в том числе и специальный пластырь для заделки пробоин («макаровский пластырь»).

Своими первыми изысканиями Макаров положил начало научному обоснованию борьбы за живучесть корабля, впервые примененному, таким образом, на русском флоте и развитому в дальнейшем великим русским кораблестроителем, ученым и моряком — академиком Крыловым. Ценные идеи Макарова не были засекречены и очень скоро были использованы на английском и других флотах. К вопросам об улучшении способов борьбы за живучесть корабля Макаров возвращался в течение всей своей жизни.

Адмирал Бутаков по заслугам оценил научную значимость работы Макарова: по его представлению, пробыв в чине мичмана всего полтора года, Макаров был произведен «за отличие» в лейтенанты.

В 1870 году лейтенант Макаров, будучи назначен ревизором¹ на винтовую шхуну «Тунгуз», совершил переход из Кронштадта во Владивосток. Большая загруженность хозяйственными работами на корабле, плохие отношения с командиром тяготили Макарова, и плаванием этим он не был удовлетворен. Вскоре командир шхуны был переведен на другой корабль. Однако мысль Макарова стать командиром корабля не осуществилась: командиром назначили другого офицера.

Тогда Макаров решил выйти в отставку. Стремление уйти с флота было характерным в те годы для многих талантливых офицеров, не видевших возможности широкого применения своей творческой активности.

На Балтике передовые адмиралы флота не забыли первых научных работ Макарова. В декабре 1872 года он был назначен в распоряжение адмирала Попова, своего бывшего начальника в дни кадетских плаваний.

Адмирал Попов в это время занимался вопросами внедрения ряда технических новшеств на вновь строящихся кораблях и сам разрабатывал проекты кораблей («поповки»), имея в своем распоряжении специалистов-офицеров. Лейтенанту Макарову, как уже зарекомендовавшему себя в этой области, была поручена разработка вопросов о непотопляемости корабля.

В распоряжении адмирала Попова Макаров состоял четыре года и вновь проявил себя талантливым новатором. Ряд аварий с нашими кораблями в те годы еще больше подтверждал правильность его идей и конкретных предложений. Однако дух рутинности в «верхах» флотского управления был силен. Макарову пришлось преодолевать большие трудности для убеждения людей в том, что казалось ему очевидным.

За этот период лейтенант Макаров внес много ценных предложений по вопросам непотопляемости кораблей, сам следил за реализацией своих предложений, учил на месте использованию средств, читал лекции, зачастую для людей, занимавшихся по службе более высокое положение, писал инструкции и статьи в журналы.

¹ Ревизор — заведующий всем хозяйством корабля.

Оригинальна и нова была идея Макарова о «водяном корабле». «Надо, — говорил он, — чтобы люди видели, что такое пробойна, как вода бьет через плохо закрытые двери, почему необходимо должным образом задранивать горловины и пр. До сих пор мы учим трюмному делу рассказом; пора, однако, начать учить показом». Эти мысли остаются совершенно справедливыми и в наши дни. Но в те годы осуществить свою идею Макарову не удалось: учебный «водяной корабль» создан не был.

С. О. МАКАРОВ В РУССКО-ТУРЕЦКОЙ ВОЙНЕ

(1877—1878)

Энергия, изобретательность и настойчивость лейтенанта Макарова нашли свое полное применение с началом русско-турецкой войны. Боевая деятельность Макарова в эту войну сразу выдвинула его, как новатора в технике и тактике, вновь опередившего своими предложениями иностранные флоты.

Как только стала очевидной неизбежность войны с Турцией, лейтенант Макаров начал осаждать начальство своими проектами. Однако, не получив одобрения, он обратился со своими предложениями к командиру Черноморского флота и портов.

Дело в том, что по Парижскому трактату 1856 года Россия лишалась права иметь на Черном море боевой флот. Правда, этот трактат в 1870 году был аннулирован, но создать к 1876 году сильный флот на Черном море Россия не могла: кроме пловучих батарей, деревянных корветов и железных шхун на этом море Россия ничего не имела. Турция же к этому времени располагала большим флотом с сильной артиллерией (15 броненосцев, 5 винтовых фрегатов, 13 винтовых корветов, 8 мониторов, 7 бронированных канонерок и большое число мелких судов).

Макаров поставил перед собою большой вопрос: как бороться с сильным флотом Турции? И ответ был им найден. Идея заключалась в следующем: быстроходный пароход должен быть снабжен минными катерами, которые он смог бы быстро спускать на воду в районе обнаруженного противника, после чего катера, под покровом темноты, должны были самостоятельно атаковать неприятельские корабли шестовыми или буксирными минами. После атаки катера должны были возвращаться на пароход, который полным ходом ухо-

дил от противника. Был предложен и конкретный план действий против турецких кораблей.

При рассмотренном выше соотношении сил на море очевидной становится вся важность предложения Макарова, которое он с чрезвычайным упорством защищал во всех инстанциях.

«Верите ли, за всю мою жизнь не проявил я столько христианского смирения, как за эти два месяца (пока проект был одобрен и было приступлено к его осуществлению). Иной раз не только язык — руки! — так и чесались!»¹

31 декабря 1876 года, после длительного оформления, Макаров был все же назначен командиром парохода «Великий князь Константин». С присущей ему энергией и настойчивостью Макаров за четыре месяца вооружил пароход артиллерией, шестовыми минами и четырьмя минными катерами, провел все необходимые испытания и специальную боевую подготовку. В процессе вооружения корабля Макаров выдвинул и осуществил ряд совершенно новых технических предложений в части устройств по подъему катеров и использованию минного оружия. Хотя в порту в Николаеве и были самодвижущиеся мины Уайтхеда (торпеды), все же минные катера Макарова вначале были вооружены только шестовыми и буксирными минами, и только после настойчивых просьб и доказательств, почти через четыре месяца после начала войны, просимые самодвижущиеся мины (торпеды) были Макарову предоставлены.

После объявления войны, Макаров сразу же стал просить разрешения на выход в крейсерство. Однако разрешение пришло не сразу. Потребовались многочисленные сношения по телеграфу с Петербургом, «высочайшее разрешение», и лишь через две недели Макаров смог выйти в море для осуществления своего плана.

Боевая удача пришла к Макарову не сразу. Первая атака 30 апреля 1877 года на Батумском рейде была неудачной: хорошо подведенная к турецкому сторожевому кораблю мина не взорвалась из-за неисправности запала. 28 мая катера атаковали минами и подорвали на Сулинском рейде турецкий сторожевой корабль «Иджалие». Не менее блестящей была и атака катерами турецкого броненосца на Сухумском рейде 12 августа. Броненосный фрегат «Ассари Шевкет» получил

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г., ч. I, стр. 66.

от взрыва трех мин пробонну и другие повреждения, сел на грунт и затем с трудом был доставлен турками в Батум.

Первая атака самодвижущейся миной (торпедой), проведенная катерами 16 декабря на Батумском рейде, была безуспешной. Вторичная атака этими минами была проведена 14 января 1878 года и достигла успеха: был потоплен турецкий сторожевой пароход «Интибах».

К этому перечню минных атак, проведенных Макаровым, следует присовокупить большое число сожженных торговых судов у Анатолийских и у Кавказских берегов. Активные действия парохода «Константин» и его катеров против боевых и торговых судов произвели на турок большое впечатление. Турки уже не рисковали оставаться на ночь у наших берегов, хотя их флот все еще был сильнее русского.

В сентябре 1877 года за боевые действия Макаров был произведен в чин капитан-лейтенанта (за Сухумское дело), а в декабре того же года — в капитаны второго ранга (за атаку в Батуме), получив также звание флигель-адъютанта, орден Георгия четвертой степени и золотое оружие.

19 января 1878 года война была закончена.

Заслуги Макарова перед родиной и флотом заключались не только в атаках и потоплении кораблей противника. Прежде всего они заключались в создании приоритета русской военно-морской мысли.

Идея возимых на быстроходном пароходе минных катеров впервые была осуществлена в русском флоте именно Макаровым. Пароход «Великий князь Константин» является прообразом плывучих баз для торпедных катеров и малых подводных лодок.

Впервые в русском флоте мина была использована Макаровым как наступательное оружие. Вместе с тем Макаров наметил правильные пути развития минной тактики, например, атака неприятеля в темное время несколькими катерами.

Макаровым доказана была также необходимость повышения скорости и мореходности катеров, что уже тогда начало пути дальнейшего перерастания катера в миноносец, а затем и в торпедный катер.

В русском флоте впервые была испытана в боевых условиях самодвижущаяся мина и определен контур торпедного аппарата.

Макаров создал боевой, энергичный коллектив офицеров-командиров катеров, которые, под его руководством, сделали боевые средства, предназначенные для обороны, активными наступательными средствами. Макаров сумел пошатнуть

самоуверенность противника, вырвать инициативу из его рук, заставить его значительно сократить границы боевой деятельности и отказаться от ряда операций. Наконец, что особенно ценно, Макаров показал правильные пути решения задачи борьбы меньшими силами с более сильным врагом, видя основу успеха прежде всего в активности действий и расчете.

Биограф Макарова Семенов писал: «Важней 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, попрягался по своим портам, да и там не чувствовал себя в безопасности».¹

АХАЛ-ТЕКИНСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

(1880—1881)

По окончании войны капитан второго ранга Макаров был назначен в декабре 1878 года начальником отряда миноносков на Балтике. Однако должности этой он принять не успел, ибо был назначен начальником морской части Ахал-Текинской экспедиции, которой командовал генерал Скобелев, «прославившийся» своим жестоким обращением с текинцами. Макаров должен был организовать снабжение войск генерала Скобелева через Каспийское море по линии Астрахань—Красноводск и Баку. Лично Макаров в этой бесславной войне русского царизма по порабощению текинского племени участия не принимал.

МАКАРОВ — КОМАНДИР БОВЕЫХ КОРАБЛЕЙ

(1881—1889)

По сдаче всех дел Ахал-Текинской экспедиции Макаров был назначен командиром парохода «Тамань», стоявшего в качестве «стационара» в Константинополе, в распоряжении русского посла. Обычно командование таким кораблем и в таких условиях считалось весьма почетным, но мало к чему обязывающим офицерский состав. Но не таков был Макаров. Вместо праздного времяпровождения, Макаров занялся науч-

¹ Ф. Ф. Вraithель, «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г., ч. I, стр. 207.

ной работой по исследованию направления течений Босфорских вод на поверхности и в глубине. Построив по своим чертежам ряд необходимых ему приборов, Макаров провел большую работу по исследованию указанных выше течений и, после обработки всех наблюдений, написал научную работу «Об обмене вод Черного и Средиземного морей».

Труд этот имел большое научное и военное значение, ибо он впервые уточнял поведение среды при возможном использовании подводного оружия, т. е. в то время мины, а позднее и подводных лодок. Практическое и научное значение трудов Макарова осталось актуальным и до наших дней. Указанный выше труд получил премию Академии наук. Биограф Макарова Врангель остроумно и с основанием писал в свое время: «Завладеть Босфором силой оружия нам помешала Англия, но в научном отношении мы им завладели трудами Макарова».¹ Приоритет русского флота и русского ученого Макарова в этом отношении был бесспорен, ибо это была первая обстоятельная работа о течениях в Босфоре (ранее, в 1681 году, с меньшей обстоятельностью о них писал итальянец Марсигли, однако позднее его выводы всячески оспаривались, ввиду их малой убедительности). До Макарова ни русские, ни иностранцы, с уверенностью не знали о существовании обратного подводного течения из Средиземного моря в Черное; об этом существовало лишь поверье у местных жителей. Заслуга Макарова не только в том, что он доказал наличие подводного течения из Средиземного моря в Черное, но и объяснил причину этого явления, определил скорость течения на разных глубинах, температуру и плотность воды.

В сентябре 1882 года Макаров был произведен в капитаны первого ранга. Летом этого года он плавал на Балтике в должности флаг-капитана начальника шхерного отряда, а летом 1883 года — в должности флаг-капитана командующего практической эскадрой. Кампанию 1885 года Макаров провел, будучи уже командиром броненосного фрегата «Князь Пожарский», а осенью того же года был назначен командиром корвета «Витязь», отправлявшегося в кругосветное плавание.

В период своего пребывания на Балтике Макаров оставался верен себе. Не удовлетворяясь выполнением только своих прямых обязанностей, он стремился по-новому решать все вопросы, направленные к усовершенствованию морского

дела, к поднятию боеспособности флота в целом. Оригинальные, смелые предложения Макарова за этот период времени охватывают самые разнообразные отрасли морского дела, что лишний раз свидетельствует о широком кругозоре и незаурядности натуры адмирала.

