



СТЕПАН ОСИПОВИЧ

МАКАРОВ

1848-1904



РОССОЯ

МАКАРОВ



Алексей Шишов

ПОМНИ ВОЙНУ

ИСТОРИЧЕСКИЙ РОМАН

аст
ИЗДАТЕЛЬСТВО
Астрель
Москва
2003

УДК 821.161.1-311.6
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
Ш 65

Оформление
В. И. Харламова

Шишов А. В.

П 65 Макаров: Помни войну: Ист. роман/А. В. Шишов. —
М.: ООО «Издательство Астрель»: ООО «Издательство
АСТ», 2003. — 427,[5] с.: ил. — (Русские полководцы).

ISBN 5-17-020350-0 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 5-271-07268-1 (ООО «Издательство Астрель»)

О жизни прославленного флотоводца, полярного исследователя, кораблестроителя, «последнего выдающегося адмирала российского флота» С. О. Макарова (1848-1904) рассказывает новый роман известного писателя-историка Алексея Шишова.

УДК 821.161.1-311.6
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

Формат 84×108/32. Подписано в печать 15.07.2002.
Гарнитура «Школьная». Печать офсетная. Усл. печ. л. 23,52.
Тираж 7 000 экз. Заказ № 1520.

Общероссийский классификатор продукции
ОК-005-93, том 2; 953000 — книги, брошюры

Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.02.953.Д.008286.12.02 от 09.12.2002

ISBN 5-17-020350-0
(ООО «Издательство АСТ»)
ISBN 5-271-07268-1
(ООО «Издательство Астрель»)

© Шишов А. В., 2003
© ООО «Издательство Астрель», 2003

ISBN 5-17-020350-0



9 785170 203505



БСЭ. 1974. Т. 15

Макаров Степан Осипович [27.12.1848 (8.1.1849), Николаев, — 31.3 (13.4). 1904, близ Порт-Артура], русский флотоводец, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель, вице-адмирал (1896). Родился в семье прапорщика флота, выслужившегося из солдат. В 1865 году окончил морское училище в Николаевске-на-Амуре, в 1869 году произведен в мичманы. Служил на кораблях эскадры Тихого океана, с 1871 года — на Балтийском флоте; во время службы на броненосной лодке «Русалка» исследовал проблемы непотопляемости кораблей. В 1876 году после перевода на Черноморский флот предложил оборудовать пароход «Великий князь Константин» для перевозки минных катеров в районы стоянки кораблей противника с целью их атаки, чем положил начало созданию миноносных кораблей и торпедных катеров; во время Русско-турецкой войны 1877–1878 годов осуществил эту идею и провел ряд успешных атак турецких кораблей шестовыми минами, а также впервые использовал самодвижущуюся мину-торпеду (Уайтхеда). В 1881 году, командуя пароходом-стационаром «Тамань», провел гидрологические работы в проливе Босфор и написал труд «Об обмене вод Черного и Средиземного морей» (1885), удостоенный премии Российской АН. В 1886–1886 годах, командуя корветом «Витязь», совершил кругосветное плавание, во время которого проводились систематические океанографические работы, особенно подробно — в северной части Тихого океана. Эти работы Макарова были обобщены в труде «Витязь и Тихий океан» (т. 1–2, 1894). В 1890 году назначен младшим флагманом Балтийского флота, а в 1891 году главным инспектором

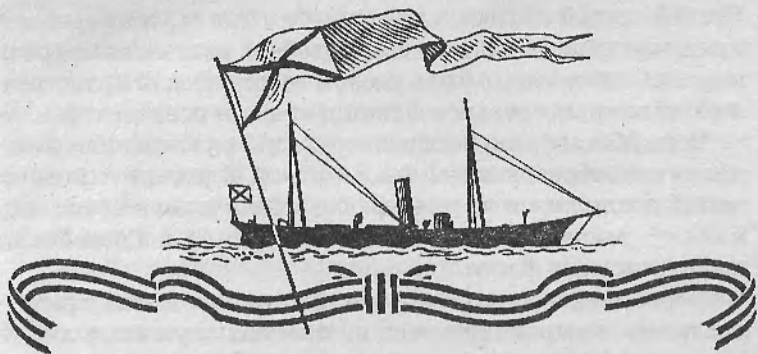
морской артиллерии. В 90-х годах изобрел бронебойные наконечники (так называемые «наконечники Макарова») к артиллерийским снарядам, значительно увеличившие пробивную силу снаряда. С конца 1894 года — командующий эскадрой Средиземного моря. В 1894–1896 годах совершил второе кругосветное путешествие: в конце 1894 года из Петербурга прибыл на Средиземное море, в 1895 году перешел с эскадрой, которой он командовал, из Средиземного моря через Суэцкий канал на Дальний Восток, в 1896 году перешел через Тихий океан в Северную Америку, проехал через США и через Атлантический океан вернулся в Россию. В 1896 году командовал эскадрой Балтийского флота. Выдвинул идею создания мощного ледокола для исследования Арктики и руководил постройкой ледокола «Ермак». В 1897 году опубликовал капитальный труд («Рассуждения по вопросам морской тактики», 2-е изд., 1943), в котором изложил основы тактики парового броненосного флота, обосновал необходимость взаимодействия артиллерийских и минно-торпедных кораблей в бою, целесообразность применения кильватерного строя в боевых порядках броненосных эскадр, сформулировал принципы противоминной и противолодочной обороны. В марте 1899 года на «Ермаке» Макаров перешел из Ньюкасла в Кронштадт, преодолев льды Финского залива, затем совершил поход в Ревель. В июне — августе того же года совершил на «Ермаке» два пробных арктических рейса, проник к северу от Шпицбергена до 81°21' с.ш. В 1901 году плавал в Баренцевом море в тяжелых ледовых условиях, дважды подходил к Земле Франца-Иосифа и северо-западному берегу Новой Земли. С 1899 года главный командир Кронштадтского порта. В труде «Без парусов» (1903) разработал вопросы обучения и воспитания личного состава флота в мирное время. После начала Русско-японской войны 1904–1905 годов назначен 1 (14) февраля командующим Тихоокеанской эскадры и 24 февраля (8 марта) прибыл в Порт-Артур. Успешно руководил действиями кораблей при обороне Порт-Артура, но вскоре погиб на броненосце «Петропавловск», подорвавшимся на mine. В 1913 году в Кронштадте Макарову сооружен памятник (работы Л. В. Шервуда).

Алексей Шишов

ПОМНИ ВОЙНУ

ИСТОРИЧЕСКИЙ РОМАН





Глава первая

С мечтой о море



«Помни войну!» — начертано на памятнике Степану Осиповичу Макарову, украшающему центральную площадь Кронштадта, некогда главной морской крепости Российской державы. Замечательный скульптор Л. В. Шервуд изобразил флотоводца как былинного ратоборца Илью Муромца. И тот и другой, бескорыстные защитники Отчизны, в российскую историю вошли, так сказать, из народа.

Для нас родословная Степана Осиповича начинается с родителей, хотя о них время сохранило очень мало сведений.

Отец будущего флотоводца, Осип Федорович, был человеком незаурядных способностей, умным, энергичным и хозяйственным, крутым и строгим. Службу начал рядовым матросом и познал все ее тяготы в полном объеме, будучи военным служащим «примерным» и «беспорочным».

К слову сказать, оба деда героя Порт-Артура были простыми солдатами русской армии времен императора Николая I. Вне всякого сомнения, это были люди недюжинные, поскольку оба удостоились унтер-офицерского звания.

При 25-летней обязательной службе и при строгих требованиях николаевского времени подобное возвышение среди нижних чинов могло быть уделом только людей нравственно стойких, способных и повиноваться, и повелевать.

Осип Макаров служил ревностно и... с увлечением занимался самообразованием, много читал. К двадцати пяти годам (!) дослужился до чина фельдфебеля и должности боцмана — высшего унтер-офицерского чина в Российском императорском флоте.

Через десять лет «беспорочной службы» жизнь преподнесла ему подарок. Выходец из простых служивых людей получил в 1848 году первый офицерский чин прапорщика. Экзамены на него Макаров-старший выдержал просто блестяще, на что председатель экзаменационной комиссии, престарелый контр-адмирал, мичманом служивший под ушаковским флагом, спросил фельдфебеля:

— Родом из кого будешь, Макаров?

— Из солдатских детей, ваше благородие.

— Много начитан. Начальник аттестацию дал тебе, хоть к ордену — Станиславу или Анне представляй. Как службу правишь?

— Как в присяге сказано, ваше благородие. И как корабельный устав нам велит.

— Хорошо мыслишь. Вижу, ушлый ты для флота человек. Правильный. Должно быть, женатый?

— Точно так.

— Дети есть?

— Трое — два сына и дочка. Ждем в семье еще прибавление.

— Заранее с дитем не поздравляют: не принято. А вот с чином прапорщика поздравляю. Если стал офицером императорского русского флота, гордись этим званием.

— Горжусь, ваше благородие.

— Сыновей учи, главное. Держи их в разумной строгости. Чтоб в тебя, грамотея, пошли и офицерами флота стали...

Успешно выдержанный экзамен на прапорщика Осипом Федоровичем сыграл в судьбе его сына Степана, будущей гордости флота России, определяющее значение. Так как отец получил первый офицерский чин за девять месяцев до его рождения, то сын боцмана формально уже считался сыном офицера.

Это семейное обстоятельство открывало в будущем возможность Степану Макарову тоже стать офицером, хотя и не морским, а береговым. Так назывались офицеры «по Адмиралтейству», носившие морскую форму, но с серебряными погонами и имевшие сухопутные чины. Морские же чины в Российской империи того времени давались выпускникам Морского корпуса. Туда принимались только дети дворян, в большинстве из обедневших семей.

Службу прапорщик Макаров-старший правил в ластовом экипаже, несшем портовую береговую службу в черноморском городе Николаеве. Одно время командовал там арестантской ротой (или как тогда ее называли — морской исправительной ротой). Через девять лет его произвели в поручики флота. В 1857 году Макаров-старший утверждается в потомственном российском дворянстве и заносится во вторую часть родословной книги дворянских родов.

В 1858 году следует перевод на Дальний Восток, в город Николаевск-на-Амуре, в Сибирскую военную флотилию, родоначальницу флота на Тихом океане. Флотилия базировалась тогда в городе, расположенном в устье Амура. Поручик Макаров назначается на должность адъютанта (начальника штаба) 27-го флотского экипажа. Дослужившись там до чина штабс-капитана, он в 1873 году уходит в отставку с должности командира речных пароходов, имея пенсию за службу на Дальнем Востоке. Скончался Макаров-старший в родном городе Николаеве в возрасте шестидесяти пяти лет.

Мать Степана Осиповича, Елизавета Андреевна, была дочерью унтер-офицера. Образования в детстве не получила. Она заботилась о детях, как всякая мать, но любимчиков у нее не было.

У четы Макаровых родилось пять детей — три сына: Иван, Яков, Степан и две дочери — Анна и Елизавета. Все родились в городе Николаеве Херсонской области. Иван умер еще кадетом. Яков стал впоследствии инженером-механиком флота. Четвертый ребенок, младший из сыновей, прославивший в отечественной истории род Макаровых — Степан, появился на свет 27 декабря 1848 года.

В тот день священник николаевской церкви портового города Николаева-на-Буге сделал в приходской книге под номером 44 следующую запись:

«Тысяча восемьсот сорок осьмого года декабря двадцать седьмого дня родился, а тридцатого дня того же месяца окрещен Степан, сын... прапорщика Иосифа (в жизни звался Осипом. — А. III.) Федорова Макарова и законной жены его Елисаветы Андреевой, кои оба православного вероисповедания. Таинство крещения совершил священник Александр Гайдебуров. Восприемниками были: капитан 1-го ранга Яков Матфеев Юхарин и умершего поручика ластового экипажа дочь девица Любовь...»

Когда младшему сыну исполнилось девять лет, матери не стало. А ведь именно в детстве влияние матери на детей обычно сказывается наиболее сильно. Степан Осипович Макаров вспоминал о Елизавете Андреевне часто, как подбавляет доброму сыну, с искренней признательностью за заботы о нем и любовь, которой она одаривала своих детей. Он писал о том времени:

«Я с девяти лет был совершенно заброшен, и с девяти лет я почти никогда не имел случая пользоваться чьими-нибудь советами. Все, что во мне сложилось, все это составлено путем собственной работы. Я немало трудился над собой, но во мне все-таки, должно быть, немало странностей, которые я сам, может быть, и не замечаю».

Следует заметить, что суровый нравом отец держал детей в строгости и поблажек не давал: мог наказать провинившихся и ремнем, и розгой. Степан Осипович как-то сказал о родителе:

— Сколько помню, меня высекли только один раз за то, что я не учился в то время, как отец мой был на службе.

Отец через год после смерти супруги вступил во второй брак — с вдовой поручика корпуса морской артиллерии Попова, который был сослуживцем Макарова-старшего и дружен с ним. О второй его жене неизвестно ровным счетом ничего, младший сын о своей мачехе в письмах и беседах, которые вошли в сочинения биографов флотоводца, не обмолвился ни единым словом.

Может быть, поэтому отношения с отцом младшего сына стали довольно сдержанными, а впоследствии и вообще холодными. Хотя сохранившиеся письма Степана Осиповича свидетельствуют о бесспорном почтении и уважении к отцу, духовной близости между ними так и не возникло.

По дороге к берегам Амура Макаровы, сделав немалый крюк, на несколько дней заехали в Санкт-Петербург. Здесь настойчивый Осип Федорович с большим трудом хлопотал для всех своих троих сыновей места в морских учебных заведениях «за казенный кошт». Старший, Иван, остался учиться в столице. Среднего, Якова, определили в Николаевское училище инженеров-механиков. Младшего, Степана, — в Николаевское морское училище, приравненное к штурманскому.

Так в девятилетнем возрасте Степан Макаров становится «штурманским кадетом». Приняли его по успешно сданному экзамену в младшее отделение. До города Николаевска-на-Амуре семья добиралась долгих пять месяцев. Все это время будущий адмирал, не расставаясь с учебниками, сумел блестяще, под строгим отцовским надзором, подготовиться к поступлению в училище.

Макаров-старший поблажек детям не давал. Он старался приучить их к мысли быть всегда самостоятельными и надеяться во взрослой жизни только на самих себя. Поэтому в пути на берега Амура отец обычно внушал Степану после очередного занятия математикой или географией:

— Арифметику надо знать лучше. Чтобы все ее правила у тебя, сынок, с языка так и слетали. Без нее штурманом никак нельзя стать, как и без знания морских карт нашей Российской империи. Учи, что тебе мною задано, с усердием...

Серьезный Степан старался. Не только потому, что отец был тяжел на руку и скор на наказание. Мальчику хотелось поступить в штурманское училище неизвестного ему доселе города Николаевска, стоявшего где-то в устье полноводной и широкой Амур-реки. И он каждый раз отвечал:

— Отец, который раз я читаю учебник и все убеждаюсь, что арифметику знаю назубок. Так что будь спокоен: не подведу на экзаменах нашу фамилию.

— Спокоен буду тогда, когда поступишь. А сейчас, пока светло, — повтори-ка еще раз. Проку будет больше, чем глазеть-то на реку. Нам здесь долго жить придется...

— А как не смотреть. Берега едва видны. По ней бы ко раблям парусным ходить и пароходам.

— На Амур-батюшку еще насмотришься. Берись-ка снова за учебник. Выученное перескажешь мне завтра утром...

На новом месте Осип Федорович с головой ушел в работу. Вскоре он получил повышение и стал смотрителем казенных портовых зданий. Показав и здесь самое «примерное» отношение к исполнению вверенных ему обязанностей, он назначается командиром речных пароходов, совершавших рейсы по Амуру за Благовещенск и заходивших в Уссури.

В Николаевске предприимчивому от природы Макарову-старшему без особых затруднений удалось приобрести домик, сложенный из стволов кедровой сосны, и обзавестись хозяйством — огородом, коровой. Семья устраивалась на дальневосточной земле надолго и всерьез и мало чем отличалась от семей других офицеров и военных чиновников местного гарнизона.

Для первоначально робкого и конфузливого Степана Макарова Николаевское морское штурманское училище стало светочем всех известных ему в его возрасте наук. В последующем он стал относиться к этому флотскому учебному заведению с известным юмором. Так, вспоминая о первом преподавателе русской истории Невельском, который за всю зиму пожаловал на уроки только два раза, его бывший ученик говорил:

— Я успел пройти из этого предмета одну Ольгу Святую, и больше ничего...

Директором морского штурманского училища был старый подполковник В. М. Бабкин, который относился к своей службе рачительно. Он заглядывал в училище ежедневно, предварительно обходя скотный двор, являвшийся основой существования военного учебного заведения. После этого директор проводил «отеческую» беседу с мальчишками-кадетами, укоряя их то за разбитую тарелку, то за порванную штанину:

— Ну, где я напасусь денег, когда на всех вас отпускают в год только тысячу сорок рублей? Я спрашиваю вас, где я возьму денег на новую посуду и форменные штаны?..

Подобные сцены случались почти ежедневно, и кадеты вскоре привыкли к ним, как к чему-то неизбежному в их жизни. А к директору Бабкину они вскоре «подобрали» надежные ключи. Тот питал слабость к хоровому пению и с удовольствием слушал военные песни в исполнении своих двенадцати воспитанников. После этого он становился добрым к мальчуганам в кадетской форме:

— Ну, дети мои. И порадовали же вы меня своим песнопением. Ну прямо как полковые песенники на привале...

Окончившие училище производились в «кондукторы» корпуса штурманов флота. Это был не офицерский чин. Только через два года морской практики на просторах Тихого океана выпускникам давался чин прапорщика — первый офицерский. Дальнейшая служба таких ластовых офицеров проходила не на боевых кораблях, а преимущественно на вспомогательных судах военных портов.

Преподавателями в училище были портовые офицеры и чиновники, не получавшие за свой труд никакого вознаграждения. Найти подходящих специалистов в маленьком Николаевске было трудно, в первую зиму макаровской учебы, например, учителя математики менялись три раза.

Классов имелось только два — младший и старший, по шесть кадетов в каждом. По сложившейся традиции младшие кадеты были отданы на попечение старшим, которые имели право даже наказывать подопечных. Прекословить не приходилось, поскольку за возражением могла последовать затрещина. Степан Макаров, перейдя в старшее отделение и вскоре получив чин фельдфебеля, никогда не следовал такому примеру:

— Среди кадетов отношения должны быть товарищескими, а не отношения тиранов к начинающим учиться.

Впоследствии Степан Осипович подробно опишет училищный быт, не скрашивая его теневые стороны, о которых обычно стараются умалчивать:

«...Жили мы довольно дружно, только старшие обращались с нами гадко: они наказывали нас без обеда и за всякую малость, в особенности ежели в обеде были осетровые котлеты; тогда старший обыкновенно ставил всех маленьких во фронт и осматривал все мелочи, за малейшую неисправность наказывал без второго кушания. Таким образом, в обед у старшего и его товарищей оказывались полные тарелки котлет. Тогда как у тех из маленьких, которые не были оставлены без второго кушания, были только по одной или по две (остальные они должны были добровольно отдавать)...»

Только один вид занятий в училище был поставлен превосходно — морская практика. Она с лихвой (при обязательной старательности самого кадета) компенсировала

все недочеты по части теории. Практика начиналась после окончания классного обучения зимой. Кадеты старшего отделения с ранней весны до поздней осени уходили на кораблях Сибирской флотилии «Японец» и «Маньджур» в практическое плавание.

Младшие же штурманские кадеты оставались предоставленными самим себе, оставаясь под присмотром родителей. Отпуская их по домам, начальник училища подполковник Бабкин говорил:

— Последний годок быть вам возле маменьки. На судах по океанам и Амур-реке еще находитесь. Мало не будет...

Классных наук кадеты получали мало. Остальные знания Степан Макаров добывал самообразованием. Читал он очень много, пользуясь книгами Николаевской морской библиотеки, которой заведовал подпоручик корпуса флотских штурманов Ф. К. Якимов, домашними библиотечками офицеров, преподававших в морском штурманском училище. Это были преподаватели французского языка и словесности Н. Я. Стоюнин, законовед Б. А. Бровцын. Они отметили старания и любознательность штурманского кадета и старались во всем помочь его «самоначитанности»:

— Читай, Степан. Да на ус себе знания наматывай. Лучших книг по всей Сибири не сыщешь, до самого Иркутска. Там-то гимназий много и, дай Бог, когда-нибудь университет устроят...

Юноша ревностно относился к службе, будь то в училище или на судах, где проходил практику, и во всем проявлял истинную любовь к морскому делу. Именно этим можно объяснить его тягу к чтению, к накоплению научных познаний. Позднее он скажет:

— Книги были моими друзьями детства. Они помогали мечтать о службе на военном флоте, стремиться к ней...

Много лет спустя Макарова, уже ставшего заслуженным адмиралом и ученым с мировым именем, как-то спросили в Кронштадтском морском собрании:

— Ваше превосходительство, что вам давала в жизни хорошая книга?

Степан Осипович ответил, не задумываясь, на заданный ему вопрос:

— Хорошая книга учила меня одному — мыслить самостоятельно. Учила с юности...

Еще в юности штурманский кадет создал собственную, хорошо подобранную библиотечку. Она пополнялась за счет книг, которые Степан Макаров покупал на свое скромное первое жалованье (оно выплачивалось кадетам за плавание и на военных кораблях, и на коммерческих пароходах, поскольку они исполняли в их экипажах штатные должности наравне со взрослыми).

В макаровском дневнике сохранилась любопытная записка, которая относится к 7 декабря 1864 года:

«Я выписываю из Петербурга книги для себя и для сестры (младшей Елизаветы, которая жила с родителями. — А. III.) на 60 рублей серебром».

Для того времени сумма в шестьдесят рублей серебром являлась немаленькой. О серьезности чтения говорит хотя бы то, что одними из первых книг в личной библиотеке будущего адмирала стали произведения Пушкина, Тургенева, Аксакова. «Семейная хроника» последнего стала одной из любимых книг Степана Осиповича, аксаковский герой им сравнивался с самим собой. В дневнике есть такая запись:

«Третьего дня я просидел до часу, читал его первое поступление в гимназию, как он грустил в ней по своей матери, не находя ни в ком из товарищей сочувствия. Тут мне пришло в голову, что ежели бы я был его товарищем, то наверное он в первую же минуту нашел бы во мне друга, который понял бы его тоску и перед которым он лично мог высказать всю свою грусть и тем во многом облегчить себя...»

Макаров дальше пишет по поводу прочитанного в «Семейной хронике» Аксакова:

«Увлекаюсь этой книгой и вижу много общего: так же не нахожу среди товарищей друга. Как тот находил покровительство одного из наставников, так и я был постоянно любим учителями, за это товарищи чрезвычайно меня ненавидели и даже, чтобы очернить меня в глазах друг друга, они выдумывали, как я пересказываю все директору».

В свое первое морское плавание двенадцатилетний штурманский кадет Степан Макаров вышел в мае 1861 года на клипере «Стрелок» из Николаевска-на-Амуре в залив Де-Кастри и военный пост Дуэ. Переход по Татарскому проливу с его часто туманной и морозящей погодой был небольшим и по времени, и по пройденным морским милям. Но он стал во флотской биографии будущего флотоводца

особенно памятен, поскольку явился первым в его жизни выходом в открытое море.

Затем последовали более длительные плавания на военном транспорте «Маньджур», шхуне «Восток», клипере «Абрек». Эти суда ходили по Охотскому морю к берегам Камчатки, к Курильским островам, спускались мимо Сахалина на юг к приморскому побережью. Мальчик находился в корабельных экипажах в должности флагманского кадета и нес ходовые вахты.

Исключительные способности Степана Макарова заметили рано. Наслышавшись о необыкновенном кадете, командующий Тихоокеанской эскадрой знаменитый русский мореплаватель контр-адмирал П. В. Казакевич, бывший в ту пору военным губернатором Приморского края, пригласил его к себе. Человек просвещенный и гуманный, Казакевич смог предвидеть в юном Макарове блестящее флотское будущее. После окончания зимних занятий в училище он назначил кадета для прохождения морской практики на боевых кораблях тихоокеанской эскадры, а не на «штатских» судах, как других кандидатов в штурманы. Случилось это на пятый год макаровской учебы.

Казакевич, человек немногословный, дал приглянувшемуся ему штурманскому кадету краткое напутствие:

— Помни, Макаров, только добросовестный труд откроет тебе путь в офицерский корпус императорского флота. Помни об этом и трудись ради такой цели.

— Стараюсь, ваше превосходительство.

— Вижу. Я думаю, отца в офицерском звании ты обязательно перегонишь.

Эскадренный командир адмирал Андрей Александрович Попов, познакомившись с кадетом, перевел его на свой флагманский корвет «Богатырь» и приказал столоваться у себя в адмиральской каюте. Так же поступил и сменивший Попова адмирал Ендогуров. В походах оба известных морских начальника смогли убедиться в блестящих дарованиях «штурманского кадета». Они не раз хвалилимышленного не по годам подростка:

— Степан Макаров, попомни мое слово — стоять тебе на капитанском мостике военного судна...

В июле 1863 года Тихоокеанская эскадра под флагом адмирала А. А. Попова совершила девятимесячное плавание

к берегам Америки, посетив город-порт Сан-Франциско и Аляску (Русскую Америку). Переход через Тихий океан стал серьезной школой военного моряка для Степана Макарова. Такие океанские походы становились серьезным испытанием и для гораздо более зрелых моряков, волей судьбы отправлявшихся в плавания, которые по времени были вполне сравнимы с кругосветными.

Плавание по Тихому океану дало штурманскому кадету очень много в познании будущей флотской службы. А образцовый по морской культуре 17-пушечный корвет «Богатырь» на долгие годы оставался для него идеалом боевого судна. Его он часто ставил в пример подчиненным ему в будущем командирам броненосных балтийских кораблей, так мало похожих на корвет-парусник:

— А вот на тихоокеанском корвете «Богатырь», ходившем под флагом адмирала Попова, экипаж и офицеры относились к делу с пониманием...

Во время длительного похода Степан время не терял даром. Кроме штурманской и морской практики, он усердно, по собственной инициативе, изучал английский и французский языки. Уроки давали ему по доброй воле корабельные офицеры и гардемарины, выпускники столичных училищ, в которых языковая подготовка стояла на самом высоком уровне.

Во время посещения русскими моряками портового Сан-Франциско николаевский кадет свободно разговаривал с американцами на их родном языке, удивляя всех «грамотным» произношением английского. Представлялся он так:

— Степан Макаров. Кадет военного штурманского училища российского флота Тихого океана.

Морские ворота американского штата Калифорния — город Сан-Франциско — радушно встретили русских моряков. В честь пришедшей из России военной эскадры над бухтой Золотые Ворота гремели орудийные салюты, взлетали в небо фейерверки. Еще бы: ведь на рейде стояли боевые корабли единственной из великих европейских держав, которая готова была оказать военно-дипломатическую поддержку сражавшемуся с южанами Северу. Официальная позиция Великобритании и Франции в отношении к Гражданской войне в Североамериканских штатах была совсем иной, чем Российской империи.

Русская эскадра под флагом адмирала Попова находилась у американских берегов несколько месяцев. Юный кадет много времени проводил на берегу, благо владел английским языком свободно. Он был принят в одной почтенной семье горожан, где и влюбился в мисс Кэт, которая старше его. Чувства Степана Макарова были сентиментальны и трогательны. После ухода поповской эскадры к российским берегам молодые люди даже некоторое время переписывались между собой.

Во время стоянки в Сан-Франциско Степан Макаров отличился при тушении ночного пожара. Как-то ночью он проснулся от шума на верхней палубе и сигнала тревоги. Первое, что он увидел — это были яркие отблески огня в иллюминаторе, и в свете его — своего соседа по каюте гардемарина Бирилева, спешно одевавшегося. Тот, выбегая из каюты, крикнул:

— Что же вы не встаете, Макаров?! Корвет горит!

В эту минуту Макаров услышал голос адмирала Попова, отдававшего команду:

— Все шлюпки на воду! Охотников из команды — на тушение пожара!

Кадет, кое-как одевшись, выскочил по трапу наверх, поняв, что озорной Бирилев подшутил над ним: пожар был на берегу, а не на корвете. Было видно, что дело там нешуточное. Макаров оказался в числе добровольцев, вызвавшихся тушить пожар в порту:

— Ваше превосходительство, прошу вашего дозволения убыть к пожару охотником.

— Дозволяю. Только смотри, Макаров, в самое пекло не лезь. Там не пакля горит в боцманском рундуке...

Высадившись со шлюпок на берег, моряки с русских судов «Богатыря», «Калевалы» и других спешили к месту событий с топорами, ломami, лопатами. Добровольные помощники тушили пожар столь самоотверженно, с таким усердием и ловкостью, что привели американцев в восторг. В последующие дни сан-францисские газеты писали на первой полосе:

«Русские военные моряки тушили пожар в порту так, словно готовились сражаться с англичанами на стороне северян...»

Еще раз побывать в Америке Макарову довелось зимой 1898 года. Тогда он получил командировку за океан для изу-

чения ледокольного дела на замерзающих на длительный срок Великих озерах. Хотя лед там не шел ни в какое сравнение ни с белым панцирем Финского залива, ни тем более с вековым арктическим, поучиться у американцев было чему.

На поповском флагманском «Богатыре» Степан Макаров стал вести во всех подробностях личный дневник, который стал в последующем одним из самых достоверных источников для биографов прославленного флотоводца. О днях своего пребывания на корвете подрастающий мореход писал:

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

Военные корабли России появились у американских берегов в сентябре 1863 года неожиданно для мирового сообщества и отнюдь неспроста. Поход не стал обычным учебным плаванием вокруг света с заходом в иностранные порты: в этом походе русская эскадра преследовала вполне определенную военно-политическую цель.

Дело заключалось в том, что в заокеанском государстве в это время происходили серьезные события. Здесь шла длившаяся около четырех лет — с 1861 по 1865 год Гражданская война между Северными и Южными штатами. Она, как ни странно, касалась и государственных интересов Российской империи, недавно проигравшей европейской коалиции Крымскую войну, потерпевшей поражение в большей степени не на полях брани, а на дипломатическом поприще.

Россия встала на сторону Северных штатов по той причине, что ее межгосударственные отношения с Великобританией и Францией осложнились из-за событий в Польше, где в очередной раз вспыхнуло национально-освободительное восстание. Париж и Лондон протестовали против действий русской армии по ликвидации «мятежничества», забывая о том, как поступали их войска во многих подобных случаях и на Европейском континенте, и в колониях.

Европейские державы в лице «владычицы морей» Британии и претендовавшей на первые роли в Европе Франции поддерживали рабовладельческие Южные штаты. Тогда и было решено российским императором Александром II направить к американским берегам две боевые эскадры. Большого секрета из целей их походов в Санкт-Петербурге для иностранных дипломатов не делалось.

Такая демонстративная поддержка северян вызвала одобрение российской общественности. Она, как писал Н. Г. Чернышевский, одобряла вооруженную борьбу за уничтожение «коренного зла в Соединенных Штатах — невольничества».

Первая русская эскадра под командованием контр-адмирала С. С. Лесовского (три фрегата, два корвета и клипер) отправилась в атлантический Нью-Йорк, а другая под флагом контр-адмирала А. А. Попова (четыре корвета и два клипера) — в тихоокеанский Сан-Франциско. Это была не только демонстрация политической поддержки северянам, но и показ действительных возможностей русского флота вдали от родных берегов.

Командирам эскадр предписывалось в случае вполне возможного в той ситуации военного конфликта России с недавними победителями в Крымской войне — Британией и Францией приступить к боевым действиям. Русские эскадры в таком случае должны были «рассеяться по морям» и начать крейсерство на английских и французских морских коммуникациях.

Командирам кораблей приказывалось среди прочего «не салютовать флагу и не признавать бумаги в порядке» кораблей мятежников-южан. В первом случае речь шла о военных кораблях. Во втором — о торговых, которые могли подвергаться досмотру.

В ответ на официальную поддержку Санкт-Петербурга правительство Соединенных Штатов — северян заявило, что оно «ценит дружбу России».

В силу внешнеполитических выгод в российском правительстве как-то забывалось, что отношения государства со Штатами на «бытовом уровне» находились не в самом радужном состоянии. Американцы уже в то время проявляли заинтересованность не только к Русской Америке, но и к азиатским территориям России, как-то: к побережью Берингова пролива, Пенжинской губе и Шантарским островам. Торговцы и китобойи деятельно «осваивали» эти российские земли.

Тому есть немало свидетельств. Один из русских моряков, участвовавший в плавании по Охотскому морю на корвете «Рында», писал не без гнева в 1863 году:

«В Шантарских водах ныне американцы распоряжаются если не так, как дома, но так, как в покоренной ими

стране: жгут и рубят леса, бьют дичь и китов, торгуют с тунгусами мехами, оленями и оставляют после себя следы, напоминающие если не древних варваров, то по крайней мере татарские пожоги».

С другой стороны, в 1861–1864 годах американский конгресс обсуждал план строительства телеграфной линии между США и российским городом Николаевском-на-Амуре через Русскую Америку и Чукотку. В 1864 году была даже образована компания Российско-Американского телеграфа, которая проводила изыскательские работы на северном тихоокеанском побережье.

Такой шаг России свидетельствовал о том, что в случае необходимости Североамериканские штаты могут рассчитывать на ее помощь. Военная демонстрация увенчалась успехом. В Лондоне стали опасаться возможных действий русских крейсеров на оживленных торговых путях метрополии в Атлантике и Тихом океане. Торговая и экономическая мощь «владычицы морей» ставилась под угрозу. И с этим приходилось считаться.

Британскому правительству пришлось изменить свое отношение к идущей в Северной Америке войне между северянами и южанами...