В 1882 году Макаров занимался разработкой проекта специальных мелководных судов для организации пароходства по Аральскому морю и на реках Аму-Дарья и Сыр-Дарья. Им же был предложен проект быстрого разведения паров на кораблях шхерного отряда с тем, чтобы не через 12 часов, а через 7,5 минут после приказа можно было давать ход. Решение этого вопроса имело огромное тактическое значение и, казалось бы, требовало помощи Макарову в доведении вопроса до практического внедрения его на флоте. Однако рутинный Морской технический комитет это дело провалил, и вопрос оставался нерешенным.

Макаров приложил много энергии, чтобы внедрить в практику плавания изучение шхер, умение двигаться в них по створам и приметным пятнам.

Будучи в 1883 году флаг-капитаном практической эскадры, Макаров принимал участие в организации первой в истории парового флота перевозки целой сухопутной дивизии на военных судах. Этот первый весьма важный опыт дал много ценных материалов для разработки планов мобилизации. На основе этого опыта, Макаров разработал большое число приспособлений для подъема тяжестей и лошадей, для буксировки ботов и пр., и составил также детально разработанную в техническом отношении спецификацию шлюп-балок для разных кораблей.

В 1884 году, по поручению начальника эскадры, он разработал проект преобразования Кронштадтского порта, прежде всего с точки зрения обеспечения наиболе быстрой мобилизации флота. Основным в проекте было: предназначить Среднюю гавань только для военного флота, а не для торгового, углубить ее, увеличив длину причальной линии, и в этой гавани сосредоточить всю мобилизацию флота. Предложение это получило одобрение начальника Главного Морского штаба, но осуществлено было лишь после смерти Макарова.

В том же 1884 году Макаров разрабатывал вопрос о преобразовании корпуса инженер-механиков флота и, наконец, участвовал в комиссии Главного штаба по обсуждению вопроса «Об участии флота в обороне государства». В комиссии эту входили только генералы и адмиралы, и лишь один Макаров был капитаном первого ранга.

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г., ч. I, стр. 269.

В 1885 году, командуя броненосным фрегатом «Князь Пожарский», Макаров представил ряд соображений по сокращению сроков отмогивания корабля.

Постоянная деятельность, инициатива и новаторство, проявляемые С. О. Макаровым, являлись резким диссонансом по сравнению с рутинной, царившей в те годы на флоте, и тихой спокойной жизнью большинства его руководителей. Поэтому Макаров уже в то время нажил себе большое число врагов и завистников, считавших его «беспокойным» человеком и «выскочкой».

Следует иметь в виду, что в те времена на флоте существовал порядок «цензового прохождения службы», когда, для получения определенного чина, офицер должен был прослужить определенное время на корабле, хотя бы и на неплаваящем. За личные качества и способности звания (чины) не давались и Макаров был редким исключением.

В сентябре 1885 года Макаров был назначен командиром корвета «Витязь», уходящего в кругосветное плавание. «Витязь» вышел из Кронштадта 31 августа 1886 года. Это плавание также вошло в историю нашего флота. Командир корабля Макаров сумел сочетать выполнение военных задач с большой и важной научной работой.

Корабль посетил ряд портов государств Европы, Америки и Японии и 8 июня 1887 года пришел во Владивосток, пройдя 22 119 миль, причем под парами только 7 275 миль, а остальные 14 844 мили — под парусами. Проплавав 1887 и 1888 годы в водах Тихого океана, корвет 20 мая 1889 года вернулся в Кронштадт.

Много тогда плавало кораблей, но редко кто из их командиров старался внести в свою работу рационализацию, подчиненную основной идее улучшения боевых качеств корабля и поднятию морального состояния личного состава. Как и в период плавания на «Тамани», Макаров по своей собственной инициативе вновь занялся научной работой по исследованию вод Тихого океана. В результате этой работы был создан новый капитальный труд Макарова «Витязь и Тихий океан», также удостоенный премии Академии Наук и золотой медали Географического общества, как классический труд по океанографии.

В примененных на «Витязе» методах океанографических исследований С. О. Макаров показал себя подлинным новатором. В своем замечательном исследовании «Витязь и Тихий океан» он использовал не только собранные им океано-

графические данные, но и обобщил результаты работ своих многочисленных предшественников, главным образом, русских мореплавателей. Своими работами Макаров высоко поднял мировой авторитет русской океанографической науки, а по целому ряду вопросов утвердил ее приоритет. Недаром на фронте здания океанографического музея в Монако, среди десяти имен наиболее знаменитых океанографических судов, ярко блестит славное имя русского корвета «Витязь». Океанографические работы производились командиром «Витязя» по собственной инициативе, попутно со следованием корвета по служебному назначению; эти работы не только не снизили боевой подготовки корабля, но, наоборот, способствовали повышению интереса личного состава к плаванию, сплочению его в дружный коллектив, и приведению «Витязя» во всех отношениях в блестящее состояние.

Здесь уместно остановиться на заслугах Макарова как географа.

С. О. Макаров был одним из немногих русских моряков, совершивших три кругосветных плавания¹ (правда, в третьем плавании 1894—1896 гг. часть пути, а именно пересечение Северной Америки из Сан-Франциско до Великих озер, было совершено Макаровым по железной дороге). Карта путей плаваний и экспедиций С. О. Макарова (см. стр. 32—33) показывает, что сеть этих путей покрывает все сопредельные моря нашей родины, и океаны — Тихий, Атлантический и Индийский, а также западный сектор Арктики. По весьма неполным подсчетам, общее число миль, пройденных С. О. Макаровым, превышает 200 000.

С. О. Макаров принимал деятельное участие в работе Русского географического общества, в действительные члены которого он был избран в 1885 году.² Он неоднократно выступал на собраниях Общества со своими докладами, причем обычно русские ученые впервые обсуждали его новые идеи и мысли в области географических наук именно на этих собраниях.

В итоге своего плавания Макаров представил в письменном виде «Замечания командира корвета флигель-адъютанта Макарова по всем частям, по окончании кругосветного плавания 1886—1889 гг.». В этой работе освещены самые разнообразные вопросы судовой жизни; предложения о введении

¹ Кроме Макарова, три кругосветных плавания совершили: Лахков, Коцебу и Галемейстер.

² С 1892 г. по 1895 г. он состоял членом Совета Общества.

нумерации орудий, котлов, отсеков, шпангоутов, расписание дня, постановка мин и стрельба самоходными минами, быстрая разводка паров, вопросы испотопляемости, организация бани для кочегаров, варка пищи, выпечка хлеба и вопросы приготовления корабля к бою.

На «Витязе» же Макаров добился осуществления своей давнишней идеи — создания устройства по быстрому разведению паров, — похороненной в свое время Морским техническим комитетом.

Вскоре после возвращения из плавания, 1 января 1890 года, Макаров был произведен в чин контр-адмирала.

МАКАРОВ — КОНТР-АДМИРАЛ

(1890—1895)

Производство в адмиралы не изменило стиля работы Макарова. Попрежнему он оставался врагом рутины и косности, и голос Макарова, уже адмирала, стал еще громче и более властно звучать в различных областях военно-морского дела и науки, в интересах прежде всего своей родины и флота.

1 января 1890 года, одновременно с производством в контр-адмиралы, Макаров был назначен младшим флагманом Балтийского моря. Это, однако, не мешало ему выступать с лекциями и докладами в самых разнообразных аудиториях, в частности на съезде естественных испытателей и врачей, где Макаров сделал сообщение «О разности уровней морей, омывающих берега Европы», на основе материалов, собранных им в плавании на «Витязе».

Весьма интересно мнение Макарова, высказанное им в эти годы в связи с обсуждением проекта положения о морских призах.¹ Мнение это является весьма яркой характеристикой личных качеств и воззрений адмирала, писавшего:

«Определение морскими призовыми правилами денежного вознаграждения военных чинов за совершаемые ими военные подвиги не подходит к духу русского воинства. Призовое право занесено к нам с запада, но корень его не соответствует почве. Каждый военный служащий во время войны призван, чтобы по мере своих сил бить неприятеля. 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.

Русский воин идет на службу не из-за денег, он смотрит на войну как на исполнение своего священного долга... Тот, на кого в военное время могут влиять деньги, не достоин чести носить морской мундир...

...право на денежное призовое вознаграждение военнослужащих, как не совместимое с доблестью, присуще русскому воинству, следует отменить».

8 октября 1891 года контр-адмирал Макаров был назначен исполняющим должность главного инспектора морской артиллерии. Хотя это была чисто административная, техническая должность, Макаров быстро освоился с новой для себя береговой обстановкой и вскоре и в этой области работа его увенчалась успехом и принесла ему мировую известность как артиллеристу.

Контр-адмирал Макаров изобрел для бронебойных снарядов названные его именем «макаровские колпаки». Это изобретение значительно увеличивало эффект действий бронебойных снарядов. К сожалению, секрет этого важного изобретения не был сохранен, и «макаровские колпаки» очень скоро появились во всех иностранных флотах, составляя принадлежность бронебойного снаряда и по сей день. Никакого патента на изобретение Макаров, конечно, не взял и материальной выгоды от своего изобретения не имел. При участии Макарова был введен бездымный порох. Кроме «колпаков», Макаров разработал правила снаряжения, окраски и хранения боезапаса.

Разрешение всех этих вопросов имело весьма большое значение.

Получив осенью 1894 года новое назначение, Макаров составил официальный отчет о своей работе в области морской артиллерии и настоял на том, чтобы отчет этот был напечатан. Отчет, безусловно, содержал весьма ценные сведения по морской артиллерии и мог служить пособием в этой области. Макаров глубоко верил в полезность и необходимость для флота его предложений. Начальство не сразу согласилось на

¹ Под морским призом понимался захваченный торговый корабль противника с контрабандой.

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г., ч. II, стр. 61—62.

опубликование отчета, и он был издан лишь в 1897 году и то с большими пропусками. На 102 страницах отчета была изложена вся сумма вопросов, поднятых и решенных Макаровым в области морской артиллерии, перечислить которые здесь нет возможности. Укажем лишь на § 115 отчета: «Отношения морской и сухопутной артиллерии между собой». Многие мысли и указания Макарова оказались пророческими. В упомянутом § 115 отчета Макаров писал: «Несмотря на коренные различия морской и сухопутной артиллерии, обе артиллерии должны идти рука об руку...»¹ Далее Макаров убедительно доказывал и пояснял, почему необходимы самое глубокое взаимодействие и совместная работа этих двух видов оружия.

Через семь лет тяжелые события в Порт-Артуре воочию убедили всех в правоте Макарова, и ему самому пришлось в боевых условиях организовывать то, что не было создано в мирное время. Много работая в области организации усовершенствования морской артиллерии, ведя большую административную работу, Макаров всегда оставался прежде всего адмиралом и ученым.

Так, плавая в 1894 году младшим флагманом практической эскадры, он вновь весь ушел в разрешение ряда корабельных вопросов и вопросов боевой подготовки. Испытывая новые корабли, Макаров смело писал: «Все наши корабли отличаются большим удобством в помещениях офицерских и лишены житейских удобств в помещениях нижних чинов».²

В этих словах вновь выражается постоянная забота контр-адмирала Макарова о быте матросов и условиях их работы. В том же году Макаров вновь занялся вопросами непотопляемости, в связи с гибелью английского броненосца «Виктория» в результате столкновения с другим броненосцем. Пытливый ум Макарова нашел разгадку этой катастрофы в ряде технических недочетов конструкции корабля и организации службы на нем. Макаров предложил ряд мер к предотвращению подобных катастроф.

7 ноября 1894 года контр-адмирал Макаров был назначен командующим эскадрой Средиземного моря, стоявшей в Пирее, в Греции. Однако в связи с японо-китайской войной и ухудшением наших отношений с Японией, эскадра была направлена на Дальний Восток и 6 апреля 1895 года пришла

в Нагасаки (Япония), где и соединилась с отрядом судов Тихого океана. Контр-адмирал Макаров поступил в подчинение вице-адмирала Тиртова, как младший флагман объединенной эскадры.

Эскадра Макарова прибыла на Дальний Восток в самый критический период переговоров с Японией. Царизм, боясь усиления влияния Японии на востоке, и в то же время не желая опоздать к участию в грабеже разбитого Китая, направил свой флот на восток для увеличения веса дипломатических переговоров с Японией и Китаем. То же сделали и другие империалистические хищники (Англия, Германия).

Никакого боевого устава или разработанных тактических положений о ведении морского боя в те дни на флоте не было, и об этом мало кто думал. Перед командующим соединенными морскими силами в Тихом океане вице-адмиралом Тиртовым стал вопрос, как вести морской бой? И несмотря на то, что Тиртов по положению был старше Макарова, он поручил ему написать приказ о том, как надлежит готовить корабли к бою и вести бой. Составленный Макаровым по этому поводу приказ содержал в себе 31 пункт. Приказ этот был детальным наставлением о том, что и как надо делать на кораблях перед боем и в бою. Характерным для Макарова является последний пункт приказа:

«На судах не должны забывать, что свои потери чрезвычайно видны; поэтому от времени до времени для ободрения людей и для усиления их энергии следует с мостика посылать в батарею известия о потерях неприятеля, видимых или предполагаемых. Известия эти должны встречаться в батареях громкими криками «ура» и сопровождаться усиленной стрельбой».¹

Слова приказа весьма ярко говорят о том, какое большое внимание уделял Макаров вопросу морального состояния команд в бою. И в этом случае он оставался последователем лучших русских флотоводцев и полководцев — Суворова, Кутузова, Ушакова, Сенавина и Нахимова.

Разрабатывая приказ, Макаров пришел к мысли о том, что на флоте, по существу, совершенно не разработана тактика морского боя. С присущим ему жаром он принялся за подбор материалов для работы «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов». Позднее он написал «Рассуждения по вопросам морской тактики». Обе работы, будучи изданы,

¹ Ф. Ф. Врангель, «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г., ч. II, стр. 185.

² Там же, стр. 190.

¹ С. О. Макаров, «Рассуждения по вопросам морской тактики», Военмориздат, 1913 г., стр. 479.

скоро были переведены и использованы в иностранных флотах, составив Макарову имя выдающегося теоретика и создателя морской тактики флота машинного периода его развития. И в этой области приоритет русского флота был неоспорим.

В начале мая 1895 года на эскадре состоялось совещание флагманов и командиров кораблей, посвященное вопросу о том, какой по составу флот нужен России для того, чтобы он был сильнее японского. Это совещание имело для Макарова большое значение в отношении дальнейшей его научной работы в области морской тактики. Капитаны I ранга Роже-Ственский и Чухнин, адмирал Алексеев и др. единодушно считали, что флоту нужны броненосцы с сильной броней и артиллерией, а отсюда вытекало и большое водоизмещение этих кораблей. Макаров, напротив, выступил за создание малых быстроходных, почти безбронных, но вооруженных сильной артиллерией кораблей. Эту свою ошибочную точку зрения контр-адмирал Макаров защищал всюду и везде, устно и письменно во всех своих упомянутых выше научных трудах по морской тактике. Заблуждение это для Макарова было роковым, ибо он потратил для доказательства своей правоты много сил и времени, остро переживая отсутствие какой-либо поддержки в морских кругах флота и министерства. Всех несогласных с ним он рассматривал как личных обидчиков и врагов. С этим убеждением Макаров и погиб, не успев пересмотреть свои позиции в свете опыта русско-японской войны.

Но и в этом принципиальном заблуждении видны черты характера Макарова, как выдающегося адмирала. По складу своего пытливого ума и энергии Макаров был сторонником активных действий. Как продолжатель дела своих героических предков — Ушакова и Нахимова — и как ученик Бутакова, Макаров считал, что для того, чтобы нападать, он сам должен иметь возможность выбирать время, место и характер атаки, то есть должен быть хозяином «поля боя». Отсюда его пристрастное отношение к «праву маневра», то есть к скорости. В этом, несомненно, сказался его боевой опыт в операциях с минными катерами и пароходом «Константин».

На Макарова произвело сильное впечатление большое количество попаданий в китайский броненосец в японскую войну. Адмирал лично видел этот корабль и в своих работах приводил его в доказательство «неработоспособности» броненосцев.

Наконец, Макаров помнил судьбу Армады, разгром тяже-

лых кораблей Клеопатры легкими кораблями Рима. Однако механическое перенесение всего богатого опыта рабовладельческого и мануфактурного периода развития флота на новую почву машинного периода было, конечно, неверным. Упорство же, с которым Макаров защищает свои идеи, является лишь одной из черт его характера.

В 1896 году военно-политическая обстановка на Дальнем Востоке разрядилась. 1 января 1896 года соединенные эскадры были расформированы и создана была одна эскадра Тихого океана. Контр-адмирал Макаров по сдаче дел 25 марта 1896 года возвратился в Кронштадт, будучи назначен исполняющим должность старшего флагмана 1-й флотской дивизии.

Покидая Дальний Восток, Макаров составил обстоятельный отчет о своем пребывании на Тихом океане, в котором проявил свое умение делать правильные оперативные и стратегические выводы из обстановки. В отчете был поставлен ряд проблем, разрешение которых, по мнению Макарова, должно было поднять боевую мощь русского флота. Военно-политический прогноз Макарова, как и многое другое, оказался совершенно правильным.¹

В начале отчета Макаров излагал «желательное улучшение» нашего флота. Основными моментами он считал: 1) уменьшение разнообразия типов судов и увеличение на них запасов угля (увеличение автономности); 2) организацию получения сведений о противнике; 3) создание морской тактики; 4) изъятие чугунных ядер и замена их футасными; 5) улучшение средств связи между кораблями.

В главе, содержащей рассуждения о возможных военных действиях нашего флота на Дальнем Востоке, Макаров еще в 1896 году утверждал:

1. Япония считает Россию главным своим врагом.

2. Япония имеет большое число военно-морских баз. Мы имеем на Дальнем Востоке только Владивосток, и то замерзающий и не обеспечивающий действий флота для обороны Кореи. Расположение японских баз обеспечивает организацию блокады наших берегов и базы.

3. Флот не обеспечен собственным (русским) углем, хотя залежи такового в районе Владивостока имеются.

4. Захват нашей военно-морской базы, в данном случае Владивостока, Макаров считал возможным только совмест-

¹ «Русско-японская война 1904—1905 гг.», изд. 1913 г. Введение. Часть I, стр. 87.

ными действиями японского флота и армии, высаженной с суши. Так и случилось, но с Порт-Артуром.

5. Самый животрепещущий вопрос, из-за которого может возникнуть война, есть Корея.

6. Особое внимание необходимо уделить разведке.

Говоря о возможных «союзниках» России, Макаров писал в отчете: «Нам приходится делать свои расчеты для одностороннего столкновения с Японией. Союзники, готовые участвовать в действиях демонстративных, могут отступить в самую последнюю минуту, воспользуясь каким-нибудь протестом...»¹ И далее: «Действия русского флота должны заключаться в том, чтобы воспрепятствовать японцам высаживать десант и вообще действовать в Корее».²

Говоря о вероятных действиях японцев, Макаров пророчески писал, что противник попытается сперва использовать близость своих баз, чтобы «утопить и ослабить наш флот ночными минными атаками постольку, поскольку это возможно», позднее же перейдет к захвату Кореи. Как мы знаем, в этом плане и началась русско-японская война.

Приведенные выше выдержки из отчета, как и весь отчет, говорят о том, что контр-адмирал Макаров был не только тактиком и новатором военно-морского дела, но и прекрасным оператором и стратегом широких масштабов. Но, к сожалению, многие здравые мысли Макарова не доходили до сознания «верхов» царской России.

В официальной истории русско-японской войны, изданной Морским Генеральным штабом, далекой от глубокой критики порядков царской России, все же сказано: «...соображения адмирала Макарова не были своевременно приняты во внимание ни Морским Министерством, ни Министерством Иностранных дел...». «Через десять лет, когда разразилась война с Японией и когда она нанесла нам тяжелый удар, благодаря нашей неготовности, оба Министерства стали напрягать все средства и силы, чтобы наверстать потерянное время».³

С. О. МАКАРОВ — ВИЦЕ-АДМИРАЛ

(1898—1904)

Совершенно исключительное место в жизни контр-адмирала Макарова занимает период осуществления его идеи по постройке мощного ледокола «Ермак». До Макарова в России не было таких ледоколов. Макаров разработал проект ледокола и добился его постройки, создав тем самым наиболее мощный в мире ледокол, обеспечив и в этой области приоритет русской научной мысли.

Идея покорения полярных льдов мощным ледоколом для того, чтобы достичь Северного полюса, освободить берега и устья рек Сибири от вечных льдов и дать доступ к ним дешевым и коротким путем, зародилась у Макарова еще в 1892 году, в период организации Нансеном своей экспедиции на Северный полюс. Макаров не был согласен с планом Нансена и решил подойти к этой задаче своим, самобытным путем. Однако заняться вплотную этим вопросом он смог лишь в 1897 году.

Макаров предполагал достичь Северного полюса на мощном ледоколе, в то время как все иностранные исследователи пытались решить эту задачу, используя естественный дрейф льдов в Арктике.

Из всех идей, предлагавшихся Макаровым к осуществлению, идея постройки ледокола вызвала, пожалуй, наибольшее противодействие и недоброжелательство самых различных кругов как военных, так и финансовых, а частично и научных, но упорство характера и настойчивость адмирала победили все препятствия.

В феврале 1897 года Макаров обратился за содействием к ученым географам, сделав им доклад о способах исследования Ледовитого океана, но ученые нашли доводы Макарова мало научными и к предложению отнеслись холодно. Тогда Макаров через месяц организовал свой доклад для более широких кругов общества. О проекте Макарова стали говорить в правительственных кругах. Макарова поддержал известный русский ученый Менделеев, после чего состоялся специальный доклад министру финансов Витте.

Решено было, прежде чем строить ледокол, поручить Макарову провести личную рекогносцировку Карского и других полярных морей. Характерно, что Морское министерство отка-

¹ «Русско-японская война 1904—1905 гг.», изд. 1918 г. Введение. Ч. I, стр. 96.

² Там же, стр. 97.

³ Там же, стр. 104.

зало в предоставлении для этого специального корабля. Макарову пришлось осуществить свою поездку частью на иностранных, а частью на русских пассажирских пароходах торгового флота.

В начале декабря 1897 года с судостроительным заводом Армстронг в Англии был заключен договор о постройке ледокола. Адмирал Макаров лично наблюдал за постройкой корабля и внес целый ряд предложений по усовершенствованию ледокола, что еще раз свидетельствует о его глубоких знаниях и в области кораблестроения.

Весною 1898 года ледокол был готов и пришел в Кронштадт, свободно форсировав все тяжелые весенние льды Финского залива. Этот день превратился, по существу, в народный праздник.

С апреля началось приготовление ледокола к арктическим плаваниям, но на этом этапе работы произошла крупная размолвка адмирала Макарова с ученым Менделеевым. Макаров считал, что всей экспедицией должен руководить только он, Менделееву же предлагалось руководить лишь научной частью экспедиции. В итоге Менделеев вовсе отказался от участия в экспедиции.

Летом 1898 года С. О. Макаров был произведен в вице-адмиралы.

Первый выход «Ермака» в арктические льды 29 мая 1899 года вызвал небольшую течь в корпусе, вследствие чего потребовалось докование и производство подкреплений корпуса. При втором выходе, состоявшемся 14 июня, ледокол при форсировании льдов получил небольшую пробойну и вынужден был зайти в Англию на ремонт. После получения ледоколом пробоины Макаров не сразу принял решение о возвращении, пытаясь еще продолжать поход.

Этих неудач было достаточно, чтобы недоброжелатели Макарова вновь подняли свой голос в доказательство неосуществимости его идей. Была организована правительственная комиссия из недругов адмирала для изучения всех причин аварий ледокола и выяснения его пригодности к плаванию в Арктике. Адмирал Макаров при этом в состав комиссии включен не был. Отстранение от участия в комиссии Макаров переживал очень тяжело и принял это за факт недоверия и личной обиды.

Следует, конечно, признать, что горячность и порывистость адмирала, его излишняя самоуверенность, независимо от его желания, не дали ему возможности провести обстоя-

тельные испытания ледокола в различных условиях, раньше, чем углубиться на север, в Арктику. Есть основания думать, что адмирал все же имел в виду достичь Северного полюса в первый свой поход.

Характеризуя работу комиссии, Макаров писал: «Меня ни на одно заседание не приглашали и о том, что они постановят, я не узнаю». ¹ Для ремонта ледокола Макаров предлагал сам собрать нужные деньги путем чтения им платных лекций.

Комиссия пришла к выводам, что ледокол к плаванию в полярных льдах не пригоден и может быть использован для обеспечения торгового мореплавания в отечественных водах. Как бы ни была комиссия пристрастна и неправа, все же некоторые мысли, высказанные этой комиссией, небезинтересны. Так, в акте указано, что ремонт или постройка нового ледокола «...должны производиться на русских верфях, русскими инженерами и мастерами».

В другом месте акта сказано: «больно думать, что к такому чисто русскому делу привлечены иностранные предприниматели». ² Вряд ли против этого стоило бы возражать такому русскому человеку, каким был адмирал Макаров, но увлеченный полемикой со своими недоброжелателями, усматривая во всем лишь выпад против него лично, адмирал не заметил принципиальной значимости этих слов. Объяснения, которые именно по этому пункту представил Макаров, не носят принципиального характера, а говорят лишь об упорстве его характера и вызывают чувство досады у его почитателей.

В своих объяснениях по этому поводу Макаров писал министру финансов: «...рекомендуя английскую фирму, я сознавал вполне, что это будет несимпатично для публики, которая не любит, чтобы обращались к англичанам, ...я считал, что действую строго в интересах Вашего Министерства...» ³

Не согласившись с выводами комиссии, Макаров продолжал писать доклады, читать лекции и добиваться посылки ледокола вновь в Арктику, на этот раз к Новой Земле, с тем, чтобы обойти ее с севера и прийти к устью Енисея.