Кадету Степану Макарову хотелось продлить свое пребывание на борту корвета «Богатырь». Но из Николаевска-на-Амуре неожиданно последовал приказ возвратиться в училище для завершения курса обучения. Прощание с «Богатырем» состоялось на острове Ситха в Русской Америке (Аляске), куда судно пришло из Сан-Франциско. Корвет задержался в Ново-Архангельске, административном центре американских владений России, всего на несколько дней.

Прощание оказалось трогательным для Степана Макарова. В кают-компании корабля, где по такому случаю собрались офицеры и гардемарины, адмирал Попов, предложив кадету сесть, сказал ему:

— Не хотелось бы мне расставаться с вами. Да что поделаешь, так, вероятно, нужно. Я не смею ослушаться приказания.

— Ваше превосходительство, Андрей Александрович, позвольте вас поблагодарить за все, что...

На этом Макаров остановился. Спазмы подступили к горлу, сказалось душевное волнение.

Разволновался и Попов. Немного помолчав, он продолжил, останавливаясь после каждой произнесенной фразы:

— Вы, разумеется, не будете сердиться на меня за то, что я иногда вас ругал. Я делал это для вашей пользы. В вас есть много добрых начал, но вы еще не совсем подготовлены, чтобы жить среди взрослых, также не совсем понимали, что с вами они не должны обращаться как с товарищем. Все время вы вели себя хорошо, все вас любили. Ну, знайте же, что и я вас люблю, и если нужно будет, так и пригожусь.

Андрей Александрович на минуту задумался, а потом продолжил:

— Может быть, Казакевич еще пошлет вас в Петербург. Ну, да вы и там не пропадете, если, конечно, не будете о себе очень много думать...

Эскадренный командир начал что-то искать в шифоньерке. Затем с обидой на себя произнес:

— Жаль, у меня ничего нет подарить вам, враспloch застали... Не подумал прежде. Возьмите мою карточку.

Адмирал достал из папки свою фотографию в парадном мундире, с орденами, и надписал на ней:

«Моему молодому другу С. Макарову на память о приятных и в особенности неприятных днях, проведенных со мной. А. Попов. 18 мая 1864 года».

Попов по-отцовски поцеловал полюбившегося ему кадета, и они расстались в полном уважении друг к другу:

— Весьма благодарен вам, ваше превосходительство, за мореходную и человеческую науку.

— Да что уж там. То мой долг старшего наставника. Пусть удача сопутствует тебе, кадет Степан Макаров. Только, став офицером, помни всегда о войне...

Не менее трогательным было расставание с офицерами и гардемаринами корвета. Степан Макаров всем жал руки, а вымолвить смог только одно-единственное слово:

— Прощайте.

Расставание с полюбившимся экипажем корвета стало своего рода рубежом для Степана Макарова. В тот день для него закончилась кадетская юность.

В макаровском дневнике история прощания с «Богатырем» появилась только спустя два года, что свидетельствовало о том, насколько болезненно переживал юноша свое расставание с полюбившимся ему корабельным экипажем,

офицерским коллективом и адмиралом Поповым. История описывалась в связи с оставлением Макаровым после очередного плавания корвета «Варяг»:

«Расставание со своим судном гораздо более тяжело, чем с родным городом или с родительским домом...

Когда я прощался с «Богатырем» в 1864 г., оставаясь в Ситхе, я плакал целый день. С каким ужасом я глядел вслед «Богатырю», который удалялся из Ситхи, и с ним уходили от меня те, которые заменили мне отца, братьев, учителей и товарищей...»

Кадет Степан Макаров, в ожидании судна, идущего в Николаевск-на-Амуре, не сидел без дела. В беседах с управляющим Русской Америкой Д. П. Максutowым он узнал многое о делах Российско-Американской компании, ее судах и условиях плавания в водах Аляски. Кадет проявил поразительную научную любознательность: он сделал зарисовки Ситхинского рейда и описал входы на рейд. То есть показал себя гидрографом и картографом, трудившимся по собственной инициативе на благое дело.

Вряд ли тогда кто-нибудь мог предположить, что через несколько лет Русская Америка, эта огромная территория, будет продана Соединенным Штатам. Продана всего за 7 миллионов 200 тысяч долларов. Случилось такое в 1867 году по воле окружения императора Александра II и его самого. Российская империя не смогла удержать за собой Аляску.

Соединенные Штаты Америки в 1867 году сделали для себя за скромную сумму ценное территориальное приобретение. Почему за скромную сумму? А потому, что уже вскоре на Аляске будут открыты богатейшие золотые месторождения — Клондайк, на реке Юкон и в других местах.

Осень 1864 года была примечательна для кадета Степана Макарова плаванием на тихоходном пароходе «Александр II», который направлялся из Ситхи в порт Оян на берегу Охотского моря. Капитан парохода, принадлежавшего Российско-Американской компании, быстро проникся доверием к своему пассажиру и позволил ему нести ходовую штурманскую вахту — четвертую смену наравне с тремя давно уже плававшими в Тихом океане штурманами:

— Ты, я вижу, парень дельный, хоть и молод. Не подкачаешь на штурманской вахте?

В ответ было сказано уверенно:

— Не подкачаю, господин капитан. Штурманская вахта мне известна еще по корвету «Богатырь».

Несение ходовой штурманской вахты было делом не простым и для опытных мореходов. Особенно трудно приходилось Степану Макарову в те часы ходовой вахты, когда рядом с ним не было капитана, готового всегда поправить допущенную ошибку или указать на промах. Постоянно посматривая то на компас, то на рулевого, кадет то и дело приказывал вахтенным матросам на баке:

— Вперед смотреть!

— Следить за морем! Не зевать!

— Слушать сигналы!..

Когда подходили к Курильским островам, к острову Симусиру, судно попало в полосу густого тумана, который волнами расползлся по морю. Вахтенный штурман, из-за опасности налететь на скалы, принял самостоятельное решение положить «Александр II» в дрейф. Срывающимся от волнения голосом он приказал поднятой по тревоге команде:

— На брамсели! Брамшкоты и фалы отдай! На кливер-нирал! Кливер долой! Грот и фок на гитовы!..

Оголенный от большинства парусов пароход заметно замедляет ход. Появившийся на мостике капитан полностью одобряет действия николаевского кадета:

— Молодец, Степан. Не растерялся. Иди после ночи спать, голубчик. Теперь на мостике буду сам.

С этими словами он взял управление судном в свои руки. Последовала новая команда экипажу:

— В дрейфе оставаться до утра. Вахтенным смотреть за морем, за огнями.

В том плавании кадет впервые столкнулся с таким необычным морским явлением, как сулой. Оно связано с тем, что на тех участках моря, где есть резкие перемены глубин, приливное течение происходит с небывалым гулом, шумом и большой скоростью. Для тех, кто впервые сталкивается с сулоем, оно производит устрашающее впечатление.

В одном из своих писем адмиралу Андрею Александровичу Попову с борта «Александра II» кадет писал о виденном и прочувствованном:

«...В эту ночь нас напугал сулой, встречающийся при переменах течений в проливах между островами Курильской гряды. Шум его походил на шум буруна и, казалось,

приближался к нам. Мы уже начали поднимать пар, чтобы удалиться от прибоя. Но один из штурманов, давно уже плавающий по этим местам, догадался, что это было, тогда мы успокоились, и шум стал мало-помалу стихать».

Так в должности вахтенного штурмана парохода Макаров прибыл в порт Аян. Он хорошо справился с возложенными на него ходовыми обязанностями, имея в подчинении во время вахты рулевых, матросов и машинное отделение. На прощание капитан «Александра II» не без сожаления сказал:

— Жаль с тобой расставаться, кадет. Приглянулся ты мне. Окончишь свое штурманское училище, переходи к нам в команду. Будешь отменным штурманом любого парохода.

— Не могу. Отец у меня морской офицер, значит, и меня ждет его судьба.

— Жаль. У тебя есть все задатки стать хорошим капитаном, настоящим моряком. Желаю тебе удачи на все оставшееся будущее, Степан.

— За доброе пожелание спасибо. Пусть будет удача и у вашего экипажа, и у вас.

Сказанное капитаном парохода «Александр II» было большой честью для кадета, которого уже считали бывалым моряком. А ведь ему исполнилось только шестнадцать лет, из которых он четыре года находился в различных морских плаваниях.

Степан Макаров возвращается из порта Аян в Николаевск-на-Амуре для продолжения учебы на канонерской лодке «Морж». По прибытии кадет представился контр-адмиралу Казакевичу, вручив ему письмо адмирала Попова со своей служебной характеристикой. Макаров назначается фельдфебелем, то есть старшиной, училища.

Своеобразной наградой для Макарова за участие в походе к берегам Америки стало привлечение его к преподаванию в Николаевском штурманском училище. Контр-адмирал Казакевич сказал так:

— Ввиду недостатка учителей фельдфебелю Макарову поручается заниматься младшими воспитанниками.

Макаров продолжает усиленно работать над собой, черпая знания из книг. Свои мысли, переживания и жизненные планы он доверяет только одному испытанному другу — дневнику. Чего, например, стоит одна такая запись:

«Я ужасно привязался к моему дневнику, все хочется мне что-нибудь писать, даже когда уже совершенно слипаются глаза. Да! Великое дело дневник! В особенности когда нет друга, кому бы можно было высказать, кто бы мог посоветовать что-нибудь».

Писатель С. Григорьев в своей повести «Победа моря» с достоверностью описал шестнадцатилетнего штурманского кадета Степана Макарова. Он видел его обыкновенным подростком со всеми особенностями, присущими юному возрасту, одержимым романтическим влечением к морю, отчасти под влиянием отца, флотского офицера.

Но в шестнадцатилетнем Макарове было и другое, что значительно отличало его от прочих воспитанников училища. Необычайно вдумчивый, самолюбивый и впечатлительный, постоянно занятый анализом собственных поступков и мыслей, сторонящийся пошлых сторон жизни, он обращал тем самым внимание на себя старших. Ему откровенно везло в жизни: за редким исключением начальники относились к будущему флотоводцу весьма благосклонно.

Началась подготовка к экзаменам на штурманскую зрелость. Кадеты-старшекласники зубрежкой усиленно старались наверстать упущенное в учебе, начиная с младшего отделения. Пожалуй, только фельдфебель Степан Макаров не боялся встречи с придирчивой экзаменационной комиссией, состоявшей из начальных лиц николаевского гарнизона и старших офицеров Сибирской флотилии. Однако, к своей чести, он никогда не считал полученные знания недостаточными. Свидетельством тому служит такая дневниковая запись:

«Я не ленюсь, я постоянно занимаюсь, но зло в том, что я сразу берусь за все, а гоняясь за двумя зайцами, ни одного не поймашь. Эх, ежели бы я имел с моего раннего возраста хорошего наставника, который мог бы установить твердо мой характер и заставить меня прямо и неуклонно следовать по одному направлению, не блуждая то в ту, то в другую сторону».

Выпускные экзамены шестнадцатилетний Макаров выдержал блестяще и 23 апреля 1865 года окончил Николаевское штурманское училище первым учеником. Он получил по 17 предметам в среднем по 10,8, а по поведению — 12 баллов. Следовавший за ним выпускник получил средний балл только 7,3.

По большинству предметов Макаров выпускного курса получил высокие баллы — по 12 и 11 из максимальных 12 баллов. Только по четырем предметам у него оказались оценки в 10 и 9 баллов. Этими предметами были чистописание, рисование, корабельная архитектура и, как ни странно, морская тактика.

Контр-адмирал Казакевич, ознакомившись с результатами выпускных экзаменов в штурманском училище, поздравил Степана Макарова лично:

— Весьма рад, что у поручика Осипа Федоровича Макарова такой одаренный сын. Способности ваши еще послужат и их обладателю, и Отечеству. Желаю успешного начала флотской службы.

— Премного благодарен, ваше превосходительство. Признателен за все содеянное вами в моем отношении.

— Что ж, с Богом. Жди приказа о производстве.

— Есть ждать.

— Надеюсь, что при производстве в офицеры вы поступите в Морскую академию. Она вам вполне по знаниям...

Командир Сибирской флотилии контр-адмирал П. В. Казакевич отправил в Санкт-Петербург на имя генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича ходатайство о производстве Макарова «не в пример прочим» в звание корабельного гардемарина, а не в кондукторы корпуса штурманов флота. Это давало Степану Осиповичу, как сыну офицера-дворянина, право впоследствии стать морским офицером.

А пока его отправили в учебное плавание на пароходе «Америка». Макаров стал свидетелем работ по снятию этого судна с мели. Наблюдения дали повод для написания им первой в жизни научной статьи, в которой высказывалось немало дельных предложений. С рукописью «Описания работ по снятию с мели парохода «Америка» ознакомился контр-адмирал Казакевич. Статья вызвала у него немало размышлений:

— Ознакомился с вашей рукописью и был премного удивлен высказанными предложениями. Так вы считаете, что причиной аварии стала сдвигка льдов?

— Вне всякого сомнения, ваше превосходительство. Именно это обстоятельство вынудило «Америку» изменить курс на амурском форватере. Других причин не вижу.

— Весьма похвально. И вы считаете также, что работы по снятию с мели судна могли вестись быстрее?

— Однозначно. Пароходная команда должна была заняться этой работой без промедлений.

— Почему? Ведь командиру парохода надо было осмотреться, уяснить причины случившегося.

— На это ушло время больше часа. Задержки работ по снятию судна с мели можно было избежать по одной причине.

— Какой причине?

— Нам известен подобный опыт. Если о нем помнить, то и не надо проделывать лишних расчетов, натружать команду сверх меры.

— Что ж, согласен с вашими мыслями. Где вы решили опубликовать статью?

— Пока не знаю.

— Тогда я вам дам совет. Отправьте своего литературного первенца в местную газету «Восточное Поморье». Вне всякого сомнения, статья вызовет интерес у моряков...

Но Степан Макаров после долгих колебаний решил не следовать доброжелательному совету контр-адмирала Казакевича. Первая научная работа так и не увидела свет, оставшись в рукописи.

Плавание на пароходе «Америка» примечательно было тем, что оно проходило в условиях штормовой обстановки. По воле придирчивого командира парохода Степану Макарову приходилось исполнять обязанности матросов палубной команды и управляться с парусами на салинге и марсе. А такая работа требовала значительной ловкости и немалой смелости. В макаровском дневнике появляется такая запись:

«Я очень рад, что придется бывать на марсе и в свежий ветер при качке. Очень часто мне приходило в голову при свежем ветре в море сходить на марс, но всякий раз лень, а отчасти и боязнь заставляли оставаться на палубе. Теперь же, когда я должен ходить на марс по обязанности, трудность не придет в голову».

Затем молодого штурмана переводят на флагман Сибирской эскадры корвет «Варяг». Красавец парусник больше года находился в непрерывном плавании по Тихому и Индийскому океанам. Корабль совершал океанское плавание

под флагом командующего эскадрой адмирала И. Е. Ендурова. Наставником Макарова во время ходовых вахт стал опытный моряк, он же командир корвета капитан 2-го ранга Р. А. Лунд.

Первоначально «Варягу» была поставлена правительственная задача: выяснить, не выгоднее ли вести телеграф из Николаевска-на-Амуре прямо по острову Сахалин и Охотскому морю. И далее вести телеграфную линию к Северной Америке (Аляске) через камчатские населенные пункты Большерецк и Петропавловск, вдоль Алеутской гряды.

Экспедиция носила научный характер, что привело кадета Макарова в большой восторг, поскольку проведение всевозможных морских исследований стало для него нескрываемым увлечением. Однажды командир «Варяга» спросил штурманского кадета:

— Разве вам под силу охотником вызываться на все промеры морского дна?

— Под силу, господин капвторанг. Ведь так интересно изучать океан.

— Что ж, исследуй Охотское море. Может, тебе знания этих работ и пригодятся в будущем...

Степан Макаров добровольно участвует почти во всех научных изысканиях, связанных с прокладкой телеграфной линии с берегов Амура в Северную Америку. Он отмечает в дневнике:

«Само собой разумеется, что из служащих на «Варяге» рады этому поручению только я и человека два, не больше, все же остальные, начиная от капитана и кончая матросами, очень недовольны».

Через некоторое время, будучи в маленьком поселении Гижиге, Макаров запишет следующее:

«Вообще у нас на гидрографические работы смотрели как на пустяки, в то время когда они, отнимая очень мало времени и материалов, доставляют громадную пользу всему, не говоря о торговле и выгоде для края».

На просторах Индийского океана корвет однажды был застигнут страшным ураганом. «Варяг», спустивший все паруса, давал крен до 30 градусов. Почти вся его команда много часов подряд находилась на верхней палубе, откачивая ручными помпами воду из внутренних помещений. При этом над работающими у помп моряков постоянно ви-

тала смертельная угроза быть смытыми волнами за борт. Макаров до крови содрал руки вместе с другими моряками.

Молодой штурман, продумав все случившееся, пришел к выводу, что конструкция корабля непременно нуждается в усовершенствовании. Тогда и возникла у него идея непотопляемости судов, над которой он работал в течение всей своей жизни. Идея еще не оформилась реально, но уже овладела умом молодого моряка на долгие годы.