Макарову снова было разрешено возглавить эту экспедицию. В начале мая 1901 года «Ермак» вышел из Кронштадта,

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г. ч. II, стр. 316.

² Там же, стр. 326.

³ Там же, стр. 377.

но обойти Новую Землю с севера «Ермаку» из-за тяжелых льдов не удалось. Собрав богатый научный материал, Макаров 1 сентября вернулся в Кронштадт.

Эта последняя неудача послужила окончательным поводом к тому, что принято было решение оставить «Ермак» в Балтийском море для пробода судов, а Макарова освободить от дальнейших обязанностей по опытным плаваниям во льдах. Ледокол был передан Отделу торгового мореплавания. На этом и прекратились всякие попытки освоить Северный морской путь.

Один из современников Макарова, сам того не подозревая, написал пророческие слова:

«Сдается мне, что когда, в близком будущем, обновленная Россия развернет во всей своей мощи неисчерпаемые силы ее народа, использует непочатые сокровища ее природных богатств, то смелая мысль русского богатыря Макарова будет осуществлена.

Будут сооружены ледоколы, способные проходить среди льдов Ледовитого моря так же свободно, как проходит «Ермак» по льдам Финского залива, которые до него были также непроходимы.

Омывающий наши берега Ледовитый океан будет исследован вдоль и поперек русскими моряками, на русских ледоколах, на пользу науки и на славу России».¹

Как мы уже говорили, вице-адмирал Макаров считал всякую работу законченной лишь после подведения итогов и обобщения полученного им опыта. Так и в данном случае, в итоге постройки и плаваний ледокола «Ермак» вице-адмирал Макаров написал и издал большой труд «Ермак во льдах», в котором собраны ценные научные материалы по постройке ледокола, его плаваниям и по проводившимся на ледоколе научным исследованиям полярных морей и их льдов. Этот труд не потерял актуальности и в наши дни.

НАУЧНЫЕ ТРУДЫ С. О. МАКАРОВА

Наиболее крупными изданными научными трудами С. О. Макарова по военно-морским вопросам являются: «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов» и «Рассуждения по вопросам морской тактики», а также ряд статей в журнале «Морской Сборник».

В 1894 году, как мы уже говорили, вышла в свет работа контр-адмирала Макарова «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов». В этом труде Макаров детально разбирает вопросы о том, каким качествам должен отвечать военный корабль и каковы должны быть его оборонительные и наступательные средства. Большое место уделено детальному изучению вопросов живучести и непотопляемости кораблей и созданию наглядных пособий для этих видов обучения личного состава, в частности специального учебного «водяного судна», на котором все должно было преподаваться «показом», а не только «рассказом». Это — наиболее сильные места книги. Наименее удачны те главы, где контр-адмирал Макаров настойчиво защищает необходимость иметь для флота быстроходные малые безбронные корабли вместо броненосцев. Как уже отмечалось, это была одна из основных и принципиальных ошибок контр-адмирала Макарова.

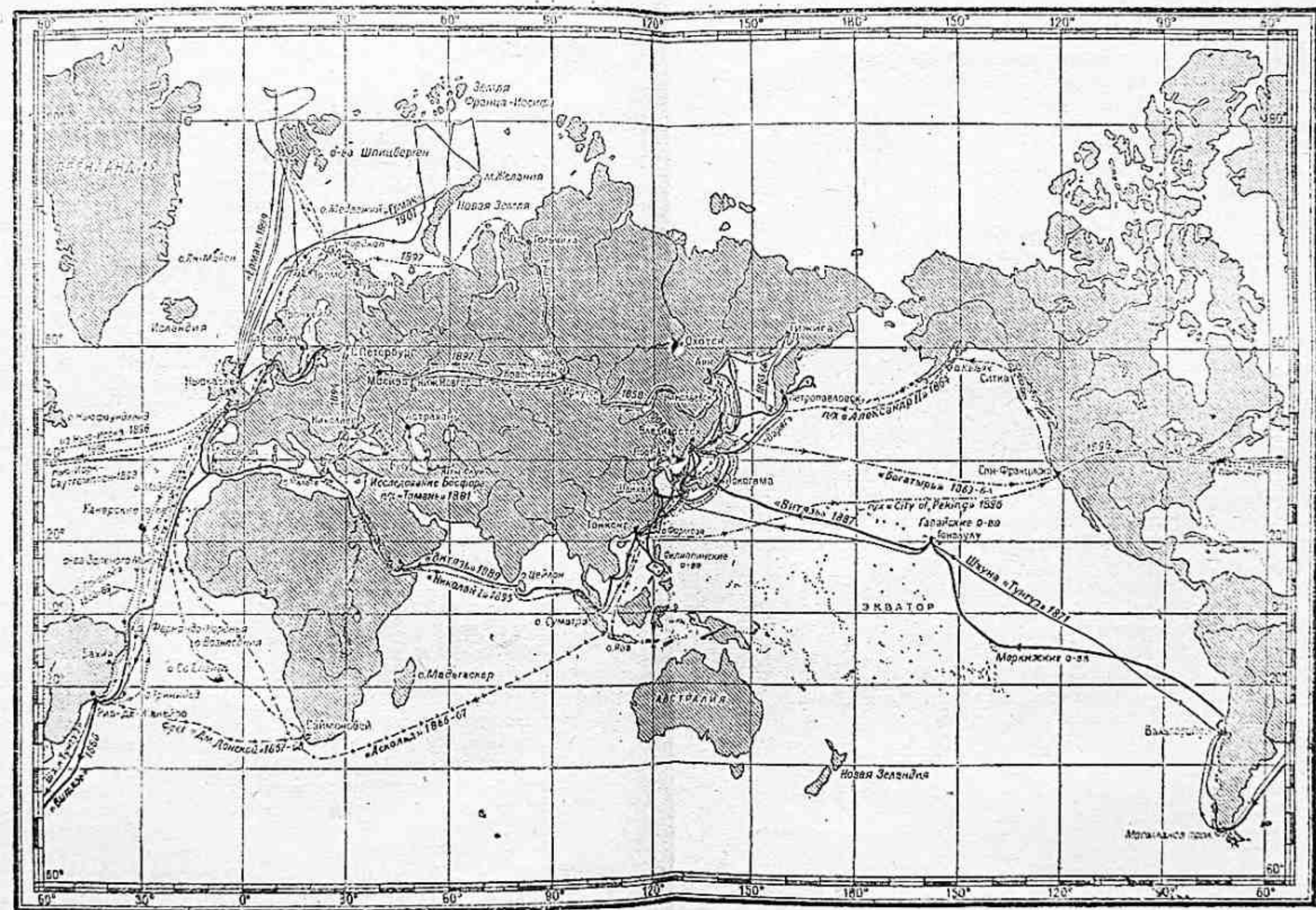
В 1897 году издана была его крупная работа «Рассуждения по вопросам морской тактики», вышедшая под девизом «Помни войну». Это первый русский капитальный труд по морской тактике, принесший Макарову заслуженную славу адмирала-ученого, но по достоинству работа эта сразу оценена не была. В этот труд Макаров вложил весь свой богатый опыт и знания.

В кратком очерке трудно дать подробный разбор этой замечательной работы Макарова. Чтобы представить себе диапазон работы, достаточно лишь указать на тематику его глав. Книга содержит 14 глав. 1-я глава посвящена месту морской тактики в ряду других морских наук, 2-я — влиянию морального элемента на успех боя, 3-я — военно-морской педагогике, 4-я — самообразованию и самовоспитанию, 5-я — обучению личного состава в плавании, 6-я, 7-я, 8-я, соответственно, — артиллерии, мине и тарану, 9-я — приготовлению к бою, 10-я — разным действиям, 11-я — одиночному бою, 12-я — эскадренному сражению, 13-я — ночной минной атаке, 14-я — различным морским наукам.

В своей работе контр-адмирал Макаров впервые поставил вопрос о том, что морская тактика это, прежде всего, наука,

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г., ч. II, стр. 404.

КАРТА ПУТЕЙ ПЛАВАНИЯ И ЭКСПЕДИЦИИ АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА



которая «должна давать указания всем остальным морским наукам». ¹ Морская тактика определялась Макаровым как «... наука о морском бое». ² Она исследует элементы, составляющие боевую силу судов и способы наилучшего их употребления в различных случаях на войне».

Весьма интересны мысли Макарова о связи маневрирования с тактико-техническими элементами корабля. Эта практическая зависимость, развитая впервые Макаровым, позволила в дальнейшем разработать систему построения диаграмм пробиваемости борта и палубы корабля при различных курсовых углах и дистанциях.

Говоря о принципе взаимной поддержки, Макаров писал в § 12: «Лучшая помощь своим есть дружное нападение на чужих». ³

Большое место в труде отведено разбору морального элемента, которому Макаров всегда придавал особо важное значение. «... бодрость духа на кораблях по преимуществу находится в руках строевых чинов, а потому изучение способов, как достигнуть успеха в этом направлении, составляет их прямую обязанность». ⁴ Макаров далее писал: «... люди так различны..., что один и тот же совет не годится для двух различных лиц. Одного следует удерживать, другого — надо поощрять и лишь обоим следует не мешать». ⁵ Много ценных советов высказано Макаровым в его главах, посвященных вопросам педагогики, самообразования, самовоспитания и обучения личного состава в плавании. Советы эти не лишены своей злободневности и в наше время.

Говоря о самовоспитании, Макаров развивает свою мысль «погибнуть с честью». ⁶ По мнению адмирала, если это положение будет усвоено военным человеком, он будет способен на обоснованный риск и смелые действия.

«Надо уметь не находить затруднений. Если молодой человек, получив приказание, начнет находить затруднения, то значит, что или он не служил у хорошего командира, или, служа у хорошего командира, не старался чему-либо на-

учиться. Человек, который, получив приказание, говорит о затруднениях, стоит на ложном пути...». ¹

«Плавание в мирное время есть школа для войны», ² — писал Макаров и требовал, чтобы учеба в море организовывалась, исходя из того, что и как придется делать личному составу в боях.

Говоря о принятии того или иного решения, адмирал писал: «При всяком решении вопроса надо помнить лишь о деле, смело брать на себя ответственность за свои поступки и руководствоваться собственным здравым смыслом, принимая во внимание обстановку». ³

В своей книге Макаров приводит высказывания и мнения адмирала Нахимова, Бутакова и выдержки из «Науки побеждать» генералиссимуса Суворова, солидаризируясь с ними и развивая их, что еще раз подтверждает влияние этих людей на сложившиеся у Макарова суждения о тактике. Так, в § 27 рассматриваемой книги Макаров пишет: «Суворов близок к нам потому, что он понял дух русского человека и умел из этой богатой природы создать армию богатырей, удивлявших всю Европу». ⁴

Не менее интересны мнения адмирала Макарова, выраженные им в статье «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований», помещенной в журнале «Морской Сборник» за 1886 год. Они также последовательно характеризуют Макарова как носителя активных действий, творца наступательной тактики и лучшего продолжателя славных традиций Суворова, Нахимова, Ушакова. В указанной статье Макаров писал: «Мое правило: если вы встретите слабейшее судно — нападайте, если равное себе — нападайте, и если сильнее себя — тоже нападайте. Не гонитесь за неприятелем, который далеко, если перед вами находится другой близко». ⁵

В другой статье «Броненосные или безбронные суда», напечатанной в 1897 году в № 7 того же журнала, Макаров дал замечательный прогноз развития подводного флота, возможности использования подводных лодок вплоть до их участия в морском бою и вплоть до создания так называемых «возимых малых подводных лодок». Так, Макаров писал:

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1943 г., стр. 139.

² Это неверно. Тактика есть составная часть военного искусства, а не наука.

³ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1943 г., гл. II, стр. 124.

⁴ Там же, стр. 135.

⁵ Там же, стр. 137.

⁶ Там же, гл. IV, стр. 190.

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1943 г., гл. IV, стр. 203.

² Там же, стр. 202.

³ Там же, стр. 300.

⁴ Там же, стр. 139.

⁵ С. О. Макаров. «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований», Морской Сборник, 1886 г., № 2 и 3.

«Полагаю, что не представит больших затруднений разрабатывать 12-тонную лодку, которая могла бы подниматься на боканцы. Таких лодок большие корабли могут иметь по две, и, следовательно, надо предусматривать, что со временем подводные лодки могут принимать участие даже в сражениях на открытом море.»¹

Это писалось тогда, когда у нас в России начались только первые опыты с подлодками и это оружие рассматривалось лишь с точки зрения использования его для нужд береговой обороны. Прогноз Макарова, как мы знаем, через многие десятилетия полностью подтвердился. Не менее интересна незаконченная работа Макарова «Без парусов», в которой автор развивает мысль, что «В море — значит дома», настойчиво доказывает необходимость экономии угля и требует, чтобы офицеры сами умели делать все то, что делают матросы.