Несомненно, мужественное поведение штурмана во время свирепого шторма в Индийском океане дало основание командиру корвета «Варяг» капитану 2-го ранга Лунду дать своему подчиненному, к которому он при всей своей строгости откровенно благоволил, следующую характеристику:

«В продолжение с лишком годовой службы на корвете Макаров выказал отличные познания по всем отраслям морского искусства, особенное усердие, старание и любознательность. Так, например, из любви к приобретению познаний Макаров присутствовал при всех астрономических и магнитных наблюдениях, деланных лейтенантом Старицким, и вычислял их для себя; кроме того, Макаров — юноша самого благородного и прекрасного поведения».

После «Варяга» Макаров попадает вторично на транспорт «Америка», затем на корвет «Аскольд», отправлявшийся из японского порта Хакодате в Кронштадт по маршруту: Нагасаки — Шанхай — Батавия — мыс Доброй Надежды — Копенгаген — Рига — Кронштадт. Плавание длилось больше полугода. Заходы в иностранные порты сменялись штормовыми переходами.

Новый год экипаж «Аскольда» встречал в тропиках. Стоял удушливый зной. Корвет едва шел на полных парусах под сверкающим звездным небом. Макаров записал в своем дневнике:

«Просвистать 1867 год — и первую на вахту! — раздалась команда, — и появился Новый год, встреченный всеми на середине Индийского океана с бокалами в руках. Штиль такой, что даже рулем не к чему шевелить...

Поэтому, зная о полной безопасности корвета (находящегося сейчас в 500 милях от острова Мадагаскара), я, стоя на штурманской части, вошел в рубку и расположился писать дневник по случаю торжественного вступления 1867 года на вахту».

В мае 1867 года корабль под флагом контр-адмирала Керна вошел в воды Финского залива и бросил якорь у стен первой морской крепости России.

Во время этого перехода из дальневосточных вод через Индийский океан и Атлантику штурмана тревожили мысли о своем флотском будущем: произведут ли сына бывшего боцмана, получившего потомственное дворянство по воле судьбы, в гардемарины или нет? придется ли ему держать в Санкт-Петербурге экзамены по тем предметам, которые не изучались в Николаевском штурманском училище, или для флотского начальства будет вполне достаточно полученного им аттестата? достаточно ли в таком случае его самообразовательных познаний в высшей математике? не придется ли возвращаться в Николаевск-на-Амуре?..

Все эти опасения Степан Макаров изложил на страницах своего дневника. Но судьба не оказалась в той ситуации против него. Все страхи оказались пустыми. В дневнике были и такие строчки, записанные в дни, когда корвет «Аскольд», после стоянки в Англии, взял курс на Кронштадт:

«О, блестящая карьера, предсказанная мне в молодости, вот какова ты, как милости приходится ждать для себя первого чина, и это постигает даже первых учеников морского корпуса. Что же будет со мною?»

Однако все «образумилось». Гардемарин из дальневосточного Николаевского морского училища выдержал строгие экзамены. Он выдержал даже испытание по высшей математике, которая давалась ему с большим трудом по той причине, что ее в Николаевске просто не преподавали. Поэтому математические знания он добывал самообразованием.

В дневнике к тем дням, когда Степан Макаров в стенах столичного Морского корпуса готовился к экзаменам на первый офицерский чин и познавал новую для себя науку — высшую математику, относится следующая запись:

«Работа подвигается вперед весьма плохо, и я не понимаю хорошенько сути, потому что это можно понять не иначе как после многократных истолкований профессора; а мне обратиться к кому-нибудь и навязать себя в ученики не хочется, потому что это будет в самом деле стеснительно для того, к кому я обращаюсь».

14 июля того же 1867 года происходит долгожданное производство «воспитанника Морского училища Приморской области Восточной Сибири Степана Макарова в гардемарины с назначением на Балтийский флот». «По особому высочайшему повелению» — так говорилось в приказе по Морскому ведомству.

Потребовалось много официальных справок, удостоверяющих, что кадет Макаров «происхождения благородного» — то есть, что он родился в семье офицера-прапорщика. Последующий чин отца — поручик давал тому законное право на потомственное дворянство. Дворянином Российской империи Степан Осипович стал на девятом году жизни.

Много переволновавшийся кандидат в офицерский корпус Российского Императорского флота запишет в дневнике:

«После долгих усилий множества лиц и после переписки тысячи бумаг начерно и набело я был произведен в гардемарины флота. Как всегда, то, что я предполагаю вперед, никогда не сбывается: я вообразил себе, что главное затруднение будет — неполнота программы Николаевского училища, а вышло, что на это не обратили ни малейшего внимания, а представление было задержано оттого, что не было бумаги о моем дворянстве».

Следует заметить при этом, что доброжелательно относившиеся к выпускнику штурманского училища начальствующие лица не скупились на доброту в даваемых Макарову характеристиках. И даже при этом «проталкивание» кандидата на звание гардемарина шло с откровенным «скрипом». Уж слишком придирчиво относились в кабинетах Морского министерства к личностям кандидатов на звание флотского офицера.

Так, командующий войсками Восточно-Сибирского военного округа генерал Шелашников, через которого шло на Макарова представление к морскому министру, в конце своего собственноручного рапорта заметил следующее:

«...По отзыву его ближайших начальников, Макаров подает надежды стать со временем выдающимся по своим познаниям и усердию флотским офицером».

Командир корвета «Варяг» капитан 2-го ранга Лунд заканчивал свое письмо в инспекторский департамент так:

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

Новопроизведенный гардемарин Степан Макаров посетил в столице Адмиралтейство, но не его начальственные кабинеты, а редакцию журнала «Морской сборник». Редакционный работник был немало удивлен тем, что восемнадцатилетний моряк, за плечами которого насчитывалось шесть лет морской практики, принес «стоящую», пусть и небольшую, но чисто научную статью. Она называлась «Инструмент Адкинса для определения девиации в море».

— Разрешите представиться: гардемарин Макаров.

— Очень приятно. Вы нам что-то принесли?

— Да. Небольшую рукопись об особенностях использования инструмента Адкинса в походе.

— Значит, у вас есть опыт штурманского плавания. Где вам приходилось заниматься определением девиации корабля?

— В Тихом, Индийском и Атлантическом океанах.

— В трех океанах! Тогда сколько же вам лет?

— Восемнадцать.

— Заканчиваете Морской корпус?

— К сожалению, нет. Прошел обучение в Николаевском морском штурманском училище на Амуре.

— Значит, вы дальневосточник. На каких боевых судах плавали?

— Два года на эскадре Тихого океана.

— Что ж, послужной список у вас дай бог каждому гардемарину. Давайте ваш материал. Обязательно поместим в сборнике.

— Благодарю вас, честь имею кланяться.

— Успехов вам. Надеемся, что это не последняя наша встреча. Пишите. По первой странице видно, что научная мысль есть и пером вы владеете.

Статья гардемарина Макарова увидела свет тогда, когда ее автор находился в очередном плавании, на сей раз через Атлантику к берегам Бразилии. Так Степан Осипович впервые заявил о своих научных познаниях со страниц авторитетного по сей день морского журнала.

Сам Макаров относился к «Морскому сборнику» с большим уважением. Журнал, основанный в 1848 году как военно-научный для флота, в скором времени стал широко известен во многом благодаря публикациям таких маститых авторов, какими являлись В. И. Даль, И. А. Гончаров, К. М. Станюкович, Д. В. Григорович, Н. И. Пирогов, К. Д. Ушинский.

После месячного отпуска (он прошел в поместье учителя из Николаевского училища Б. А. Бровцына в деревне Глупые Горки Крестовского уезда Новгородской губернии) Макаров вместе с другими корабельными гардемаринами ушел в учебное плавание за границу на фрегате «Дмитрий Донской». Здесь он быстро завоевал расположение командира и товарищей и стал усердно готовиться к экзамену на флотского офицера. Поход по просторам Атлантического океана лишь подтвердил морскую зрелость кандидата на первый офицерский чин.

Непосредственным начальником во время похода оказался лейтенант Петр Дурново. Своему подчиненному гардемарину корабельный офицер после океанского плавания «Дмитрия Донского» дал следующую служебную характеристику:

«Примерным знанием дела, расторопностью, усердием, исправностью резко выделяется из среды прочих гардемарин. Начитан, любознателен и обещает многого в будущем».

Один из сослуживцев Макарова, познакомившийся с ним незадолго до производства в первый офицерский чин, вспоминал:

«Никогда не изгладится из моей памяти стройная, здоровая фигура белокурого юноши, живые глаза которого сверкали пронизательной любознательностью и природным умом, а веселая улыбка отражала добродушную, жизнерадостную самоуверенность».

24 мая 1869 года двадцатилетний сын бывшего боцмана успешно сдал проверочный, окончательный экзамен и получил первый офицерский чин мичмана. За его плечами уже насчитывалось около пяти с половиной лет морских и океанских плаваний на одиннадцати кораблях самых различных типов.

Впечатляющие цифры. Лучшей характеристики для начинающего моряка в доживавшую свое время эпоху па-

русного флота быть просто не могло. Председатель экзаменационной комиссии, держа послужной список кандидата на первый офицерский чин, спросил Степана Макарова:

— Сколько вам лет, молодой человек?

— Двадцать, ваше превосходительство.

— Тогда как же понимать записанное о вас в аттестате: то, что вы проплавали почти пять с половиной лет?

— Ошибки здесь нет. Это моя жизнь в море.

— В каких океанах ходили?

— Только в трех — Тихом, Атлантическом и Индийском.

— Ага! Значит, вы мечтаете еще и о Северном Ледовитом океане? Об Арктике? О морях российского Севера?

— Так точно. Мечтаю. И верю, что когда-нибудь похожу и по арктическим морям.

— Тогда дай вам Бог помощь, Макаров. Теперь вы офицер Российского Императорского флота, мичман. Приказ о производстве, надеюсь, не заставит вас долго ждать...

Глава вторая

От «Русалки» до «Петра Великого»

Мичман Степан Макаров получил назначение вахтенным начальником на двухбашенную броненосную лодку «Русалка» отряда мониторов флота Балтийского моря. Это был один из самых современных кораблей русского флота 70-х годов XIX века. Отцу новоиспеченный офицер написал с радостью:

«Получил назначение на шхерный броненосец. Чем хорош он, так это современностью постройки...»

«Русалка» была заложена в 1866 году на верфи англичанина-заводчика Митчела на Галерном острове в Санкт-Петербурге. Спущена на воду в 1867 году. Вступила в строй в 1868 году. Корабль 2-го ранга. Конструктором и строителем броненосной лодки являлся корабельный инженер Михайлов. Водоизмещение — 1871 тонна. Длина — 62,9 метра, ширина — 12,8 метра, углубление — 3,3 метра. Лодка имела два котла, одну трубу и один винт. Скорость хода — 9 узлов. Вооружение (главное) — четыре 229-миллиметровых

орудия. Толщина брони — 115 миллиметров. Экипаж корабля состоял из 178 человек.

Вместе с плавучей батареей «Кремль» и монитором «Лав» броненосная лодка «Русалка» составляли артиллерийский отряд Балтийского флота. Он предназначался для боевых действий в прибрежных (шхерных) районах прежде всего северной части Финского залива, обстрела из орудий крупного калибра береговых объектов противника, огневой поддержки высаживаемых десантов.

В России первые бронированные низкобортные корабли с малой осадкой класса мониторов появились в 1864–1869 годах. Они имели водоизмещение 1400–1900 тонн и вооружались одной или двумя вращающимися артиллерийскими башнями с орудиями крупных калибров. Их название происходило от названия первого корабля такого типа, построенного в США в 1862 году — «Монитор».

Судьба «Русалки» закончилась трагично. В 1893 году броненосная лодка со всем экипажем ушла в неизвестность — погибла в Финском заливе во время жестокого осеннего шторма на коротком, всего лишь четырехчасовом переходе из эстонского Ревеля (Таллина) в финский Гельсингфорс (Хельсинки).

Обстоятельства ее гибели выяснить не удалось, равно как и точного места кораблекрушения. Специалистами Адмиралтейства было высказано предположение, что на лодке взорвались котлы, так как перед выходом в море командир «Русалки» настойчиво доказывал начальству, что котлы неисправны и выход корабля в шторм крайне рискован. Но начальник ревельского порта настоял на выполнении полученного им свыше приказа. И командир броненосца прибрежного действия принужден был подчиниться.

В городе Таллине в память погибших на броненосной лодке «Русалке» впоследствии был сооружен скромный памятник. Он стоит на виду кораблей, проходящих в Финском заливе, и поныне.

Первое «отличие» в службе на броненосных кораблях флота Балтийского моря мичман Макаров получил от вице-адмирала Григория Ивановича Бутакова за... победу в шлюпочных гонках. В бутаковском приказе отмечалось:

«Эта гонка из всех наших гонок замечательна успехом

шестерки мичмана Макарова, которая долгое время держалась третьей меж гонящимися шлюпками всех величин и окончательно пришла первую между ними. Такого случая еще не было у нас, и он делает честь молодому офицеру!»

Первый же выход Макарова в море на «Русалке» едва не закончился гибелью броненосца прибрежного плавания. Следуя в шхерах Финского залива, корабль коснулся днищем подводного камня, не отмеченного на морских картах. Через пробоину в корпус стало поступать по 50 ведер воды в минуту и, спасая «Русалку» от неизбежного затопления, ее посадили на мель: броненосная лодка уткнулась в нее носом.

Мичман Степан Макаров в момент аварии находился при исполнении служебных обязанностей вахтенного начальника. Он так описывал случившееся у него прямо на глазах происшествие в дневнике:

«...броненосная двухбашенная лодка «Русалка», следуя в отряде мониторов, на одном из крутых поворотов, при руле «право на борт», коснулась правой скулой камня. Удар был так незначителен, что никакого содрогания не произошло, правый борт, как бы въезжая на гору, несколько приподнялся, а затем снова опустился.

Лодка продолжала идти, только уже не по траверзу, как то было перед столкновением, а по настоящему курсу. Мы прикоснулись к камню при таком тихом ходе и так плавно, что как командир, так и все бывшие наверху были уверены, что лодка не потерпела никакого повреждения, и когда вскоре за кормой всплыл кусок дерева (боковой киль), то кто-то сказал, что тут, верно, лежит затонувшее судно.

Тотчас же, однако, приказано было осмотреть все трюмы...»

Степан Осипович всерьез заинтересовался аварией и сумел доказать конструкционное «неустройство» скоростной броненосной лодки с мощным артиллерийским вооружением. Авария «Русалки» послужила поводом для написания «Исследования по непотопляемости судов», напечатанного в 1870 году в трех номерах старейшего журнала России «Морской сборник». Статья называлась «Броненосная лодка «Русалка» (Исследование плавучести лодки и средства, предлагаемые для усиления этого качества)».

В редакции «Морского сборника» были немало удивлены приходом автора такой солидной по объему рукописи в звании мичмана. Однако вид офицера говорил о том, что цену себе и принесенному материалу он знает. Завязался разговор:

— Будем знакомиться, господин мичман.

— Мичман Макаров Степан Осипович.

— Вы у нас уже печатались? В звании гардемарина.

— Да. По определению девиации корабля в походе.

— Где сейчас служить изволите?

— Вахтенным начальником на броненосной лодке «Русалке». Назначен в этом году.

— Это на той, что в шхерах на камень села?

— Да, на ней. О том случае и статью в журнал принес.

— Научные знания для читателей в ней изложены?

— Думаю, да. Речь идет о непотопляемости корабля, как военного, так и гражданского.

— Вы считаете, что полученная пробоина могла судьбу «Русалки» решить более благополучно?

— На мой взгляд — вне всякого сомнения.

— Но ведь от таких пробоин в открытом море корабли тонут. Не так ли? Примеров на Балтике таких предостаточно. Они вам должны быть знакомы.

— Знакомы. Но все дело в том, как бороться с водой внутри корпуса судна.

— Значит, вы предлагаете для наших читателей какое-то новшество, господин Макаров?

— Да, предлагаю. Пластырь собственной конструкции. Назван мною рейковым.

— Что ж, думается, редакцию такая новация заинтересует. Чертеж вашего изобретения к статье прилагается?

— Да. Он дан с пояснениями.

— Начальству о вашем изобретении, Степан Осипович, доложено?

— Пока нет. Хочется, чтобы с ним оно познакомилось у вас.

— Со страниц «Морского сборника»?

— Да, разумеется...

Макаров предложил для заделки подводных пробоин свой знаменитый рейковый («макаровский») пластырь и сконструировал улучшенную водоотливную систему. Это

было больше, чем изобретение — целая научная система. Более того, мичман Макаров впервые в истории мировой науки дал в своем труде определение понятия непотопляемости корабля как одного из главных его боевых качеств.

Опубликовать без рецензирования столь серьезную статью, да еще никому не известного автора в звании всего лишь мичмана, редакция «Морского сборника» не смогла. Или просто не решилась. Рецензент благосклонно отнесся к рукописи, сделав следующее заключение:

«Надо отдать справедливость автору в том, что взятый им вопрос в отношении лодки «Русалка» исчерпан до конца...