Совершенно особо должно быть рассмотрено отношение контр-адмирала Макарова к вопросу о «вечных» принципах в войне и к теориям морской войны Мэхэна и Коломба. Мысли, высказанные Макаровым по этим вопросам, лишний раз свидетельствуют о смелости и самостоятельности суждений Макарова, его способности к глубокому анализу и пониманию чувства нового в науке и в обстановке.

Как и почти все русское офицерство конца XIX столетия, Макаров знал труды американского адмирала Мэхэна и английского адмирала Коломба и не мог не быть под влиянием этих трудов в области теории морской войны. Солидарность со взглядами Мэхэна и Коломба большинства русских адмиралов не могла не влиять вначале и на Макарова, и ряд его ошибочных высказываний, несомненно, следует отнести к этому влиянию и сложившемуся у окружающих Макарова «общепризнанному», почти официальному мнению. Казалось бы, что Макарову, как религиозному человеку, идеалистическая философия с ее вечными принципами (догмами) должна была бы казаться непреложной, безусловной истиной. Однако, говоря о «принципах» в войне, контр-адмирал Макаров писал: «Заговорив о принципах вообще, позволяю себе сказать еще раз, что к ним надо относиться осмотрительно. Коломб и Мэхэн проповедуют, что раньше, чем предпринять

десантную экспедицию, нужно уничтожить военный флот противника. Руководствуясь этими принципами, японский адмирал Ито должен был бы сначала уничтожить китайский флот, а потом уже приняться за содействие армии фельдмаршала Ямагато... но обстоятельства заставили Ито поступить иначе».

«Об общих принципах можно сказать, что их нужно изучать, но для войны важнее всего глазомер, т. е. умение ясно представить себе все обстоятельства и в зависимости от них выбрать должное решение, руководствуясь главной идеей — разбить неприятеля, опираясь прежде всего на свой собственный здравый смысл.»¹

По этому же вопросу в другом месте своего труда адмирал Макаров писал: «Я лично не сторонник рабленного поклонения принципам... я советую изучать такие почтенные труды, как Мэхэна и Коломба, но не считать, что выводы их, основанные на примерах парусной эпохи, безусловно верны в наш век машин и электричества.»² Эти свои совершенно правильные выводы Макаров поясняет далее: «Причина, почему я проповедую такую крайне непопулярную мысль, заключается в том, что материальная часть на флоте совершенно переменялась. Тактика неследует оружию, но оружие то наше совершенно иное, откуда история почти никаких указаний по тактике дать не может...»³

И, наконец, уничтожающую критику теории «владения морем» дал Макаров почти в самом начале своего труда в § 10, в котором сказал:

«Два авторитета по стратегии — Мэхэн и Коломб — говорят, что главной целью флота во время войны должно быть командование морем. До сих пор это понималось таким образом, что флот, командуя морем, беспрерывно и совершенно открыто в нем плавает, в то время как его разбитый противник не смеет показаться из своих портов. Так ли это будет в настоящее время? Инструкции, имеющиеся по сему предмету, советуют этому победоносному флоту избегать ночью встреч с миноносцами своего противника и потому скрывать тщательно свои огни и ходить хорошим ходом. Если победоносный флот этого не сделает на ночь, то несколько

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1943 г., стр. 407.

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1943 г., стр. 357.

² Там же, стр. 376—377.

³ Там же, стр. 377.

единиц из его состава будут уничтожены в первую ночь и может быть столько же и последующую.

Есть много других несообразностей... теперь же мы хотели лишь указать на шаткость в самых основаниях».¹

Это все, конечно, еще далеко не критика всех концепций Мэхэна и Коломба, но в те дни это был первый голос русского адмирала, обративший внимание общественности на «шаткость в самых основаниях» теории Мэхэна и Коломба. Однако это был «глас вопиющего в пустыне», и теория Мэхэна и Коломба продолжала пропагандироваться во всех флотах, в том числе и в русском флоте. Голосу адмирала Макарова не вняли ни Кладов, ни Жерве, ни ряд других русских военно-морских теоретиков. И только в дни торжества сталинской всеенной науки, советские воины нанесли реакционным теориям Мэхэна и Коломба сокрушительный и окончательный удар. Надо отдать должное и смелости мыслей, высказанных выдающимся русским адмиралом Макаровым.

Макаров в целом не отрицал теорию владения морем, он был лишь близок к этому; в официальных же оперативных документах Макаров всегда писал, что русский флот должен «завладеть морем». Адмирал не смог преодолеть некоторые пережитки мануфактурного периода.

Так, в записке о 20-летнем плане судостроения (1903—1923 гг.) Макаров писал: «Если наш флот будет в состоянии командовать морем, то Япония будет совершенно бессильна что-нибудь сделать». О «владении морем» Макаров писал как о задаче флота и в своем отчете о пребывании на Дальнем Востоке, и в соображениях о боевых действиях на море во время войны с Японией.

Большая заслуга Макарова состоит в том, что он, нанеся удар по «вечным принципам», усомнившись во всеуслышание в сущности самой теории «владения морем», указал на шаткость в самых основаниях учений Мэхэна и Коломба. Адмирал Макаров не смог сделать окончательных выводов, а потому объективно и не порвал с этими теориями. «Есть много других несообразностей, но мы о них будем говорить впоследствии».² — писал Макаров, но преждевременная смерть не дала ему возможности осуществить эти благие намерения.

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1913 г., стр. 120—121.

² Там же, стр. 121.

Поскольку рассмотренные нами труды контр-адмирала Макарова явились ступенью его оперативно-тактических взглядов, ставших достоянием наших офицеров, представляется необходимым указать и на основные ошибочные мысли Макарова.

В «Рассуждениях по вопросам морской тактики» в гл. I § 12 озаглавлен: «Сопоставление морских и сухопутных военных наук». Само заглавие параграфа заставляет нас отнестись к нему с настороженностью. Не со всеми положениями можно было соглашаться и в эпоху Макарова, а тем более в наши дни. Так, контр-адмирал Макаров писал: «Некоторые из военных авторитетов полагают, что наука о войне как на море, так и на суше одна и та же...»¹ Макаров не указывает, какого именно автора он имел в виду, сам же он эту точку зрения не разделял и писал даже, что «такой взгляд был бы справедлив, если бы принято было соединять начальствование над армией и флотом в руках одного главнокомандующего, который и руководил бы общими боевыми средствами страны».² Макаров далее даже соглашается в принципе с целесообразностью такого положения, говоря, что «цельность действий могла бы выиграть от полного слияния армии и флота и соединения в одном министерстве общего управления наступательными и оборонительными силами страны».³ Макаров, казалось, был близок к правильному решению вопроса, но он сам не верил в логичность этих своих рассуждений и закончил указанные выше справедливые мысли словами: «...еще ни одна нация не вступила на этот путь, ибо существует огромная разница между приемами войны на суше и на море...»⁴ Здесь контр-адмирал Макаров явно путает область стратегии с тактикой. Отсюда неверен и его взгляд, когда он говорит, что «...требуется некоторая осторожность, когда мы пожелаем законы войны, выработанные для сухопутного пути, перенести на море... приходится разделять науки, создавая отдельную морскую стратегию и морскую тактику».⁵ Верный своей эпохе, находившейся в известной степени под влиянием всевозможных морских «школ»,

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1913 г., стр. 122.

² Там же, стр. 123.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ Там же, стр. 125.

в большинстве стоявших на позициях теорий Мэхэна и Колумба, не понимая природы войны как социального явления, не зная вообще причин их возникновения, Макаров не мог понять и единства законов войны на суше и на море, единства стратегии вообще. Контр-адмирал Макаров, например, считал, что «стратегия есть философия войны»,¹ однако «государственную политику» он выделял в качестве надстройки над морской стратегией, превращая последнюю, по существу, в аполитичное учение о войне. Ошибочность этих положений нам очевидна. Не можем мы согласиться и с мнением Макарова о том, что тактика есть наука, а не часть военного искусства.

Контр-адмирал Макаров видел много нового, что давала техника парового флота, часто делал правильные, четкие прогнозы на будущее, хотя бы тогда, когда он так красочно высказывал свои сомнения в правильности теорий Мэхэна и Колумба. Однако в ряде случаев Макаров выступает еще как моряк парусного флота, не отошедший окончательно от особенностей той эпохи. Отсюда было неверным и утверждение адмирала Макарова о том, что «у армии сухопутной есть слабая сторона — тыл, а у эскадры его нет».² Именно в эпоху Макарова начала быстро развиваться зависимость флота от состояния и расположения на театре своих баз (тылов). В наши дни, как мы знаем, эта зависимость стала настолько решающей, что базы флота (тылы) стали объектами действий против них с суши с тем, чтобы с захватом баз вынудить уйти из этого района и флот.

Не можем мы согласиться и с утверждением адмирала Макарова в § 212³ и в ряде других мест о том, что резервы в бою не нужны. Макаров видел в выделении резервов предоставление возможности противнику бить нашу эскадру по частям. Это, конечно, упрощенное понимание резервов, и, как мы знаем, в наши дни совершенно неверное; неверно это было и в эпоху Макарова. С мнением адмирала Макарова тогда соглашались далеко не все. Так, по вопросу резервов в бою выступил с возражениями капитан первого ранга Рожественский, но разубедить адмирала Макарова в том, во что он верил, было почти невозможно. Это являлось одной из черт его характера, особенно ярко выявившейся в другом аналогичном случае, где противников точки зрения Мака-

рова было значительно больше. Речь идет о типе боевого корабля, необходимого нашему флоту. Вопрос этот, поднятый на совещании флагманов еще в бытность Макарова на Дальнем Востоке, встречен был всеми адмиралами, как мы уже говорили, почти в «штыки». Это не смутило контр-адмирала Макарова, и он выступил со своей пространной точкой зрения и в книге «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов».

«...Я бы составил флот исключительно из безбронных малых боевых судов с сильной артиллерией»,¹ — писал Макаров, и далее уточнял: «Флот должен состоять из судов в 3 000 т с броневой палубой. Артиллерия должна быть поставлена исключительно на верхней палубе». Адмирал рекомендовал таким кораблям давать ход 20 узлов, что было бы больше, чем у броненосцев того времени на 2 узла, и ставить артиллерию в 6—8 дюймов. Оригинально было и обоснование такой точки зрения. Так, Макаров писал: «...прежде размер определял силу, и чем больше корабль, тем он был сильнее. Теперь размер не определяет силы, ибо маленькая миноноска может утопить большой корабль, а потому и кораблям больших размеров должно быть больше недоверия теперь, чем прежде...»² Эти доводы и были использованы в пользу малых кораблей, все остальные соображения Макарова по этому же вопросу были лишь аргументацией.

В высказанной выше мысли явственно встает фигура Макарова эпохи минных катеров на Черном море в русско-турецкую войну. Но Макаров забыл, что действие рождает противодействие. Появление не только миноносцев, но в дальнейшем подлодок и авиации лишь обосновало необходимость создания специальных видов обеспечения действий броненосцев (ныне линкоров) и их прикрытия, но не сняло вовсе с поверхности моря тип мощного большого артиллерийского корабля.

Как мы уже говорили, желание обеспечить себе активный наступательный характер действий, стремление быть хозяином на поле боя, держать инициативу боя в своих руках, а для этого командовать дистанцией и пеленгами, — привели Макарова к выводу о необходимости иметь прежде всего быстроходные корабли, за счет их бронирования. Хорошая по существу идея в своей реализации пошла, однако, по неправильному пути. В основном из этих же соображений, а также

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1943 г., стр. 128.

² Там же, стр. 379.

³ Там же, стр. 329 и 379.

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1943 г., стр. 385.

² Там же, стр. 108.

ВЛИЯНИЕ ШКОЛЫ АДМИРАЛА БУТАКОВА НА МАКАРОВА

считая малый корабль, как и малую цель, менее уязвимым от снарядов, Макаров предлагал и командующему флотом в бою держать свой флаг на малом корабле, забывая при этом, что для управления нужны мощные и громоздкие средства связи, что боем управляет не один адмирал, а есть еще и штаб, также требующий своего размещения. Для действия против береговых укреплений (крепостей) Макаров также предлагал использовать безбронные корабли: «... так как большие корабли не обеспечены от повреждений, то не лучше ли отказаться от брони даже и для судов, бомбардирующих крепости»,¹ — писал адмирал Макаров. Ошибочность такого взгляда нам очевидна. Успешно драться с береговыми укреплениями могут лишь сильные артиллерийские, хорошо защищенные корабли.

Защищая качества своего безбронного корабля в 3 000 тонн, Макаров шел дальше. Он предлагал для удобства управления флотом, ремонта и снабжения вообще унифицировать тип боевого корабля, говоря: «... нельзя ли остановиться на одном типе, подыскав такой, который соответствовал бы для крейсерства, для боя, для разведочной службы, бомбардировки крепостей и пр.»² И далее Макаров отвечает на поставленный им же вопрос уже совершенно категорически: «... не следует строить специальных судов. Всякое военное судно должно быть годно как для артиллерийского боя, так и для минного...», — а поэтому, продолжает Макаров, — «для всех боевых целей должно строить корабли одного и того же вида». Очевидно, что большое разнообразие задач, возлагавшихся на флот уже в эпоху Макарова, должно было говорить за неприемлемость его предложения. В те годы корабли флота должны были нести разведочную и дозорную службу, ставить минные заграждения, вести артиллерийский бой с флотом противника и береговыми укреплениями, действовать на коммуникациях противника. Один этот краткий перечень задач говорит о невозможности и ненужности исканий унифицированного типа корабля. Таково было и мнение большинства русских адмиралов эпохи Макарова. Однако, считая свои доводы убедительными, адмирал Макаров все же писал в заключение своего труда: «Не боюсь откровенно выступить против господствующего во всех флотах мнения о необходимости броненосцев».³

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1943 г., стр. 110, 109, 111, 99.

² Там же.

³ Там же, стр. 111—112.

Биографы, излагая первые шаги молодого офицера Макарова и освещая его работы в зрелом возрасте, характеризуют Макарова уже как адмирала, флотоводца и воспитателя, подают весь этот материал как проявление самобытности одаренной личности, мало или вовсе не уделяя должного внимания влиянию и воздействию отдельных лиц и обстановки на формирование Макарова как моряка и офицера. А между тем взгляды обучавших и окружавших его офицеров, и прежде всего начальников, имели несомненно большое влияние на развитие у Макарова системы взглядов на флот, на службу, на личный состав.

О плодотворном влиянии на Макарова, тогда еще кадета, таких либеральных по тому времени и образованных людей, как адмиралы Попов, Ендогуров и Казакевич, мы уже говорили выше.

После производства в мичманы Макаров плавал на броненосной лодке «Русалка» в составе эскадры, которой командовал адмирал Бутаков — одна из светлых и образованных личностей на флоте того времени. Взгляды этого адмирала на службу и флот, его отношение к личному составу, его научная работа, все это, вместе взятое, как в зеркале отразилось потом в Макарове. Макаров не только усвоил научные положения Бутакова, но и развил его идеи, а в ряде случаев пошел и дальше, осуществляя его заветы. Адмирал Бутаков был непосредственным учеником таких выдающихся адмиралов русского флота, как Лазарев, Корнилов и Нахимов.

Будучи лейтенантом, Бутаков, по указанию Корнилова, занимался составлением первой лоции Черного моря, проявив при этом исключительные способности как моряк-исследователь и гидрограф. Эту свою черту он сохранил на всю жизнь и, будучи уже начальником броненосной эскадры, исключительно большое внимание уделял изучению морского театра и, в частности, финских шхер, всячески поощряя к этому всех подчиненных ему командиров кораблей. Навыки и любовь к исследованию морской стихии, и прежде всего морского театра, привитые Бутаковым Макарову, нашли широкое отражение во всей его деятельности как ученого, исследователя, географа. Адмирал Бутаков начал разработку новой паровой тактики и в итоге этой работы им были изданы труды: в 1861 году «Несколько отрывков из опыта начальных оснований азбуки паровой тактики», а в 1863 году капиталь-

ный труд «Новые основания паровой тактики». Труды эти легли в основу дальнейшей научной разработки Макаровым тактики парового флота.

Естественно, Макаров не только хорошо знал все основы созданной адмиралом Бутаковым тактики, но непосредственно участвовал во всех учениях и проводившихся эскадрой эволюциях на основе тактики Бутакова. И, как мы знаем, адмирал Макаров явился достойным продолжателем научных работ Бутакова в области тактики парового флота. Макаров развил и дополнил мысли Бутакова рядом новых понятий и издал свой замечательный труд «Рассуждения по вопросам морской тактики», который является образцом сохранения лучших традиций русского флота и, в частности, идей Бутакова в области активных операций, смелых действий и заботы о личном составе, его подготовке и воспитании.

Доблесть молодого Макарова, проявленная им еще в русско-турецкую войну, его идеи создания минных катеров для активных действий против турок, находят свои далекие корни опять-таки в школе Бутакова, в его системе воспитания, созданной им на эскадре в Балтике. Так, в одном из своих приказов по поводу проведенного учения Бутаков писал: «Я убедился сегодня, что для будущих паровых шлюпок флота нашего не встретится недостатка в охотниках подсесть мину под неприятельский корабль...». Слова эти, видимо, глубоко запали в сознание молодого мичмана Макарова, ибо он, как мы видели, через год блестяще воплотил их в жизнь во время русско-турецкой войны.

Адмирал Бутаков уделял большое внимание развитию новой техники, в частности артиллерии. Он всячески поддерживал мыслящих людей и их начинания, вовлекая в творческую работу всех офицеров кораблей. Не было такой отрасли морского дела, которой бы не интересовался лично Бутаков, если только вопрос шел о поднятии боеспособности эскадры. И мы видим, как эта черта особенно четко проявляется и во всей деятельности мичмана Макарова. Преемственность стиля работы Бутакова у Макарова безусловна.

Основной своей задачей Бутаков считал содержание флота в постоянной боевой готовности и к этому направлены были все его творческие и организационные усилия. В своем приказе по эскадре от 4 августа 1867 года он писал: «В наше время войны будут внезапны, энергичны и недолговременны, а сражения необычайно кратки. Поэтому, гото-

виться к ним необходимо всегда, постоянно, неотлагательно, немедленно». И как созвучен этим мыслям Бутакова лозунг Макарова «Помни войну», провозглашенный им почти через 20 лет после цитированного выше приказа Бутакова.

Понятным становится нам после этого, что адмиралы Бутаков и Макаров всячески принимали меры к приближению условий боевой подготовки к реальной обстановке войны. Выйдя из школы Лазарева, воспитанный на примерах героизма Корнилова и Нахимова, Бутаков продолжил эти славные традиции и приучил своих офицеров к такому же отношению к подчиненным. Высокая требовательность и забота о людях были у адмирала Бутакова основой руководства подчиненными. Неудивительно, что один из лучших его учеников Макаров блестяще отразил в себе все заветы своего учителя и стал любимейшим адмиралом не только на флоте, но и в стране.

Высокие личные нравственные качества Бутакова, строгая требовательность, справедливость, настойчивость в достижении своих целей — вот те черты учителя, которые нашли свое яркое воплощение во всей деятельности С. О. Макарова-ученика.

ВИЦЕ-АДМИРАЛ МАКАРОВ — ГЛАВНЫЙ КОМАНДИР КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА

(1900—1904)

В кампании 1896 и 1898 гг. вице-адмирал Макаров вновь командовал практической эскадрой в Балтике.

В декабре же 1899 года вице-адмирал Макаров назначен был главным командиром Кронштадтского порта (6 декабря 1899 года). Назначение на эту береговую и в большей части административную должность было не по нутру Макарову. Однако, оставаясь верным своему долгу служения родине и флоту, Макаров и в этой должности проявил себя как прогрессивный государственный деятель и ученый. Занимаясь административной деятельностью, адмирал продолжал разработку ряда тактических и оперативных проблем, организовывал и читал офицерам лекции по тактике в Морском офицерском собрании. Остановимся лишь на важнейших вопросах, разработанных адмиралом за период его пребывания в Кронштадте.

¹ «Сборник приказов и инструкций адмиралов», сост. капитан 1-го ранга Скрыгин, изд. 1898 г., стр. 125.

¹ «Сборник приказов и инструкций адмиралов», сост. капитан 1-го ранга Скрыгин, изд. 1898 г., стр. 119.

Перу вице-адмирала Макарова принадлежит секретная записка о программе судостроения на двадцатилетие 1903—1923 гг., составленная в начале 1903 года, то есть почти накануне войны с Японией. В этом документе вице-адмирал Макаров еще раз проявил себя как грамотный оператор и стратег, сумевший, в части оценки военно-политической обстановки, предвидеть развертывание событий как на Дальнем Востоке, так и в Европе. Макаров считал, что Россия должна иметь три флота. Он предлагал иметь флоты: на Балтике — равный германскому, на Черном море — превышающий турецкий и на Дальнем Востоке — более сильный, чем японский. В записке приводятся подробные расчеты корабельного состава флотов по годам, намечаются меры экономии для изыскания средств на постройку и, главное, рассматриваются вероятные операции возможных противников и намечаются необходимые мероприятия по обеспечению от внезапных нападений. Говоря о Японии, Макаров писал: «Недоразумения с Японией будут из-за Кореи или Китая... нужно... быть готовым к военным действиям во всякую минуту... Разрыв последует со стороны Японии, а не с нашей...». ¹ Какие пророческие слова! Но, увы, они не дошли до сознания закостенелых правителей царского режима. Менее удачны в записке те места, где вице-адмирал Макаров вновь настойчиво проводит свою идею о необходимости замены броненосцев малыми безбронными быстроходными судами.

Административная деятельность вице-адмирала Макарова, как кронштадтского генерал-губернатора и главного командира Кронштадтского порта, оставила по себе также неизгладимый след и благодарность современников. Начиная свой день в 6½ часов утра и кончая поздно вечером, вице-адмирал Макаров успевал побывать всюду, давая указания, быстро разрешая возникающие вопросы.

Заботам и энергии Макарова Кронштадт обязан был новыми флотскими казармами, снабженными банями-прачешными. Целый ряд мероприятий по поднятию состояния здоровья команд был разработан и осуществлен по личному указанию С. О. Макарова. К таким мероприятиям надо отнести специальные меры по улучшению приготовления пищи, выпечки хлеба, введению рациональных способов мытья посуды, устройству мясного склада и т. д. Макаров ввел, в определенные сроки, обязательное взвешивание матросов для суждения об их общем состоянии здоровья.

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г., ч. II, стр. 444.

Много было сделано Макаровым и для улучшения быта портовых рабочих. Им введены были отпуска, чего раньше не было, изменены суровые правила о предельном возрасте, улучшено было состояние портовых школ, организованы вечерние классы для указателей (инструкторов). По этому поводу С. О. Макаров писал: «Человеческое отношение к рабочим вознаграждается сторицею успешностью самих работ».¹

И на все это С. О. Макаров находил и время, и силы, и энергию. Вот почему его все знали, любили и уважали. Он был строг, но заботлив, он никогда не оскорбил в подчиненном человеческого достоинства.

И ко всем этим большим и малым заботам по своей должности следует добавить постоянное беспокойство вице-адмирала Макарова за положение дел на Дальнем Востоке. Он считал, что его место там, на флоте, и при этом с горечью говорил: «...меня пошлют туда, когда дела наши станут совсем плохи, а наше положение там незавидное».² И, как мы знаем, Макаров оказался прав. С. О. Макаров, сидя в Кронштадте, естественно, не мог вмешиваться в дела на Тихом океане, но, как патриот своей родины и глубоко принципиальный человек, он все же решил обратиться в Морское министерство с письмом, в котором писал:

«Из разговоров 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 дает неприятелю возможность производить ночные атаки. Никакая бдительность не может воспрепятствовать энергичному неприятелю в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел, ибо сетевое ограждение не прикрывает всего борта, и кроме того у многих наших судов совсем нет сетей».

«Японцы не пропустят такого бесподобного случая нанести нам вред».

«Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы принуждены будем это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку».³

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г., ч. II, стр. 459.

² Там же, стр. 444.

³ Там же, стр. 471, 472.

Письмо было доложено «вверх по начальству», но, по словам академика Крылова, ответ был следующий: «Макаров известный алхимист — никакой войны не будет»¹. Слова же адмирала Макарова и на этот раз оказались пророческими. Не успели высохнуть чернила на этой резолюции, как в ближайшую же ночь японцы неожиданно напали на нашу эскадру, стоявшую на внешнем рейде Порт-Артура, и вывели из строя два броненосца и крейсер.

1 февраля 1904 года вице-адмирал Макаров был назначен командующим флотом Тихого океана. В тот же день он добился экстренного совещания в министерстве для решения ряда поставленных им вопросов и уже 4 февраля выбыл в Порт-Артур.

ВИЦЕ-АДМИРАЛ МАКАРОВ — КОМАНДУЮЩИЙ ФЛОТОМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

(1904)

Казалось бы, что Главный Морской штаб прежде всего должен был ознакомить нового командующего флотом с планом военных действий на море. Однако такого плана в Главном Морском штабе вообще не было. План военных действий на море на случай войны с Японией впервые был разработан к марту 1901 года в штабе начальника эскадры Тихого океана: в дальнейшем этот план подвергся соответствующей корректуре и изменениям уже в штабе заместителя в Порт-Артуре. Во всех случаях копии плана в Главный Морской штаб не высылались, и сами планы утверждались заместителем, без какого-либо воздействия на их содержание со стороны Главного Морского штаба или высшей власти. Больше того, в 1896, 1900 и 1902 годах в Морской академии проводились стратегические игры на тему войны с Японией, но ни на одну из них вице-адмирал Макаров приглашен не был, хотя в это время он и находился в Кронштадте. Выводы по этим играм, кстати сказать, весьма резонные и правильные, не были известны не только С. О. Макарову, но и ни одному из офицеров, входивших в его штаб командующего флотом. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что, хотя все вооруженные силы на Дальнем Востоке (армия и флот) были подчинены одному лицу — заместителю на пра-

вах Главнокомандующего (адмирал Алексеев), единого плана военных действий составлено не было.