От молодого писателя, г. Макарова, мы вправе ожидать еще много статей в будущем... у него есть все шансы занять место в среде наших морских литераторов. Статья г. Макарова не есть его первый печатный труд: в прошлом году в «Кронштадтском Вестнике» было помещено (его. — А. III.) описание пневматического телеграфа на фрегате «н. Пожарский», заключавшее в себе... несколько весьма дельных замечаний автора».

Еще более лестный отзыв рецензент дал на предложенную мичманом с броненосной лодки «Русалка» систему водоотливных труб, отметив это как серьезное научно-техническое изобретение:

«Почин печатного, на русском языке, обсуждения важного вопроса об увеличении плавучести судов останется во всяком случае за Макаровым».

Статья «Броненосная лодка «Русалка», опубликованная в трех номерах «Морского сборника» за подписью неизвестного мичмана наделала много шума. Да еще какого: о ней говорили даже в кабинетах Морского министерства. Причин для «высокого» интереса было не одна, а целых три.

Во-первых, об авариях на своем флоте писалось всегда с большой неохотой.

Во-вторых, начальство подобные публикации приветствовало крайне редко.

И в-третьих, научная новизна изложенных автором идей заставляла совсем иначе взглянуть на проблему обеспечения безопасности плавания корабля, его непотопляемости.

На служебном совещании офицеров с мониторов артиллерийского отряда мичмана Степана Макарова «атакова-

ли» буквально со всех сторон. Едва ли не всех отрядных офицеров прежде всего интересовала пракτικότητα предлагаемого автором:

— Степан Осипович, наша «Русалка» — броненосное судно последнего слова кораблестроения. А вы пишете, что его конструктивные новшества едва не стали причиной потопления лодки?

— Точно так. Непроницаемые переборки и клетчатая конструкция корпуса судна едва не стали причиной нашего потопления.

— Но клетчатая система признана на сегодня всеми лучшей.

— Второе дно могло сыграть с низкобортной лодкой плохую шутку, ведь пробоина оказалась в носовой части. Вспомните, что от заполнения водой носового отделения пошли на морское дно иностранцы — «Афондаторе», пароходы «Амазон» и «Генерал Аббатиси».

— На что тогда могла рассчитывать «Русалка», не будь у нее второго дна?

— Тогда мы поступили бы с пробоиной так же, как это сделал экипаж монитора «Латник». Забили, законопатили, заткнули.

— Согласны. А почему тогда вы против непроницаемых переборок в конструкции «Русалки»?

— Когда вода поступила в носовое отделение, то она оказалась недосыгаемой для экипажа. Для ее выкачки мы не могли применить ни машинных помп, ни ручных. Стали черпать как можно проворнее ведрами: не помогло. Вот и пришлось броненосную лодку во имя спасения садить на ближайшую мель.

— В чем же тогда оказался вред непроницаемых переборок?

— Не будь их, вода разлилась бы по всему трюму, подошла к машинным помпам. Оттуда ее можно было бы без труда выкачивать паровыми средствами, которые берут по семьсот ведер в минуту, тогда как пробоина не давала более пятидесяти ведер.

— Однако эскадра не промедлила оказать «Русалке» нужную помощь. Не так ли?

— Вы правы. Помощь с эскадры не промедлила явиться. Но наш экипаж мог прекрасно обойтись и без нее.

— Как это? Ведь на лодке имеется один-единственный брандспойт. Остальные вместе с людьми для обслуживания предоставили вам другие мониторы.

— Давайте обсудим, что может сделать брандспойт. Он в самом исправном виде берет пять ведер в минуту. А пробоина в один квадратный дюйм на глубине десять футов дает в минуту восемнадцать с лишним ведер.

— Но вода из лодки все же была выкачена общими усилиями. Это достоверный факт, случившийся на наших глазах.

— Факт сей мною не оспаривается. Целая броненосная эскадра смогла дать нам средства для выкачивания по пятьдесят ведер в минуту. Но если бы мы могли пустить в дело центробежную машинную помпу, то помощь с других судов могла не потребоваться.

— Степан Осипович, если бы вам поручили изменить конструкцию «Русалки» для борьбы с водой, то тогда что могло быть предложено?

— Самым простым могли стать каналы в трюме монитора. Чтобы вода из пробоины подступила к машинным помпам.

— Что еще? Пластырь вашей конструкции?

— Да.

— Почему только пластырь?

— Потому что железные суда принципиально отличны от прежних деревянных. Там средства спасения от пробоин иные.

— Разве деревянная пробка не спасет броненосец от гибели, как спасала и линейные корабли, и фрегаты-парусники?

— На прежних деревянных судах для заделки пробоин, полученных в сражениях, имелись особые пробки, а в боевых расписаниях выводились юнги, трюмные, конопатчики и плотники. Но одно дело забить пробоину в дереве, полученную от чугунного ядра, другое дело — пробоину с рваными краями в корпусе из металла.

— В таком случае надо на первое время подвести под пробоину парус или мат. Ведь помогало же это не раз уже.

— Вы имеете в виду случаи с «Дмитрием Донским» и «Латником»?

— Да. Случаи на императорском флоте известные.

Случаи действительно были известные и поучительные для таких людей, каким был на удивление всем любозна-

тельный Макаров. Фрегат «Дмитрий Донской» в кампанию 1869 года стал свидетелем нанесения пробоины пароходу «Бисмарк», когда стоял на якоре на рейде Порто-Гранде, на островах Зеленого Мыса. Входивший на рейд другой пароход ударился носовой частью в левый борт «Бисмарка». Пробоина оказалась по ватерлинии шириною в 2 фута 8 дюймов и шла, сужаясь, под воду на 7 футов. Вода заполнила корабельный трюм, но намного выше ватерлинии не поднялась и гибелью судну откровенно не грозила. Благодаря этому заделку пробоины экипаж проделал довольно быстро.

Пробоина была закрыта смоленой парусиной, сверх которой положен был плетеный мат, шпикованной стороной к борту. Мат сделали квадратный, со сторонами в 9 футов и с изнанки подшили брезентом. Шкоты он имел цепные. На обделку мата потребовалось десять опытных, проворных матросов, которые трудились трое суток под самым строгим присмотром старшего боцмана.

Авария с «Латником», броненосцем береговой обороны, произошла в кампанию 1865 года, в шхерах Финского залива. Корабль, шедший на полном ходу, ударился о неизвестный подводный камень, который не был отмечен на карте.

Вот как описал операцию по спасению монитора корреспондент Л. Л. газеты «Кронштадтский вестник»:

«...Где можно было забить пробками, замазали салом и проконопачили, как изнутри, так и снаружи. Сало, густо положенный ряд пеньки и доски, упертые распорками в палубу и переборки, составляют наши пластыри и бинты. Кроме того, на время подведен тент, и течь почти уничтожена...»

— Значит, вы, Степан Осипович, стоите за пластырь для заделки пробоин на корабле с корпусом из стали?

— Только за него. Лучшего средства пока не придумано.

— Тогда придется менять обязанности матросов по борьбе за живучесть корабля.

— Непременно. Прислуге пластыря должно быть составлено самое подробное расписание: кому нести пластырь, кому перлинь, кому продевать концы под киль, кому принести тали и куда их закладывать. Короче, люди должны твердо знать свое дело, не переспрашивать один другого, как что сделать, а работать молча, как можно быстрее.

— Речь идет об устранении пробоин?

— Не только. Пластырь годен для устранения течи кингстона, приемного шланга какой-нибудь форсированной помпы, минной трубы. Да мало ли какие могут встретиться мелкие повреждения в корпусе судна.

— Вам уже приходилось в море с такими случаями сталкиваться? Или нет?

— Да, приходилось. Я помню, как корвет «Богатырь» должен был лишний раз войти в док на Маре-Исланде у Сан-Франциско только для того, чтобы вставить пробку в дейдвудную трубу, из которой нужно было вынуть вал для оцинкования.

— Значит, все же пластырь. И еще раз пластырь.

— Только он. Авария «Русалки», как видите, подтверждает мои слова. В противном случае лодка не зимовала бы в Петровском доке для окончательной заделки пробоины.

Но не надо считать, что только авария «Русалки» стала первопричиной появления на свет одной из важнейших теорий в кораблестроении. Молодой моряк умел наблюдать, а главное — анализировать увиденное и прочитанное с пользой для флотского дела.

Еще во время плавания на фрегате «Дмитрий Донской» он стал свидетелем, как на рейде Порто-Гранде германский пароход «Бисмарк» получил небольшую пробоину в левом борту от другого парохода, неумело развернувшегося. Казалось бы, случай не редкий и мало кого из специалистов мог привлечь к себе.

Любознательный же Степан Макаров поспешил на «Бисмарк», чтобы принять участие в спасательных работах, которые длились не один день. Он видел тогда, как десять самых расторопных немецких матросов трое суток изготавливали пластырь. Может быть, еще тогда родилась мысль иметь на судне готовый пластырь его собственной конструкции.

Тогда русский офицер спросил командира «Бисмарка», крайне озабоченного происшествием:

— Почему бы вам на такой случай не иметь готовый пластырь про запас?

— Не положено. В германском Морском уставе в главах об авариях кораблей о запасном пластыре ничего не сказано.

— А если в таком деле проявить собственную инициативу? Вполне разумную и практичную?

— Наш Морской устав подобных инициатив не предусматривает. На флоте должна быть полная дисциплина...

Макаровское изобретение прошло обсуждение и в Адмиралтействе, в его Кораблестроительном отделении (комитете). На заседании начальствовал председатель отделения генерал-лейтенант Дмитриев, а роль «главной скрипки» играл вице-адмирал Бутаков. Сперва собравшиеся на заседание начальники выслушали самого изобретателя, молодость которого поражала. Макаров писал о заслушивании так:

«Скажу вам откровенно, что я в свою жизнь никогда не говорил так связно и методично, как тут. Я даже сам удивлялся потоку красноречия, который по временам прерывался восторженными похвалами генерал-лейтенанта Дмитриева, председателя».

После объяснений мичмана и вопросов к нему слово взял вице-адмирал Бутаков:

— Надеюсь, что мичман Макаров своими разъяснениями всем нам доставил большое удовлетворение. Вопрос только в том, позволят ли на старых судах устройство трюмных труб?

Вмешался адмирал Шварц:

— Нам не следует ждать, пока перетонут все суда. Нужно уже сейчас принимать меры!

Слово взял другой член Кораблестроительного комитета Адмиралтейства:

— Разрешите доложить. Меня посылали в Англию для ознакомления с вопросом о трюмных трубах. Я принимаю участие в постройке нашего клипера «Крейсер». Надо будет потребовать применить на нем системы, предложенные мичманом Макаровым.

Слово во второй раз взял деятельный Бутаков:

— С трюмными трубами все ясно: их полезность несомненна. Прошу одобрить и пластыри для заделки пробоин, предложенные флотским изобретателем.

Председательствующий на заседании генерал-лейтенант Дмитриев встал и сказал:

— Кто за предложение мичмана Макарова? Прошу голосовать поднятием руки.

— Все — за.

— Тогда я от вашего имени сердечно поздравляю автора с большим научным успехом...

Бутаковское предложение получило полное одобрение Кораблестроительного отделения Адмиралтейства. То есть официальное одобрение. Идеи Макарова обрели, как говорится, долгую и вполне успешную путевку во флотскую жизнь. Флота как военного, так и гражданского, коммерческого.

Макаровские тетрадки вместе с чертежами автором были переданы в Кораблестроительный комитет и учтены в делопроизводстве Адмиралтейства. Комитет постановил:

— Предложения мичмана Макарова в общих чертах одобрить.

Для Степана Осиповича решение Кораблестроительного комитета Морского ведомства стало большой жизненной победой. Она окрыляла его на будущее и обязывала ко многому. Теперь ему приходилось держать «макаровскую марку».

Так в морской толковый словарь вошел термин «пластырь Макарова». К слову сказать, принятый почти сразу в европейских морских государствах, а потом лишь в России. И то лишь во многом благодаря поддержке авторитетного командующего броненосной эскадры Балтийского моря, прославленного героя Севастопольской обороны вице-адмирала Г. И. Бутакова.

Именно он издал в марте 1873 года приказ по эскадре, в котором в пользу изобретателя говорилось следующее:

«На судах броненосной эскадры в 1870 году было 3 пластыря лейтенанта Макарова, а с 1871 года все суда снабжаются ими...

Польза всегда готового способа закрыть внезапную пробоину на всяком судне очевидна, и доселе нет для этого лучшего средства, как упомянутый пластырь лейтенанта Макарова».

Поскольку приказ был «именным», то на эскадре офицеры окрестили его «макаровским». Думается, что создателю пластыря лестно было слышать такие слова.

События не заставили себя долго ждать. «Пластырь Макарова» впервые нашел свое применение в летнюю кампанию 1870 года. Утром 10 июля пароход «Ильмень» ударился на полном ходу о подводный камень. Судно получило большую пробоину в носовой части и в правом борту и стало быстро погружаться в воду. Пароход спасло то, что глубина не превышала высоту его бортов.

Начались работы по спасению «Ильменя». Первые дни водолазы даже не смогли подойти к пробойне, так как грунт оказался рыхлым, илистым. Только 12-го числа начали спасательные работы. Носовую часть судна удалось приподнять над водой двумя «раздутыми мешками». 15-го числа на пробойну наложили «пластырь Макарова». Затем его усилили подведенным парусом (марселем), сложенным втрое. После этого водолазы смогли заделать подводную пробойну. После необходимого ремонта судно снова вошло в строй.

Вице-адмирал Бутаков был очень доволен, что макаровское изобретение в самом скором времени нашло успешное применение. В приказе, в котором говорилось о серьезности происшествия с пароходом, говорилось:

«Пластырь для пробойн мичмана Макарова пригодился для «Ильменя»...»

Для начинающего офицерскую карьеру Степана Осиповича Макарова это было большой победой, которая окрыляла его на последующие научные открытия, на новые технические новшества. Он (и не только он) понимал и то, что теперь его имя навечно вошло в кораблестроительную науку, в морское дело.

Важнейшее же предложение изобретателя — выравнивание судна затоплением поврежденных и соседних водонепроницаемых помещений — Морской технический комитет едва ли не единодушно назвал великой ересью. Его членов страшила мысль пустить по собственной воле (!) внутрь «родного» корабля многие тонны забортной воды.

Таких рискованных предложений мировая морская практика еще не знала! Это была уму моряка непостижимая мысль. В Морском техническом комитете обнародование предложения мичмана, известного большинству его членов по серьезным научным публикациям на страницах авторитетного «Морского сборника», вызвало бурю непонимания и «профессионального негодования»:

— Когда и кто? В каком веке и в какой стране моряки по своей воле пускали в корабль забортную воду?

— Неужели этот мичман не знает того, что на любом паруснике малейшую трещину в корпусе конопатят немедленно!

— Пробойну надо заделывать без промедления, а не затапливать соседний отсек!

— Заделать пробоину, откачать воду — и на тебе, корабль снова имеет ровный киль!

— И как только моряку могла прийти в голову мысль по своему уразумению пустить воду в судно, да еще поврежденное, с пробоиной в корпусе?!

— Мичман Макаров, господа уважаемые члены комитета, представил нам в своей докладной записке великую ересь!

Смелость мысли Степана Осиповича зачастую служила главным «препятствием» для воплощения в жизнь его новшеств. Так случилось и здесь. Понадобилось целых 35 лет (!), гибели самого Макарова, позора Цусимы и писем в «синих конвертах» выдающегося русского кораблестроителя А. Н. Крылова, нового председателя Морского технического комитета и главного инспектора кораблестроения, чтобы признать справедливость идеи 22-летнего мичмана Макарова.

Крылов тогда во всеуслышание заявил членам Морского технического кабинета, не согласным с ним:

— Мичман с «Русалки» для мирового кораблестроения и престижа Отечества сделал не менее, чем вице-адмирал Макаров для обороны Порт-Артура.

Главному инспектору кораблестроения возражали не в один голос его коллеги:

— Сводой моряки боролись все века. Задача была для них одна — не пускать воду в свой плавающий дом. Иначе гибель.

— А вот Степан Осипович на примере броненосной лодки доказал, что этого врага моряки лучше всего могут победить в собственном доме. Сперва нейтрализовав его там и тем самым спасая судно, а затем откачивая воду обратно в море.

— Но кто же нас поймет на флоте, если мы одобрим макаровскую идею? Кто?

— Только моряки и наука кораблестроения. И в будущем — экипажи спасенных водонепроницаемыми переборками судов...

Особенно действенными в той «войне» настойчивого Крылова против своих подчиненных по комитету оказались письма в «синих конвертах». В них по традиции российского чиновничества рассылались письма о предстоящем ближайшим приказом увольнении получателя с государственной службы. Первые же «синие конверты» возымели свое действие на тех, кому увольнение еще только грозило.