Вице-адмирал Макаров понимал все эти и многие другие организационные трудности. Он знал, что флот с первых дней войны уже сильно ослаблен, что дух личного состава, которому адмирал придавал всегда большое значение, сильно подорван и что боевая подготовка флота находится на низком уровне.

Свою творческую и организационную работу вице-адмирал Макаров начал сразу же, как только тронулся поезд. Все сопровождавшие адмирала офицеры его штаба получили задачи для работы, обязанности между ними были четко распределены. Еще с пути, в телеграммах и донесениях вице-адмирал Макаров поставил перед Морским министерством ряд неотложных вопросов, направленных на усиление нашего флота в Порт-Артуре. Адмирал рассылал запросы и распоряжения, составлял оперативные соображения и необходимые инструкции, собирал необходимые сведения. И на этом же первом этапе своей деятельности вице-адмирал Макаров вошел в конфликты со своим начальством, не чувствуя должной помощи в решении поставленных им вопросов.

Так, Макаров телеграммами требовал срочной посылки в Порт-Артур по железной дороге в разобранном виде миноносцев с Балтики, но в этом ему было отказано «по техническим причинам». Адмирал вновь настаивал, но ему вновь отказали. Макаров просил заказать и срочно доставить на Дальний Восток 40 малых миноносцев по 20 тонн, но решение и этого вопроса так затянулось, что миноносцы были готовы после войны. Наконец, адмирал дважды настаивал, чтобы отряд кораблей, вышедший из Балтики на Дальний Восток еще до начала войны, в составе броненосца, двух крейсеров и семи миноносцев, не возвращался обратно, а шел бы на усиление флота в Порт-Артуре. Эта резонная просьба командующего флотом также не была уважена. Бряд ли все это могло способствовать созданию условий для работы С. О. Макарова.

Обстановка в Порт-Артуре сложилась крайне тяжелая: часть лучших кораблей была выведена из строя, начальство от первых неудач явно растерялось, дух личного состава флота был понижен, вера в свое оружие — подорвана.

Прибыв 24 февраля 1904 года в Порт-Артур, адмирал Макаров сразу же переехал на крейсер первого ранга «Аскольд», на котором и поднял свой флаг. В последующие дни Макаров объехал все корабли, беседуя с офицерами.

¹ «Морской Сборник», 1944 г., № 4, стр. 41, А. Н. Крылов, «Вице-адмирал С. О. Макаров».

матросами и портовыми рабочими об их боевых делах и о работе, всячески стараясь вселить в них бодрость духа и веру в силу своего оружия и флота.

Имя вице-адмирала Макарова было настолько популярно во флоте, что уже сам факт его прибытия давал личному составу надежду на то, что флот оправится от понесенных потерь и перейдет к активным действиям.

С прибытием вице-адмирала Макарова в Порт-Артур, от туда выехали все члены бывшего штаба командующего флотом, и, таким образом, при Макарове не осталось ни одного офицера, который в той или иной части участвовал ранее в разработке планов боевых действий на море.

Верный своему духу активной деятельности вице-адмирал Макаров сразу же после своего прибытия выслал в море на разведку два миноносца (25 февраля). Выход этот при возвращении миноносцев в Порт-Артур закончился встречей с японскими миноносцами и гибелью миноносца «Стерегущий». Узнав о тяжелом положении миноносца, вице-адмирал Макаров немедленно пересел на быстроходный крейсер «Новик» и вместе с крейсером «Баян» бросился на выручку «Стерегущего». Японцы отошли. Смелый выход лично командующего флотом на слабо бронированном легком крейсере для выручки погибающего корабля произвел ошеломляющее впечатление на весь личный состав. Один из участников войны писал в своих воспоминаниях: «Это было больше, чем какая-нибудь победа, случайная удача в бою, — это было завоевание. Отныне адмирал мог смело говорить: «моя» эскадра! Отныне все эти люди принадлежали ему душой и телом». ¹ И с этим нельзя не согласиться.

Так началась боевая служба вице-адмирала Макарова в Порт-Артуре, так начал он поднимать боевой дух флота и активными своими действиями заставил противника быть значительно более осторожным. На третий день (26 февраля) вновь были высланы в море наши миноносцы, встреча их с противником на этот раз закончилась потоплением японского миноносца.

После бомбардировки Порт-Артура японским флотом (26 февраля) вице-адмирал Макаров решил на следующий день, 27 февраля, выйти в море всей эскадрой с тем, чтобы провести эволюции, осмотреть ближайший к крепости район и, в случае встречи с противником, вступить в бой. При этом вице-адмирал Макаров лично разработал инструк-

цию для выхода всего флота за время одной полной воды, чего раньше никогда не делалось и на что требовалось времени около суток, ввиду малых глубин на фарватере в низкую воду.

Этот выход, хотя и не связанный с встречей с противником, также способствовал сколачиванию эскадры и поднятию боевого духа личного состава. В жизни флота наступила новая эра. В то же время этот первый выход эскадры воочию показал Макарову все слабые стороны ее боевой подготовки и те ограниченные боевые возможности флота, с которыми он должен был считаться. После указанного похода Макаров в тот же день, 27 февраля, представил рапорт Главнокомандующему, в котором с присущей ему прямоотой указывал на все обнаруженные дефекты и на вытекающие отсюда оперативные последствия. И все же рапорт свой Макаров заканчивал словами: «Несмотря на всякие несовершенства и недостаток в исправных миноносцах, я нахожу, что мы могли бы рискнуть теперь же попробовать взять море в свои руки и, преднаметив, постепенно увеличивать район действий эскадры, я предусматриваю генеральное сражение, хотя благоразумие подсказывает, что теперь еще рано ставить все на карту, а в обладании морем полумеры невозможны».

В этих словах, по существу, выразилась основная идея плана боевых действий на море, разработанная вице-адмиралом Макаровым в Порт-Артуре. И прежде всего адмирал приступил к усиленным тренировкам эскадры. Пользуясь каждым случаем появления противника в районе Порт-Артура, Макаров немедленно выходил со своей эскадрой в море, чего раньше не делалось. Миноносцы днем и ночью ежедневно высылались в разведку. Вместе с тем организована была дозорная служба, осуществлены специальные мероприятия по защите рейда от прорыва на него миноносцев противника, в районах, посещаемых японской эскадрой, выставлены минные заграждения, кораблями проводились практические стрельбы. Организовано было и систематическое траление фарватеров и рейдов перед выходом эскадры. Большой заслугой Макарова была организация им перекидной стрельбы кораблей через полуостров по японским судам, при их приближении к крепости; установлены были дополнительные морские батареи при входе в гавань и в других местах. Все эти весьма важные мероприятия проводились под личным руководством адмирала Макарова.

¹ Ф. Ф. Врангель. «Вице-адмирал С. О. Макаров», изд. 1911 г., ч. II, стр. 465.

¹ «Русско-японская война 1904—1905 гг.», изд. 1912 г., т. I, стр. 435.

Наконец Макаровым лично были разработаны и введены:

1. Таблица однофлажных боевых сигналов, ранее не существовавшая.

2. Инструкция для действия миноносцев в разведке и в атаке.

3. Инструкция для боя эскадры.

4. Инструкция управления огнем в бою на ходу.

«Дедушка» или «борода», как любовно звали Макарова в Порт-Артуре, находил время выходить в море навстречу противнику, руководить рядом ремонтных работ, беседовать с рабочими и разрабатывать боевые инструкции.

По свидетельству всех современников войны, с приходом Макарова флот и крепость ожили и воспрянули духом.

Все эти мероприятия сразу же дали свой эффект. Так, 10 марта японская эскадра, подошедшая к Порт-Артуру для очередной его бомбардировки, была встречена метким огнем наших кораблей из гавани и, после попадания в один из её броненосцев и выхода навстречу нашей эскадры, вынуждена была отойти.

Атаковывали ли японские миноносцы наши сторожевые суда, стоявшие при входе в гавань, пытались ли они загородить вход в гавань путем затопления брандеров (пароходов), командующий флотом немедленно являлся на катере на сторожевой корабль и лично руководил отражением ночной атаки противника, с тем, чтобы с рассветом выйти в море всей эскадрой. В ожидании повторных атак на базу, вице-адмирал Макаров провел много бессонных ночей на дежурном корабле, стоявшем у входа в гавань. Небезинтересно напомнить, что за 36 дней командования флотом вице-адмиралом Макаровым эскадра выходила в море шесть раз; за значительно больший промежуток времени до Макарова — всего лишь один раз, и после Макарова — два раза.

В своих боевых делах, в руководстве личным составом, в доверии, которое Макаров завоевал в первые же дни, он находил удовлетворение. Другое дело его отношения с высшим начальством — они продолжали оставаться до последних дней неудовлетворительными.

В истории русско-японской войны сказано официально, но многозначительно: «...нельзя обойти молчанием тех затруднений, с которыми пришлось бороться Командующему флотом в отстаивании тех мер, которые он находил нужными для пользы дела и службы. Твердость адмирала Макарова в этой

борьбе доходила до того, что он даже ставил не раз вопрос об оставлении им должности Командующего флотом.»¹

Это, скажем мы, были не затруднения, а косность и рутинность царских правителей и их слуг.

Убедившись, что снаряды наших береговых батарей не долетают до противника, вице-адмирал Макаров предложил снабдить батареи снарядами с большими зарядами, с тем, чтобы увеличить дистанцию стрельбы. На этой резонной его телеграмме была наложена классически-бюрократическая резолюция начальника Главного Морского штаба: «Полагал бы дать очень ценные указания не стрелять с расстояний, с которых нельзя попасть.»² Естественно, что такой ответ глубоко возмущал и раздосадовал адмирала.

На казалось бы скромную просьбу Макарова о том, чтобы как можно скорей издать и выслать в Порт-Артур его книгу «Рассуждения по вопросам морской тактики», Макаров только через месяц получил ответ, где сообщалось, что управляющий Министерством не признал возможным отнести этот расход на военный кредит. Так как в те времена никакого боевого устава или учебника по тактике не было, труд Макарова безусловно был ему необходим на флоте. На вторичную категорическую просьбу Макарова все же труд напечатать, ему было отвечено, что книга может быть напечатана лишь на будущий год. На этот больше чем бездушный ответ Макаров в самые горячие боевые дни эскадры 18 марта послал телеграмму, в которой писал:

«Просил бы теперь же напечатать мою книгу «Рассуждения по вопросам морской тактики». Книга нужна теперь, а не в будущем году; не допускаю мысли, что Министерство не может теперь же найти 500 рублей и отказ в напечатании понимаю, как неодобрение моих взглядов на ведение войны, а посему если моя книга не может быть напечатана теперь, то прошу заменить меня другим адмиралом, который пользуется доверием высшего начальства.»³

Не лучшими были отношения Макарова с Главнокомандующим адмиралом Алексеевым, сидевшим в Мукдене. Макаров ценил и поощрял дельных, смелых, энергичных офицеров и решительно не терпел безынициативных, трусливых. После нескольких выходов в море он отстранил от выс-

¹ «Русско-японская война 1904—1905 гг.», изд. 1912 г., книга 1, стр. 440.

² Там же, стр. 441.

³ Там же, стр. 446.

ших должностей некоторых адмиралов и командиров кораблей, заменив их более способными. Главнокомандующий не согласился с этим решением, настаивал на отмене решения Макарова или на замене части офицеров офицерами по его представлению. Макаров вновь не согласился и вновь просил освободить в таком случае его от командования флотом. Главнокомандующий в итоге согласился со всеми представлениями Макарова, но все же поднял вопрос в Министерстве об ограничении прав командующего флотом в этой части.

Приближалось трагическое 31 марта — день роковой ошибки вице-адмирала Макарова, ставшей причиной не только его гибели, но и гибели всего того большого дела, которое он успел создать за 36 дней своего командования. Вместе с Макаровым умерла и всякая активность флота.

30 марта вице-адмирал Макаров послал миноносцы в ночной погон за островами Эллиот с задачей атаки обнаруженных кораблей противника. Лично инструктируя командиров отрядов миноносцев, командующий флотом потребовал, чтобы во всех случаях возвращения в Порт-Артур миноносцы ни в коем случае не подходили к крепости в темное время, а входили бы в гавань лишь с рассветом.

По намеченному плану, для обеспечения возвращения миноносцев, на рассвете навстречу им должен был выйти из Порт-Артура крейсер «Баян». С наступлением темноты, 30 марта миноносцы вышли по заданию. Отправив их в море, вице-адмирал Макаров в ночь на 31 марта перешел на дежурный крейсер «Диана», стоявший на внешнем рейде. Командующий флотом опасался повторения попытки японцев закупорить брандерами вход в порт и, по примеру прошлых многих ночей, решил лично быть в центре отражения возможной атаки. Ночь была тревожной, с крейсера и береговых постов все время наблюдались какие-то силуэты судов и огни, державшиеся почти на одном месте. Когда у Макарова просили разрешения открыть огонь, он категорически запретил, высказав предположение, что это были огни наших миноносцев, возвращавшихся в Порт-Артур с похода из-за плохой погоды, хотя командующий флотом и должен был помнить о данном им категорическом запрещении подходить к крепости в темноте.

Для открытия огня по силуэтам или для посылки в разведку дежурных миноносцев оснований было больше чем достаточно. Однако адмирал этого не сделал и никто из чинов его штаба не сумел доказать ему логичности выводов из сле-

жившейся обстановки, хотя мы и знаем, как трудно было убеждать адмирала в том, во что он не верил.

Скажем наперед, что видимые этой ночью силуэты принадлежали кораблям противника, ставившим мины на путях обычного движения нашей эскадры при ее выходах. Когда с рассветом, по плану, из Порт-Артура вышел крейсер «Баян» и командующий флотом получил сведения о подходе эскадры противника, он приказал трем крейсерам выходить для поддержки, а сам в семь часов вышел, как всегда на броненосце «Петропавловск», с эскадрой навстречу противнику, но на этот раз почему-то не производя предварительного траления фарватера и рейда.

Узнав уже на рейде с крейсера «Баян», что миноносец «Страшный» погиб в бою, но что на воде остались еще не поднятыми два или три матроса, вице-адмирал Макаров приказал «Баяну» вести отряд к месту гибели миноносца. Обнаружив на горизонте всю японскую эскадру, вице-адмирал Макаров решил отойти на внешний рейд, подтянуть все свои броненосцы и под прикрытием батарей вступить в бой с противником.

Во время этого маневра, в 9 час. 30 мин., в двух милях от маяка на Тигровом полуострове, броненосец «Петропавловск» подорвался на минах, поставленных, как мы уже говорили, миновавшей ночью японскими кораблями. Большая часть экипажа — около семисот человек — вместе с вице-адмиралом Макаровым погибла. Через тридцать минут подорвался, но не погиб, броненосец «Победа». Так трагически закончился этот день. «...ловидному, физическая усталость адмирала, прошедшего несколько бессонных ночей в ожидании ночных атак заградителей, сказалась на обычном для адмирала чувстве бдительности и привела к столь тяжелой развязке»,¹ — повествует официальная история русско-японской войны. Ошибка была действительно роковой, флот выходил без предварительного траления створов и-рейда, которое вице-адмирал Макаров сам же ввел в Порт-Артуре, как обязательное обеспечение выхода эскадры.

Еще в своем рапорте от 27 февраля 1904 года вице-адмирал Макаров писал Главнокомандующему, характеризуя обстановку у Порт-Артура: «Есть вероятность, что неприятель набросал мины... Буду разрабатывать кое-что для каждого

¹ «Русско-японская война 1904—1905 гг.», изд. 1912 г., книга 1, стр. 549.

судна в отдельности, ибо потопление корабля от такой случайности было бы крупным ударом».¹

Потеря Макарова была невозвратимой. С его гибелью в Порт-Артуре умерла всякая надежда на возможный удачный исход войны на море.

Опасаясь ответственности за события, Главнокомандующий адмирал Алексеев телеграммой доложил: «Характеру покойного адмирала Макарова присущи были порывы увлечения боевою обстановкою, что облегчало неприятелю применение своих тактических приемов... Присутствие таких заграждений на рейде подозревалося адмиралом Макаровым, принимавшим обыкновенно все меры предосторожности и тратившим на рейде вперед эскадры. Поэтому и поспешному выходу 31 марта броненосца в море с маневрированием на рейде, без тех же мер предосторожности, нельзя найти ни оснований, ни объяснения».² К великому сожалению, большая доля правды есть и в этих словах. Трудно сделать другие выводы с тактической точки зрения.

Что же в целом сделал вице-адмирал Макаров в Порт-Артуре за 36 дней своего командования? Очень кратко мы можем сказать:

1) привел эскадру в надлежащее боевое состояние, поднял моральный дух личного состава и подготовил флот к активным боевым действиям;

2) организовал регулярную разведку;

3) принял активные меры для ускорения ввода в строй поврежденных кораблей;

4) усилил оборону крепости с моря, создав систему обороны внешнего рейда;

5) лично руководил отражением атак миноносцев противника на базу и не допустил заграждения входа в гавань брандерами;

6) быстрыми выходами эскадры навстречу противнику не допускал безнаказанного обстрела им флота и крепости, заставляя всегда отходить в море.

Этого весьма краткого перечня всего сделанного Макаровым в Порт-Артуре достаточно для того, чтобы память о нем вечно жила у хранителей и продолжателей лучших русских боевых традиций — воинов нашей славной сталинской эпохи.

¹ «Русско-японская война 1904—1905 гг.», «Действия флота», изд. 1911 г., Документы, стр. 66.

² «Русско-японская война 1904—1905 гг.», изд. 1912 г., книга 1, стр. 552.

ВЫВОДЫ

Какие же выводы можно сделать после рассмотрения основных этапов богатого жизненного пути вице-адмирала Макарова?

1. Макаров представляется нам прежде всего как яркий выразитель прогрессивных традиций русского флота на рубеже XIX—XX веков. Как талантливый ученик тактической школы адмирала Бутакова, он воспринял от своего учителя наступательный метод, как основу в морской тактике, развив его и разработав формы его практического применения. Наступление у Макарова было основной формой боевых действий. Уже в этом вопросе нам близок и понятен этот человек. В духе постоянной активности Макарова мы видим также яркое отражение традиций прославленных русских полководцев и флотоводцев — Суворова, Ушакова, Сенявина, Нахимова.

2. Макарова считают прежде всего тактиком, но это определение далеко недостаточно и не полно. Его рассуждения и взгляды зачастую перерастали рамки тактических суждений и говорили о Макарове, как об адмирале с широким государственным диапазоном суждений, как о грамотном операторе и стратеге. И не вина Макарова в том, что в его эпоху понятия об оперативном искусстве не существовало. Однако в труде «Рассуждения по вопросам морской тактики» и в официальных документах Макарова мы встречаем ряд глубоких оперативных суждений. Так, его критика «вечных принципов» Мэхэна и Коломба и сомнение в правильности «теории владения морем» тех же авторов говорят о готовности и умении Макарова отойти от господствовавшего тогда в военно-научных трудах идеализма, о понимании Макаровым всего нового, что несло с собой развитие военной техники и производства.

Но Макарова никто не поддержал. Может быть, если бы он дожил до конца русско-японской войны и смог бы теоретически осмыслить ее опыт, то неизбежно и окончательно отказался бы от всяких теорий «обладания морем» и увидел бы, что сам он, командуя флотом, меньше всего практически занимался «овладением морем», вынужденный больше уделять внимания вопросам поддержания в районе Порт-Артура необходимого оперативного режима, для чего организовал разведку, дозорную службу, проводил минные постановки, трапезы и прочее.

Наконец, в своем докладе, представленном после возвращения с Дальнего Востока, Макаров еще в 1896 году, как мы видели, дал совершенно правильную военно-политическую оценку обстановки на театре, определил вероятный характер войны и прямо указал на Японию, как на вероятного противника, и на ее образ действий на море.

С еще большей конкретностью он разобрал эти вопросы в своей записке по 20-летнему плану судостроения, в которой большинство мнений Макарова было пророческим. Его анализ обстановки и прогноз, сделанные в письме к Управляющему Морским министерством за 24 часа до начала войны с Японией, свидетельствуют о глубочайшем понимании Макаровым оперативно-стратегической обстановки и заставляют нас считать его далеко не узким тактиком, а грамотным, реалистическим в суждениях оператором и стратегом. Отсутствие формальных трудов Макарова по этим вопросам не может быть основанием к его оценке только как тактика. Разобранный в нашей статье ряд документов Макарова подтверждает целиком нашу точку зрения.

3. С. О. Макарова — человека большой эрудиции, храброго, необычайно энергичного и широко образованного адмирала — мы видели в качестве ученого географа, новатора и изобретателя, создателя основ теории живучести и непотопляемости кораблей. И что бы ни начинал делать Макаров, он всегда доводил дело до конца, обобщая полученный опыт и завершая все это созданием научных трудов, ставших достоянием всей общественности. Какие бы идеи Макаров ни выдвигал, все его творчество направлено было к поднятию престижа своей родины и к повышению боеспособности родного флота. В основе успехов Макарова лежит его умение чувствовать новое, стремление к этому новому. Так, он писал: «Чтобы оценить какое-нибудь предложение по его заслугам, надо побороть в себе чувства нерасположения ко всему новому и малоиспытанному...».¹

4. Макарову принадлежит приоритет в русской военно-теоретической мысли в области военно-морского оружия и географических исследований. Предложения Макарова были обычно новы, актуальны и имели всегда практическое значение. И в артиллерии, и в минометном деле предложения Макарова намного опережали иностранные флоты того времени. Не вина Макарова в том, что многие полезные предложения

далеко не сразу оценивались начальством и, к нашему сожалению, быстро реализовались за границей, чем часто наносился прямой вред нашему государству (хотя бы макаровский «коляска» на снаряды и др.).

5. Но как бы ни были велики заслуги Макарова в области науки и военной техники, Макаров был прежде всего и больше всего адмиралом-воспитателем боевого духа в личном составе, организатором боевой мощи нашего флота. Его любимый девиз «помни войну» понятен и дорог нам именно потому, что Макаров понимал его как необходимость постоянно учить личный состав тому, что потребуется на войне, строить и оборудовать корабли, исходя из требований войны. Придавая особое значение в войне моральному фактору, адмирал всегда и в своих теоретических работах и, особенно, в практической деятельности писал и заботился о поднятии боевого духа личного состава. Будучи строгим и требовательным, Макаров умело сочетал это с постоянной заботой о нуждах матросов и офицеров, поощряя инициативу и хорошую службу, нетерпимо относясь к формализму и бездельности. Стремление привить знание военно-морского дела матросам и офицерам способствовало созданию общего языка с подчиненными и сколачиванию экипажей.

Все это создало Макарову заслуженный авторитет. Его любили, ему верили, за ним готовы были идти на любое предприятие.

6. По характеру твердый и настойчивый, но болезненно самолюбивый, Макаров с особой энергией защищал свои идеи и предложения. Это мешало ему иногда, как мы видели, объективно оценивать обстоятельства, во-время соглашаться с критикой и тем избегать усугубления ошибок. Эта же черта его характера создавала ему большое число недругов. В «верхах» Макарова не любили прежде всего за то, что он всегда стремился расшевелить рутину, предлагая новое, стремился заставить думать начальство и выходил из рамок установленного мирного уклада жизни Адмиралтейства.

С другой стороны, чувствуя к себе с юных лет сословную несправедливость, Макаров, как сын боцмана, не мог относиться с доверием к «аристократическим верхам» и должен был добиваться своего положения силой своего ума и энергии. Дела Макарова были неоспоримы. С ними и приходилось, скрепя сердце, как мы видели, считаться его начальству, часто уступая Макарову в его просьбах.

Добившись положения во флоте и в обществе, Макаров не мог выйти из рамок этого общества и, вращаясь в нем,

¹ С. О. Макаров. «Рассуждения по вопросам морской тактики» изд. 1913 г., стр. 87.

должен был считаться с его особенностями. В противном случае он не сделал бы для родины и флота того, что смог сделать. Вот почему, зная отношение к себе и плохо надеясь на помощь начальства, Макаров так ревностно оберегал свой авторитет, требовал признания своих заслуг, пошел, как мы видели, даже на разрыв с Академией Наук.

8. В личной жизни Макаров был весьма строг и расчетлив. После своей гибели он не оставил семье никаких капиталов, но зато оставил свое славное имя, незапятнанное никакими обычными в ту пору денежными «махинациями». В семейной жизни Макаров также не нашел полного удовлетворения. Жена его, происходившая из привилегированных слоев общества, не понимала Макарова. Подлинное удовлетворение Макаров находил только в своей кипучей деятельности на благо родины и флота, на благо своего народа.

Память о Макарове, как о прогрессивном деятеле, русском ученом-моряке, новаторе и воспитателе личного состава, будет жить в сердцах благодарного потомства, освобожденного от косности и рутины, зазнайства и сословных привилегий.

Сталинское поколение матросов и офицеров, приумножившее лучшие боевые традиции русского оружия, с благодарностью чтит память великого флотоводца вице-адмирала С. О. Макарова.

1 р. 20 к.