Дельные предложения «излишне энергичного» мичмана, да еще «сомнительного происхождения» доставили столоначальникам Морского министерства массу «ненужных» хлопот. Ведь на каждое письмо им приходилось «дельно» отвечать в установленные свыше сроки. Однако «спасительный выход» в подобных случаях все же имелся. От «беспокойных» корабельных людей в царском флоте избавлялись просто, отправляя их в дальние плаванья «проветриться».

Такие океанские походы могли продлиться и год, и два, и три. Смотря куда пошлют корабль-парусник в кругосветку. А за это время воды утекало, как говорится, много. Так поступили и в данном случае.

Осенью 1870 года мичмана Степана Макарова назначают на паровую шхуну «Тунгус», уходившую с Балтики в Николаевск-на-Амуре. Плавание по Атлантике и Тихому океану оказалось не из легких и продолжалось около семи с половиной месяцев. Постоянные ходовые вахты в штормовую погоду дали немало пищи для последующих размышлений о значении морской выучки экипажа и «бодрости» его духа.

На шхуне «Тунгус» Макаров исполнял должность судового ревизора, то есть хозяйственника. В одном из своих писем, отправленных по пути в Россию, он спрашивал:

«Знаете ли вы, что такое ревизор?

Если не знаете, то я вас познакомлю несколько с этой обязанностью. Это старший над комиссаром, над канцелярией, управляющий всем судовым имуществом, словом, вроде келаря в монастыре, то, чем был Авраамий Палицын, если только не ошибаюсь.

Приходилось, знаете ли, ходить по разным конторам, штабам, хлопотать, просить, кланяться. Ну, словом, приходилось делать то, чего по доброй воле я никогда бы не стал делать».

При повторной попытке прохода Магелланова пролива паровая шхуна, которой командовал капитан Григораш, получила повреждения: погнулся задний ахтерштевень и сломался горбыль винта. Только с помощью случайно оказавшегося рядом чилийского корвета, взявшего русский военный корабль на буксир, «Тунгусу» удалось пройти Магелланов пролив и встать на ремонт в порту Вальпараисо.

Перед этим на шхуне произошел нешуточный конфликт между командиром корабля Григорашем и мичманом Макаровым. Суть происшедшего Степан Осипович изложил в одном из своих писем:

«...В один прекрасный день командир пригласил нас, офицеров, к себе. Каждый догадывался, что командир хочет повернуть оглобли. И действительно, когда мы собрались к нему в каюту, он разложил перед нами карты Магелланова пролива, рассказал нам путь и, убеждая в невозможности идти далее, просил, чтобы мы выразили свое мнение. Это совещание мне напоминало бывший недавно Великий собор, где папа настаивал, чтобы его непогрешимость была возведена в степень догмата...

Первым должен был высказаться, как самый младший, механик. «Идти далее невозможно», — сказал он. Штурманский офицер тоже сказал, что далее идти он находит неблагоприятным. Дошла очередь до меня. Я заявил, что мы шли чересчур апатично, не всегда пользовались хорошей погодой и ветром; что мы не приложили еще всех наших сил, чтобы провести шхуну. И что к убеждению, что переход через Магелланов пролив для нас невозможен, я приду только тогда, когда не останется ни одной меры, которую мы не испробовали бы!..

Капитан был положительно взбешен и скоро свернул на то, что считает себя не вправе рисковать жизнью полсотни людей, зная наверное, что он подвергнется за это суду, он тем не менее берет на себя смелость повернуть обратно! Последние слова он сказал почти со слезами на глазах.

Жаль становится человека, как подумаешь, что он мучится и страдает ни за что, — или лучше сказать — из-за своей трусости. Это сущий Дон Кихот: малейшее дуновение ветра он принимает за ураган, туча кажется ему предвестником страшной бури, а облака, за которыми он вечно следит, как нарочно ходят по небу по всем направлениям, не давая ему покоя ни днем, ни ночью!..

Сергей Александрович Зарин, тронутый положением капитана и не желая ему зла, говорил мне, что хочет подписать протокол комиссии о «невозможности пройти Магеллановым проливом». Бог его знает! Он человек хороших убеждений, но не тверд в них...

Я же твердо стоял на своем и не хотел подписывать протокол... шхуна вернулась обратно в Сэнди-Пойнт, где командир решил подождать два месяца, — затем попробовать свои силы еще раз...»

В той конфликтной ситуации позиция мичмана Степана Макарова вполне понятна. Он считал истинным позором то, что паровая шхуна «Тунгус», идущая под российским военно-морским флагом, оказалась не в состоянии самостоятельно пройти Магелланов пролив. Тот пролив между Южной Америкой и островом Огненная Земля, который на протяжении нескольких столетий проходили сотни и сотни судов самых различных государств.

Судовой ревизор в присутствии офицеров «Тунгуса» прямо сказал растерянному капитану судна:

— Андреевский флаг должен развеяться в море, а не на позорном отстое в Сэнди-Пойнте.

— Что же мне тогда делать, как командиру корабля, находящегося в опасности? Скажите. Может быть, вы и это знаете, Макаров?

— Знаю. «Тунгус» должен пройти через Магелланов пролив своим ходом...

Во Владивостоке, в штабе Сибирской военной флотилии мичмана Макарова ожидала на удивление приятная весть. Высочайшим императорским приказом от 1 января 1871 года он производился «за отличие» в лейтенанты. Одновременно он награждался за мореходные труды в кругосветке немалой для молодого флотского офицера денежной суммой в 200 рублей. Выдали ему премию «экономные» флотильские казначеи не серебром, а бумажными ассигнациями, покупательная способность которых была ниже «звонкой» монеты.

Столь быстрое производство офицера в следующий чин в мирное время считалось на флоте случаем из ряда вон выходящим. Мичманом Макаров ходил всего полтора года. Очередное звание он получил по представлению адмирала Григория Ивановича Бутакова, прозорливо видевшего в Макарове великого бойца на море. При прохождении представления по инстанциям едва ли не самую решающую роль сыграла личность Бутакова, его популярность как командира прославленного в годы Крымской войны парохода-фрегата «Владимир», большие заслуги в обороне Севастополя.

Бутаков действительно ходатайствовал за неизвестного выходца с берегов Тихого океана, с таким трудом до времени получившего производство в гардемарины. В Морском министерстве перечить настойчивому адмиралу не стали. Ведь речь шла о малом — всего лишь о лейтенантских погонах. Да к тому же для человека «примерного поведением и службой».

Прибыв на Дальний Восток, «Тунгус» стал, по мнению неумного Макарова, совершать бесцельные прибрежные плавания. Да еще с постоянными проблемами снабжения паровой шхуны углем. Обязанности хозяйственника — судового ревизора и постоянные кофликты по службе с капитаном заставили молодого офицера подумывать над поступившими перспективными предложениями перейти в Амурское пароходство, оставив военную службу.

Поводом для таких размышлений стали встречи во Владивостоке со старым знакомым по плаванию на «Богатыре», тогда гардемаринном Генрихом Изенбеком. Оставив флотскую службу, он основал коммерческое «Товарищество пароходства по рекам Амурского бассейна». Пароходы «Товарищества» совершали рейсы и в китайские порты, в том числе в Ханькоу за чаем. Владелец амурского пароходства, хорошо зная капитанские достоинства и богатейший опыт морехода Степана Макарова, рисовал перед ним вполне реальные, увлекательные перспективы после оставления военно-морской службы:

— Степан, ты только осознай факт: не с твоим капитанским и штурманским дарованием ходить провизором на какой-то шхуне. Она же ни корвет, ни броненосец.

— Генрих, я надеюсь, что должность провизора в моем послужном списке не будет последней. Надеюсь, что такая служба продолжительной по годам не будет.

— Но какая тебе может быть карьера на Сибирской эскадре. Здесь-то и больших кораблей нет.

— Они еще будут. А чем у тебя в товариществе можно увлечься мне как моряку?

— Многим, скажу откровенно. Получишь пароход постройки последних лет. Новейшее коммерческое судно, на котором все топки в исправности. И с углем проблем нет. Команду подберешь сам — я тебе в этом доверяю.

— Но ходить только по Амуру — для меня это не перспектива. Ведь я мореход с опытом.

— Про тебя, Степан, я давно все знаю. Будешь ходить из Николаевска в китайские порты за чаем. Брать придется и другие купеческие грузы.

— Генрих, дай мне подумать. Все же надеюсь, что у меня по службе все уладится.

— Подумай хорошенько. Но поверь мне, что жизни тебе на «Тунгусе» не будет. Так что становись, Макаров, гражданским капитаном парохода...

Скажем прямо, к счастью для России, такого не произошло. В декабре 1872 года лейтенанта Макарова срочно вызывают в Санкт-Петербург. По бесконечному сибирскому тракту, по санному пути, в лютые морозы, он спешно выехал с амурских берегов на берега невские. Он торопился в столицу, ожидая нового назначения и интересной для себя службы.

Еще по пути в Санкт-Петербург Степан Осипович из газет узнал о своих новых научных победах, то есть о применении вновь и вновь его пластыря. В Финском заливе, недалеко от Кронштадта, была спасена благодаря его изобретению железная баржа с плавучей баней. Ее команда не справилась с самым малым переходом, когда барже было приказано переменить место стоянки.

Большой шум вызвало в 1871 году столкновение фрегата «Адмирал Лазарев» с фрегатом «Адмирал Спиридов». Первый из них, считавшийся по конструкции корпуса образцом «непотоплаемости», получил серьезную пробоину и лег на борт, начав быстро заполняться водой. От вполне реальной гибели новейший корабль спас подведенный «пластырь Макарова», благодаря которому поступление забортной воды в трюм совершенно прекратилось.

Свою эффективность пластырь показал и при спасении монитора «Лава». Там пластырь удалось подвести под пробоину ниже ватерлинии всего за три минуты! В борьбе за живучесть броненосного судна в условиях открытого моря о таком можно было только мечтать.

Вице-адмирал Григорий Иванович Бутаков в официальном документе рекомендовал макаровский пластырь «Обществу подания помощи при кораблекрушениях». Было такое в старой России. При этом Бутаков ссылался на всем хо-

рошо известные случаи использования пластыря на русском флоте. И на то, что он мог спасти от гибели знаменитый «Атлантик» — трансатлантический пароход линии «Уайт-Стар», получивший смертельную пробоину от удара о скалу.

Позднее, разбирая все эти случаи, Степан Осипович на служебном заседании укажет на причины случившихся аварий:

— Несчастий можно было избежать при одном условии: соблюдении правил борьбы за живучесть корабль. Это есть часть морской культуры.

— Но разве команды не боролись за живучесть «Атлантика» или «Адмирала Лазарева»?

— Боролись, но как? Те переборки, которые должны быть непроницаемы, пропускали воду. Двери, которые следовало закрыть моментально, запирали более пяти минут. И вообще, в экипажах никто не знал, каким образом суда тонут.

— Значит, в этом причины случившихся аварий?

— Да, только в этом. В конструктивном изъяне кораблей и слабой обученности моряков на случай аварии судна. Такое на войне может дорого обойтись любому флоту.

— На войне?!

— Да. По-моему, уж ежели воевать, то воевать не тем, кто больше людей перебьет, а тем, кто возьмет умением действовать храбростью.

— Чем, скажите, воевать?

— Воевать быстротой, сметливостью и знанием своего дела. Только этим добывается победа...

В столице лейтенанта Макарова, прибывшего в Санкт-Петербург на несколько дней раньше «графика», ожидала приятная новость: он поступает в распоряжение адмирала А. А. Попова. Россия, как и все морские державы, строила броненосный флот. Новая государственная кораблестроительная программа начиналась с «поповок» — броненосцев с круглыми корпусами.

Относительно их практического использования на войне существовало два толкования. В первом случае эти броненосцы предполагалось использовать как корабли огневого боя с действительно мощным артиллерийским вооружением. Но сам их автор видел в них плавучие форты, которые усиливали собой береговые батареи. Применения же на вой-

не (Русско-турецкой 1877–1878 годов) круглые броненосцы-«поповки» так и не нашли. Вернее — боевого применения им на флоте Черного моря было просто сложно найти.

В течение последующих четырех лет лейтенант Степан Макаров разрабатывал водоотливные средства для броненосных кораблей. За это время он стал ведущим специалистом по вопросам непотопляемости одетых в броню кораблей. Именно в те годы будущий создатель первоклассного русского ледокола «Ермак» в совершенстве освоил кораблестроительное дело.

На страницах популярного «Морского сборника» появляются новые научные работы Степана Осиповича, привлекавшие внимание не только специалистов, но и самую широкую читательскую аудиторию. Примечательно то, что макаровские статьи иностранные морские агенты (военно-морские атташе) в столице изучали самым пристальным образом. Они переводились, и «выжимка» из них, как конфиденциальная информация, отправлялась в европейские столицы. Говоря иными словами, посольская разведка черпала немало ценной информации из научных публикаций русского лейтенанта.

«Морской сборник» печатает не только новые «публикаторские» работы, но и очередные макаровские идеи. Все они оригинальны и новы. Что стоит, например, только одна идея о «водяном корабле». Макаров писал:

«Надо, чтобы люди видели, что такое пробойна, как вода бьет через плохо закрытые двери, почему необходимо должным образом задраивать горловины и прочее. До сих пор мы учим трюмному делу рассказом; пора, однако, начать учить показом».

В те годы осуществить свою идею о создании учебного «водяного корабля» Макарову не удалось. Но в военно-морских флотах будущего такое учебное судно станет неотъемлемой материальной частью процесса обучения военных моряков и по сей день. Лучшего тренажера в обучении моряков борьбе с водой, борьбе за живучесть корабля морская наука и практика пока не придумала.

Под макаровские «водяные корабли» используются отслужившие свой век подводные лодки и эскадренные миноносцы, плавучие базы и просто вспомогательные суда военного флота. Именно на них сегодня обучаются борьбе за

живучесть в реальной обстановке экипажи надводных и подводных кораблей. Лучшего учебного судна флотские новаторы пока не нашли.

Труды лейтенанта Макарова не остаются незамеченными. При своем звании он награждается по представлению все того же адмирала Г. И. Бутакова двумя орденами — Святого Станислава 3-й степени и Святой Анны 3-й степени. Два ордена, полученные в мирное время с интервалом всего в три года, свидетельствовали прежде всего о личных достоинствах награжденного. И его несомненной полезности Российскому Императорскому военному флоту.

К слову сказать, такие орденские награды порой «высвечивали» службу в двадцать и больше лет очень многих флотских офицеров. Особенно тех, кому по разным причинам так и не удалось побывать на войне или быть на ней, но не отличиться в боях.

Лейтенант командировался в австрийскую столицу Вену на Всемирную промышленно-техническую выставку, где с успехом экспонируется пластырь «системы Макарова». Интерес к нему там был немалый. В мировом океане становилось все больше паровых судов, а значит, и больше случаев кораблекрушений. Мореходы разных стран мира искали способы борьбы с авариями. Главными врагами для них продолжали оставаться вода и ветер, хотя больших парусников становилось все меньше и меньше.

В те годы лейтенанту Степану Осиповичу Макарову приходится много плавать на Балтике — на корвете «Гридень», фрегате «Адмирал Спиридов», эскадренном броненосце «Петр Великий». Учебные походы совершались один за другим. Корабельный офицер совершенствует свою и без того огромную личную морскую практику, которую успешно начал осваивать в двенадцать мальчишеских лет.

Проводятся успешные испытания водонепроницаемых переборок на фрегатах «Адмирал Чичагов» и «Адмирал Спиридов». Сослуживцы только поражались удивительной работоспособности Степана Осиповича, его самоотдаче службе и морским наукам:

— Надо подумать и о личной жизни. Ведь нельзя же все себя отдавать флотскому делу.

— А если оно любимое? А если дело спорится? То тогда как мне поступать?

— Надо соизмерять полезное с приятным.

— Пока у меня такое не получается. А вот задумок на будущее накопилось страшно много. Успеть бы только их в дело воплотить.

— Успеешь, Макаров. Ведь ты же такой неумный трудяга. Тебе ли не успеть...

В те годы служения на Балтике в личном макаровском дневнике, который едва ли не каждодневно полнился авторскими откровениями и сокровенными мыслями, появляется и такая запись:

«Работа по части непотопляемости — не видная, результаты ее скажутся только после аварии...

О наградах и карьере я никогда не мечтал и не буду мечтать».

В этих словах был весь Макаров, верный, говоря громким словом, ратному долгу и российскому Отечеству. Иначе бы он не стал тем человеком, да еще в ранге флотоводца и полярного исследователя, который вошел в российскую историю, в мировую историю военного флота и в историю двух больших войн — Русско-турецкой 1877–1878 годов и Русско-японской 1904–1905 годов. Одной — на Черном море, второй — на Тихом океане.

Глава третья

«Нападать дерзко и бесстрашно!»

Грянула Русско-турецкая война 1877–1878 годов, война за освобождение славянской Болгарии от векового османского ига. Русские «братушки» пришли на помощь братьям по крови и вере православной. Вызванное освободительным походом на Балканы всенародное воодушевление, царившее в России, можно было сравнить разве только с Отечественной войной 1812 года.

Непосредственным поводом к новой Русско-турецкой войне послужили события на славянских Балканах. Летом 1875 года в горной Герцеговине вспыхнуло восстание христианского населения против османского владычества. Затем началось восстание в соседней Боснии. После герцеговинских и боснийских народных «возмущений» скрестили

оружие с турецкой армией свободолюбивые сербы и черногорцы.

Наконец, в мае 1876 года вспыхнуло антитурецкое восстание в Болгарии. Османы подавили его с неслыханной кровавой жестокостью, что вызвало возмущение во всей христианской Европе, и особенно в православной славянской России. Только в одном Филиппопольском округе турки вырезали в течение нескольких дней двенадцать тысяч мирных жителей.

Канцлеры трех европейских держав — российский Горчаков, германский Бисмарк и австро-венгерский Андроши — попытались воздействовать на Стамбул по дипломатическим каналам. Они собрались в Берлине и подписали так называемый Берлинский меморандум. Державы потребовали от султанской Турции проведения серьезных реформ в пользу христианского населения. Однако Британия пошла на дипломатическую защиту Оттоманской империи.

Тогда Россия, заручившись нейтралитетом Австро-Венгрии на случай войны с Турцией и получив разрешение Румынии на проход русских войск через ее территорию к Дунаю, совместно с другими европейскими державами предложила Стамбулу немедленно начать демобилизацию своей армии. Такое требование было вызвано тем, что Сербия и Черногория потерпели поражение в войне с Турцией. Одновременно последней предлагался разработанный российской дипломатией проект автономного устройства славянских Боснии, Герцеговины и Болгарии.

Турция ответила решительным отказом, уповав на поддержку официального Лондона. Всероссийский император Александр II счел это достаточным поводом для объявления войны. 12 апреля 1877 года он подписал о том высочайший манифест. Однако боевые действия начались лишь в конце июня. Тогда русская армия успешно форсировала полноводный Дунай и вступила как освободительница на болгарскую землю.

...Когда в конце 1876 года выяснилась неизбежность войны с Турцией, Россия стала готовиться к военным действиям. И сразу ее беспомощность на Черном море выступила во всей своей неприглядной наготе. По Парижскому трактату, ставшему унижительным результатом Восточной (или Крымской) войны, Российское государство лишалось

законного права строить и иметь на Черноморье военный флот и военно-морские базы. Морская крепость Севастополь оказалась разоруженной.

Только через пятнадцать лет царские дипломаты добились отмены таких унижительных для национального самосознания и крайне опасных в случае даже малой войны ограничений. Российская дипломатия в своей долгой истории не часто сталкивалась с такими сложно разрешаемыми проблемами, касавшимися военной безопасности Отечества.

Это было преступно утерянное время. Россия могла совершенствовать свои военные морские силы только на Балтике. На Севере и Тихом океане большой потребности в них государство пока не имело. На страницах «Морского сборника» из номера в номер публиковались сообщения об изобретениях русских морских офицеров. Один за другим появлялись смелые технические проекты.

Более того, адмиралы А. А. Попов и Г. И. Бутаков, ломая унижительную традицию преклонения перед «иноземщиной», решительно поднимают свой голос против рабского, некритического отношения к преимуществам иностранной военно-морской тактической и изобретательской мысли. Именно в такой благоприятной обстановке протекало научное для жизни отечественного флота творчество Макарова и многих других флотских новаторов-энтузиастов.

Россия в своем экономическом развитии в последней трети XIX столетия находилась на большом подъеме. Постепенно, с развитием отечественной промышленности и научно-технической мысли, начали строить мощные паровые, обшитые броней корабли. Появляется дальнобойная морская артиллерия. Совершенствуется созданное впервые в России минное дело. Возникают новые боевые средства. Впервые в мире разрабатывается тактика броненосного флота.

Каков же был русский флот в начале офицерской юности Степана Осиповича Макарова?

Совершенство флота шло в ногу с европейским научно-техническим прогрессом. Уже в 1861 году был спущен на воду первый отечественный корабль с броневаой защитой. Им стала большая канонерская лодка с чисто символическим названием «Опыт». Броненосный корабль для воен-

ных действий в шхерном Финском заливе был построен на санкт-петербургских верфях под руководством известного корабельного мастера Прохорова.

В 1864 году высочайше утверждается правительственная программа строительства броненосных кораблей. В их число входили две низкобортные двухбашенные броненосные лодки «Русалка» и «Чародейка», два трехбашенных фрегата «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Грейг», два двухбашенных фрегата «Адмирал Чичагов» и «Адмирал Спиридов».

Обращает внимание на себя то, что броненосные фрегаты носили на своем борту имена только прославленных морскими победами флотоводцев. Это была дань их адмиральским заслугам перед российским Отечеством.

Все вышеназванные корабли вступили в строй в 1868–1869 годах, то есть в самое короткое время. Это были добротные корабли, предназначавшиеся для береговой обороны на Балтике, с толщиной бортовой брони от 70 до 178 миллиметров и артиллерией крупного калибра (280 миллиметров). Броненосная лодка «Русалка» стала первой в офицерском послужном списке Степана Осиповича Макарова.

Россия наращивала свои кораблестроительные программы, совершенствуя их. В 1867 году на воду спускается броненосный «мореходный» фрегат «Князь Пожарский» водоизмещением 4506 тонн и скоростью хода в 11,7 узла. Капитан 1-го ранга С. О. Макаров впоследствии командовал этим одним из современных боевых судов своего времени, отдавая должное его техническому совершенству.

С каждым годом наращивалась мощь российских броненосцев. В 1869 году был заложен один из самых сильных броненосцев своего времени «Петр Великий» водоизмещением 10 105 тонн, с бортовой броней до 356 миллиметров и с четырьмя 305-миллиметровыми орудиями главного калибра. Этот корабль стал прототипом современного линейного корабля — линкора. Строителями его стали корабельные инженеры Окунев и Леонтьев.

В 1875 и 1877 годах вступают в строй флота Балтийского моря первые в мире броненосные крейсера 1-го ранга «Генерал-Адмирал» и «Герцог Эдинбургский». Первый имел водоизмещение 4600 тонн, второй — 4800 тонн. Броненосные крейсера отличались техническим совершенством среди подобных себе кораблей в иностранных флотах.

Почти одновременно с развитием броненосного флота в России развиваются флотские минные силы. В этой области отечественного кораблестроения прежде всего используется опыт Русско-турецкой войны 1877–1878 годов (говоря иначе — макаровский опыт). Быстрыми темпами создаются минные катера, а также более крупные мореходные миноносцы. Было ясно, что это один из самых перспективных классов боевых судов.

В 1877 году столичные корабелы сооружают миноносец «Взрыв». Он стал прототипом более крупных миноносцев последующих лет. На «Взрыве», имевшим водоизмещение 160 тонн и приличную скорость хода в 12,3 узла, впервые в мировой практике устанавливается на минном корабле подводный торпедный аппарат. Это было большим военнотехническим новшеством.

Следует отметить, что идея вооружения миноносца подводным торпедным аппаратом принадлежала Степану Осиповичу Макарову. Именно он установил торпедную трубу под килем на одном из своих минных катеров во время последней в истории Русско-турецкой войны. Создание русскими инженерами-кораблестроителями опытного миноносца-первенца «Взрыв», а вслед за ним усовершенствованных миноносцев «Батум» и «Сухум» положило начало строительству нового типа кораблей не только в России, но и в других государствах.

Но все это кораблестроительное дело происходило на Балтике до, в ходе и сразу после Русско-турецкой войны 1877–1878 годов на Черном море. К концу 70-х годов Балтийский флот представлял из себя серьезную боевую силу, способную с успехом оборонять Балтийское побережье страны, прикрывать с известной надежностью не только близкие, но и дальние подступы к столичному Санкт-Петербургу.

На Черном же море Российская империя военного флота фактически не имела согласно одной из статей мирного Парижского договора по итогам Крымской войны.

С той поры прошло два десятилетия. Новая Русско-турецкая война, девятая по счету, грозила вот-вот разразиться, а российские берега на Юге оставались беззащитными. Черное море находилось в полном владении неприятеля. Он имел не просто военный флот, а флот броненосный, до-

статочно многочисленный и современный, оснащенный по-европейски.

В составе Черноморского флота к началу войны числились две плавучие береговые батареи — «поповки», тихоходные, но с мощной артиллерией — «Новгород» и «Вице-адмирал Попов», четыре устаревших деревянных парусных корвета, несколько военных железных шхун-брандвахт (они предназначались для проводки торговых судов через минные заграждения), четырнадцать паровых катеров, два десятка гребных судов на Дунае. К флотским силам относилась и царская яхта «Ливадия», которую можно было без больших трудов превратить в быстроходный крейсер.

Все они были непригодны для какого-либо серьезного боевого дела ни у своих берегов, ни тем более в открытом море. И для прикрытия российских берегов в их важнейших пунктах этих сил было откровенно недостаточно.

Но, как говорится, худа без добра не бывает. На Черном море к тому времени имелось еще полтора десятка сравнительно небольших торговых пароходов «Р. О. П. и Т.» («Русского общества пароходства и торговли»), обладавших достаточной ходкостью, чтобы годиться для крейсерской службы. Естественно, при вооружении их артиллерией и замены вольнонаемных экипажей военными моряками и добровольцами из числа гражданских мореходов.

Это были все флотские силы, что имела Россия на просторах Черного и Азовского морей. Таков был в 1787 году «отголосок» поражения в минувшей более двух десятилетий назад Восточной для Европы или Крымской для Российской империи войны.

Предыстория появления коммерческого пароходства «Р. О. П. и Т.» была такова. Условия Парижского мирного трактата, касающиеся русского Черноморского флота, следовало хотя бы частично нейтрализовать. Этого требовали интересы государственной безопасности России. Но как можно было это сделать? Выход из непростой внешнеполитической ситуации отчасти был найден.

По предложению адмирала Ф. П. Врангеля было решено начать строительство винтового, быстроходного торгового флота на Юге. С этой целью уже в 1857 году основывается вскоре получившее широкую популярность Русское общество пароходства и торговли (или как его сокращенно

называли — РОПиТ). Оно обслуживало порты Черного и Азовского морей. Пароходы для него строились из расчета бывшего превращения в случае войны в легкие вспомогательные крейсера. Это была обычная практика для морских держав не в одно столетие.

Вопрос этот долго дискуссировался в Морском ведомстве. Адмирал Фердинанд Петрович Врангель доказывал на разных уровнях одно и то же:

— Если победители в Крымской войне указали нам не иметь военный флот на Черном море, то надо обхитрить Париж и Лондон.

— Каким образом? Нам не разрешено строить в Николаеве военные суда. А корабли из Балтики через черноморские проливы не пропустит Стамбул. И сделает он это на вполне законных для международного права основаниях.

— Тогда на что быстроходные коммерческие пароходы? Много ли потребуется времени, сил и средств на переоборудование их в крейсера на случай войны на море? Вооружить пароход пушками? Сменить гражданскую команду на военную? Составить команды из балтийцев?

— Согласны, Фердинанд Петрович. Времени и сил потребуется немного.

— Тогда и надо такие коммерческие пароходы строить в Николаеве. Там же верфи стоят без заказов. Строить по самому последнему слову в кораблестроении.

— А что на такое скажут в Англии и Франции, Фердинанд Петрович? Ведь там больших дураков в их адмиралтействах нет.

— Пусть говорят что хотят. Не им воевать скоро с Турцией за православных болгар, а только России. Одной, без союзников.

— Опять согласны с вами в сказанном. Но все же под Парижской конвенцией стоит российская подпись. Нарушит Россия подписанную ею конвенцию — пойдут международные осложнения.

— Пусть будут. Их нам все равно не избежать из-за Болгарии. Но без флота на Черном море нам воевать против Турции будет сложно. Особенно защищать наши берега...

Перед самой войной с Турцией Россия получила хороший шанс возродить на новом уровне свой Черноморский флот. Такой шанс ей представился после поражения Фран-

ции во Франко-прусской войне 1870–1871 годов. Российское правительство заявило об отказе от выполнения «флотских статей» Парижского договора и приступила к строительству на Черном море военных кораблей, воссоздавая, по сути дела, там военный флот.

Однако ввести в строй до начала Русско-турецкой войны удалось только две броненосных «поповки» с мощным артиллерийским вооружением. Это были тихоходные броненосцы береговой обороны конструкции адмирала А. А. Попова, совсем не пригодные для операций в открытом море, не говоря уже о рейдах на Черноморье.

А у вероятного противника в лице воинственно настроенной султанской Турции на морях и на полноводном Дунае имелось 22 броненосных корабля — 13 броненосцев, 2 двухбашенных монитора, 7 бронированных канонерок — и 82 небронированных военных судна. Флот Османской Порты нес на своем борту 763 орудия и 15 тысяч человек команды.

Обучением корабельных экипажей в Турции традиционно занимались иностранные инструкторы, чаще все английские. В туманном Лондоне с известным «пристрастием» следили за состоянием морской силы Блистательной Порты, как любовно называли турки свою державную страну. Такое отношение Великобритании к Турции было вполне понятно: русско-английские отношения в прошлом редко складывались удачно для двух великих государств.

Неприятель имел немало удобных для стоянки морских гаваней, самой восточной из которых была Батумская. Броненосный флот Турции в начале войны базировался больше на удобном для якорной стоянки Сулинском рейде, прикрывая тем самым от русских самый удобный вход в дунайское гирло.

Однако такая преграда не помешала русским морякам перебросить на Дунай из Кронштадта и Николаева 14 паровых катеров, 20 гребных шлюпок и значительное количество морских мин для постановок в виде заграждений на полноводной реке. Вместе с судами и минным оружием на дунайские берега прибыли и балтийские военные моряки. Отправка паровых катеров по железной дороге стала первым в военной истории примером стратегической переброски сил флота по суше с одного театра военных действий на другой.

Металлическими из дунайских катеров было только два — «Шутка» и «Мина», которые способны были давать приличную скорость — до 16 узлов. Остальные, с деревянными корпусами, развивали на широком Дунае скорость по течению реки в 6 узлов, против течения не более 2–3 узлов. То есть они были тихоходными. Первые два катера были вооружены шестовыми минами и буксируемыми минами-«крылатками», деревянные — только шестовыми.

Турецкие броненосцы отличались современностью «начинки» и имели надежную защиту — броню от 3 до 9 дюймов, достаточно хороший ход и мощные по тому времени 7- и 9-дюймовые орудия известной английской фирмы «Армстронг».

Турецкий флот, похоже, никогда еще в своей истории не испытывал такого «нашествия» британских военных инструкторов не только в офицерских эполетах, но и в званиях нижних чинов. Последние были специалистами машинных команд, артиллеристами, профессионалами других современных корабельных должностей. Всего перед войной на султанском броненосном флоте служили за хорошее вознаграждение 370 английских военных моряков — 70 офицеров и 300 в унтер-офицерских званиях.

Султанскими военно-морскими силами командовал опытный службой на английском королевском флоте Гобарт-паша, один из многих британских офицеров-наемников на турецкой службе. На одном из приемов в стамбульском султанском дворце он во всеуслышание заявил:

— Россия воевать на Черном море против Турции не будет по одной-единственной причине.

— По какой причине, ваше высочество?

— Ей просто нечем с нами воевать на море.

— Но Россия может успеть построить броненосцы к началу войны. На Балтийском море такие корабли она уже давно имеет.

— Нет, не успеет. Парижский трактат ей такого времени, на наше счастье, не дал...

Все это Степан Осипович знал прекрасно: «пустота» севастопольских гаваней секрета не представляла, а итоги Крымской войны продолжали щемить сердце россиян. И лейтенант, которому еще в юности прочили большое будущее на флотской стезе, задался вопросом: как бороться на

море Черном и, вполне возможно, Азовском с броненосным турецким флотом?

Вскоре Макаров подает в Адмиралтейство проект борьбы с бронированной военно-морской армадой Турции на Черном море. Там его проект после первого же прочтения сочли «неприемлемым», а кое-кто даже и «безумным». Но настойчивый лейтенант Макаров с осени 1876 года продолжал осаждать начальство служебными записками, представлениями и докладами.

Одновременно 27-летний лейтенант с завидным упорством хлопочет о переводе с Балтики на Черноморский флот на любую должность, но только корабельную. Вице-адмирал Григорий Иванович Бутаков, получив такой рапорт, спросил полюбившегося ему офицера:

— Степан Осипович, вы хлопочете на своем переводе на Юг и настаиваете на том?

— Да, ваше превосходительство. Определенно настаиваю.

— Но войны со Стамбулом может и не быть. Наши дипломаты обнадеживают в том государя. Тогда вы потеряете место службы на современном броненосном флоте, что лично для вас, как я понимаю, весьма важно.

— Война будет непременно. Хотя бы потому, что турки с нами давно не воевали.

— Как же ваши проекты в кораблестроительном деле? Их перспективность у меня лично не вызывает сомнения.

— Их разработку можно продолжить после войны. К тому же она даст кораблестроительной науке немало полезных опытов.

— Чем вас влечет Черное море? Там сегодня и флота-то настоящего нет. Одни коммерческие пароходы да две «поповки».

— Тем, что там сегодня труднее, ваше превосходительство. Значит, я должен быть там. Быть военным моряком и оставаться в стороне от большой, справедливой войны — не самая яркая строка в офицерском послужном списке.

— Хорошо, Степан Осипович. Я буду ходатайствовать за вас перед морским министром.

— Благодарю вас...

Лейтенант Макаров был за такое содействие очень благодарен адмиралу Григорию Ивановичу Бутакову. Он считал его балтийскую эскадру «умственной лабораторией

флота» Российской державы. Флотоводец Бутаков лично дал очень многое будущему флотоводцу Макарову. Прежде всего в государственном подходе к роли морской силы в военной мощи Российского государства. Может быть, это сказано громко, но дело обстояло именно так. Что подтвердит сам Макаров, но уже в гораздо более зрелом возрасте.

Не случайно две бутаковские работы после публикации стали настольными книгами лейтенанта Макарова. Это были «Несколько отрывков из опыта начальных оснований азбуки паровой тактики» и «Новые основания паровой тактики». В предисловии к последней работе Г. И. Бутаков писал:

«Основной идеей моей тактики служит то, что пар должен сделать в морской тактике такой же переворот, какой произошел в сухопутной тактике в конце прошлого столетия. От паровых судов можно и следует требовать мгновенности и внезапности перестроений, поворотов и захождения. Удовлетворить же этим требованиям можно лишь при твердом знании коренных основ этих действий».

Макаров восторгался ясностью и практической полезностью бутаковских приказов, когда Григорий Иванович командовал броненосной эскадрой флота Балтийского флота. Один из них, например, гласил следующее:

«В наше время войны будут внезапны, энергичны... а сражения необычайно кратки. Поэтому готовиться к ним необходимо всегда, постоянно, безотлагательно, немедленно; готовиться к тому получасу, для которого мы, можно сказать, существуем и в который нам придется показать, что Россия содержит флот не без пользы».

Адмирал Бутаков импонировал Макарову прежде всего своим подлинным новаторством в военно-морском деле. В частности, тем, что все учения на балтийской броненосной эскадре он стремился максимально приблизить к реальной боевой обстановке.

Много споров, например, вызвало, на удивление многим, решение Бутакова проводить на эскадре таранные бои. Для этой цели были выделены две канонерские лодки «Прилив» и «Гул». На них командиры других балтийских броненосцев отработывали тактику нанесения таранного удара.

Подобные учения стали поводом для спорных обсуждений в среде корабельных офицеров. Они велись в корабель-

ных кают-компаниях и в Кронштадтском морском собрании. Лейтенант Степан Макаров оказался на стороне эскадренного командира, инициатора подобных учебных боев. Но защищал он не мнение и имя своего флотского начальника, а его идею.

— Сейчас же не эпоха парусного флота. Таранный удар был хорош во времена галерного флота, когда Венеция воевала с турками-османами.

— А разве оружие прошлого не может стать оружием настоящего. Только в современном исполнении.

— Пусть даже это так, но ведь раньше тараном галера пробивала неприятельское судно с первого удара на ходу. А сейчас такое почти невозможно.

— Почему вы так считаете? На каком примере? Из американской войны северян с южанами?

— Да, именно на нем. Ведь в морской истории этот случай достаточно хорошо известен. Ведь большие корветы северян несколькими таранными ударами не смогли причинить вреда броненосному таранному кораблю южан «Теннесси». Да еще к тому же попали под огонь его шести семидюймовых орудий.

— Но ведь большие корветы северян не были броненосцами в понимании этого слова.

— Ну и что? Ведь таранили они «Теннесси» несколько раз, и все безрезультатно.

— Все дело в том, что корветы с деревянным корпусом имели только окованный железом форштевень. Разве можно таким тараном пробить броню, которая покрывала «Теннесси». От сильного на скорости удара мог пострадать и сам деревянный корпус корветов.

— Все равно таранный бой сегодня не современен. Он малоубедителен для тактики броненосцев.

— Почему же? А взять 1866 год: морское сражение при Лиссе итальянцев и австрийцев? Разве это не убедительный пример использования таранной тактики?

— Бой при Лиссе известен своим результатом. Но это всего лишь одиночный пример удачной таранной атаки. Он не показателен для тактического искусства броненосного флота.

— Отнюдь не так. В этом я с вами никак не могу согласиться. Ведь обученность австрийских корабельных эки-

пажей таранному бою дала свой победный результат. Как тут не оценить труды эскадренного командира контр-адмирала Тегетгофа.

— В сражении при острове Лиссе итальянцы неудачно построили свой фронт. И потому проиграли.

— Проиграли они прежде всего по тому, что их противник проявил решительность при ведении таранной атаки. Броненосец «Фердинад Максимилиан» одним ударом в борт броненосного фрегата «Ре д'Италия» пустил его на дно морское.

— Уточняем: австрийцы смогли таранить этот итальянский броненосец только по одной хорошо известной причине. У «Ре д'Италия» артиллерийским снарядом был поврежден руль, и фрегат потерял управление.

— Но разве подобные случаи не могут происходить в морских битвах наших дней? Вполне могут.

— Вряд ли, лейтенант Макаров. Сейчас корабельная артиллерия стала мощней, а броненосцы более маневренными кораблями.

— Все равно броня пробивается не только орудийным снарядом или миной. Она спасует и перед стальным тараном броненосца. Только надо уметь провести таранную атаку.

— Как учит балтийскую эскадру адмирал Бутаков?

— Именно так. Использование таранов в морском бою он считает полной реальностью. И в этом я ему сторонник...

Макаров понимал практическую значимость и других бутаковских нововведений на броненосных кораблях Балтийского флота. Чего, например, стоило введение «системы аппаратов автоматической стрельбы» офицера Давыдова или «учебных стволов» для обучения комендоров, предложенных капитан-лейтенантом Акимовым, специальных циферблатов с передвигающимися стрелками для обозначения дистанций до цели, заменявших собой голосовую передачу от дальномера к орудиям.

В одном из разговоров с адмиралом Бутаковым лейтенант Макаров, пользуясь известной благосклонностью флотского начальника к себе, спросил эскадренного начальника:

— Григорий Иванович, позвольте уяснить одну вашу мысль, которую вы высказали в последнем приказе по эскадре.

— Какую же?

— Вы, ваше превосходительство, приказали на ряде кораблей эскадры пополнить штаты машинной и кочегарной команд механиками-кондукторами и юнкерами. С какой целью дано такое новшество в корабельных штатах?

— Я считаю, что управлять паровыми машинами механики-кондукторы и корабельные юнкера должны без помощи матросов. Ведь их профессиональная подготовка несомненно выше рядовых. А вы как считаете, лейтенант?

— Согласен с командиром эскадры. Механик-кондуктор служит на корабле долгосрочно.

— Кондуктор машинных и кочегарных команд должен стоять на голову выше подчиненных ему нижних чинов. На то он и носит унтер-офицерские звания.

— А как же понимать ваши повышенные требования к старшим офицерам броненосцев?

— Старший офицер и в бою, и в мирное время должен быть в состоянии в любой час заменить командира корабля. Этого требовал от нас еще флотоводец Федор Федорович Ушаков. Его науку нам надлежит помнить всегда.

— Не в порядке лести, Григорий Иванович. На эскадре ушаковскую науку теперь называют бутаковской.

— Вот это зря, господа начинающие лейтенанты. Крымская слава Бутакова никак не сродни славе Ушакова в турецких войнах. Одно дело командир парохода-фрегата, другое дело — командующий Черноморского флота.

— Флота парусного, ваше превосходительство.

— Ну и что, что парусного. Тогда была эпоха парусов, а война на море своей значимости от того не теряла.

— Потому в ваших приказах и говорится, что любой корабельный офицер должен знать свое судно лучше нижних чинов.

— Точно так. Я и в других приказах по эскадре буду постоянно напоминать, что каждый морской офицер должен быть лучшим матросом и лучшим боцманом своего судна. Согласны вы со мной? Или почему-то нет?

— Как не быть согласным, Григорий Иванович. Ведь только в таком случае офицер имеет нравственное право требовать от подчиненных всего того, что приходится исполнять нижнему чину.

— В таком случае я признателен вам за понимание моих нововведений. Всем бы так думать на эскадре...

Когда адмирал Г. И. Бутаков начал ратовать за подготовку флотских специалистов-минеров, Макаров оказался среди первых, кто поддержал такое предложение. Более того, лейтенант стал лучшим практиком использования минного оружия в ходе Русско-турецкой войны 1877–1878 годов. Но Степан Осипович пошел дальше своего учителя в вопросах минной войны на море, начав разрабатывать еще в предвоенные годы основы ее тактики.

В чем же состояла суть «безумства» макаровского проекта? Хорошо знакомый с отечественной военной историей, он усвоил истину, что русские всегда успешно вели партизанскую борьбу против безусловного сильнейшего врага. Примеров тому он знал много: смоленские «громленные мужики-шиши» Смутного времени, партизаны, истощившие Великую армию императора французов Наполеона Бонапарта в 1812 году и «поспособствовавшие» ее гибели на заснеженных полях России.

И посему Степан Осипович, обзрев отечественное прошлое с его «партизанщиной», заявил балтийскому флотскому начальству:

— Минная война на море тоже есть партизанская война. Это та же брандерная война, та же вылазка на врага. Мины знаем как оружие морской защиты. А теперь они будут оружием нападения...

— Партизанство на море?!

— А почему бы и нет. Ведь сам Михаил Илларионович Голенищев-Кутузов, князь Смоленский во время Русского похода императора французов Наполеона Бонапарта брался за дело создания армейских летучих партизанских отрядов.

— Но то была война на суше. Денис Давыдов и Сеславин сражались в лесах, во вражеском тылу, на дорогах. Там каждая березовая роща могла быть засадным местом.

— А разве морские коммуникации не те же дороги? Не те же вражеские коммуникации?

— Но море не лес, где можно устроить засаду, поджидая подхода неприятельского отряда.

— Не надо пытаться вести засадное дело в море. Надо самим искать в нем врага и бить его там, где с ним вы встретились. У своих берегов, а еще лучше — у неприятельских.

— Почему лучше всего у неприятельских берегов?

— А все потому, что возле них он и не ждет наших партизанских нападений...

«Безумство» идеи лейтенанта заключалось в следующем. Он предлагал создать невиданный доселе боевой корабль из быстроходного торгового парохода, вооруженного... паровыми катерами с шестовыми минами. То есть имеющими в качестве оружия нападения длинные шесты в 8–10 метров, несущие на конце мины с 40 килограммами пироксилина. Сам пароход выполнял для маленьких катеров роль «матки»-перевозчика.

Ошеломлял и сам способ атаки таким невиданным оружием — катером или пароходом-маткой. Им следовало под пушечным и ружейным огнем неприятеля прорваться к вражескому броненосцу и нанести удар по корпусу шестовой миной. Взорвавшись на глубине около двух метров ниже ватерлинии, в том месте, где корпус корабля не защищен броней, мина могла сделать огромную пробоину и вывести броненосец из строя. Или, что виделось вполне реальным, даже потопить его. Предлагалось применять и буксируемые мины, которые получили название «крылаток».

Вне всяких сомнений, каждая такая атака являлась настоящим подвигом людей отважных и, говоря без всякой ложной скромности, патриотов своего Отечества. Поэтому и поразила сослуживцев Макарова, командование флотом Балтийского моря, чинов Морского министерства и Адмиралтейства крайняя смелость цели, которую ставил перед собой «неуемный» лейтенант:

— Одно дело вести артиллерийскую дуэль и идти на таран вражеского корабля. А делать из мины наконецник для шеста?!

— Неужели этот лейтенант не понимает, что чем ближе минный катер к вражескому судну, тем больше он становится мишенью для турецких пушек и ружей...

— В Европе нас поднимут на смех, если мы будем воевать с броненосцами минами на деревянных шестах...

— Не поднимут, если мы будем побеждать...

Макаров предлагал нападать на неприятельскую эскадру по ночам у своих и турецких берегов и в открытом море. Но только по ночам, поскольку атака минными паровыми катерами в светлое время суток становилась преступной бессмыслицей.

Флотский офицер предлагал и тактику ведения такой «нападательной» минной войны на Черноморье. Не ждать нападения врага, а самому искать встречи с ним в любых уголках Черного моря. Превращать ночи на море в часы, которые несли опасность для турок. Сеять в неприятельских экипажах страх и панику, неуверенность в безопасности якорных стоянок даже в собственных гаванях, вдали от российских берегов.

Автору небывалого минного проекта пришлось «выдержать» не одну беседу на самом высоком начальственном уровне. Приходилось разъяснять, доказывать, убеждать:

— Скажите, Степан Осипович, сколько шансов имеет хрупкий паровой катер, чтобы сойтись вплотную с мощным даже только по виду броненосцем?

— Весьма мало. Все зависит от обстоятельств проведения минной атаки.

— Каких, например?

— Во-первых, действий парохода-носителя минных катеров. Во-вторых, от бесстрашия, инициативности командира катера. И выучки экипажа миноноски. В-третьих, от погодных условий ночного моря. В-четвертых, от способности защищаться противной стороны.

— Что вы понимаете под действиями парохода-матки?

— Координацию его рейдов в ночном море с погодными обстоятельствами. Умение точно выходить к местам наиболее вероятных якорных стоянок турецких броненосцев.

— А что вы понимаете под способностью экипажа турецкого броненосца защищаться?

— Только умение сражаться при виде опасности.

— Хорошо. Минный катер прорвался сквозь пушечную пальбу и ружейные пули к броненосцу и нанес удар шестовой миной по корпусу броненосца. Но ведь от близкого взрыва сорока килограммов пироксилина может пострадать и наш катер.

— Безусловно. Но на войне надо рисковать.

— В таком случае, какие шансы экипаж катера имеет, чтобы уцелеть после взрыва?

— Таких шансов он будет иметь в случае успешности минной атаки совсем немного. И еще меньше при ее безуспешности. Вражеские пушки могут расстрелять катер.

— Тогда на что можно рассчитывать нашим храбрецам?

— Только на собственную смелость. Известно, что она и большие города берет.

— Где вы намерены атаковать врага по ночам? Ведь далеко заходить слабо вооруженному пароходу опасно.

— На всей экватории Черного моря. Атаковать турок следует всюду. Только тогда можно добиться побед. И прежде всего на армейских морских флангах и у турецких берегов.

— Босфор будет доступен вашему минному пароходу?

— Будет. Вне всяких сомнений...

Убеждать в практической реальности минного проекта его автору приходилось в столице и Кронштадте очень многих. Не только начальников, но и своих сослуживцев. И лейтенант добился желаемого, переубедив и убедив если не всех, то большинство своих оппонентов. Впоследствии Степан Осипович Макаров не без горечи и гордости скажет:

— Верите ли, за всю мою жизнь не проявил я столько христианского смирения, как за эти два месяца. Иной раз не только язык — руки так и чесались...

Справедливость требует сказать, что не один лейтенант Степан Макаров предлагал проект использования быстроходных пароходов «Р. О. П. и Т». («Русского общества пароходства и торговли») для несения в условиях войны на море крейсерской службы. Был осуществлен и столь же интересный проект офицера Н. М. Баранова, который состоял в том, чтобы, укрепив пароходную палубу системой пиллерсов и распорок, поставить на нее сильные орудия для стрельбы преимущественно навесным огнем.

Николай Михайлович Баранов был хорошо знаком Макарову, а война на Черном море сдружила их. Он, как и Степан Осипович, отличался тягой к науке и изобретениям. Был известен изобретением заряжающегося с казны ружья, которое со временем было принято на вооружение корабельных экипажей.

С началом Русско-турецкой войны Баранов получил в командование коммерческий пароход «Весту» и приспособил его для несения крейсерской службы. Под командованием Баранова «Веста» участвовала в крейсерстве у анатолийских и румелийских берегов, действуя совместно с пароходом «Владимир» и царской яхтой «Ливадия» в одном отряде. После этого похода «Веста» возвратилась в Севастополь.

Выйдя в самостоятельное крейсерство к румелийским берегам, «Веста» 11 июля 1877 года милях в 40 от Кюстенджи встретилась с турецким броненосцем «Фехти-Буленд». Более сильный неприятель начал погоню за русским торговым пароходом. Начался знаменитый в истории войн на море артиллерийский поединок. Огневой бой длился пять часов, и турецкому броненосцу, в который попало немало снарядов из орудий «Весты», пришлось бежать восвояси.

В ходе морского боя на пароходе-крейсере погибло 2 офицера и 9 матросов, 5 офицеров и 15 матросов были ранены. Командир славной «Весты» был произведен в капитаны 2-го ранга, пожалован придворным званием флигель-адъютанта и награжден военным императорским орденом Святого Георгия 4-й степени.

В августе того же 1877 года пароход «Веста» под командованием Баранова блестяще выполнил рискованную операцию по перевозке десантного отряда из Гагры в Новороссийск.

В декабре Николай Михайлович Баранов, командуя вооруженным пароходом «Россия», совершил удачный крейсерский набег к Пендераклии. Там русские моряки захватили «приз»: турецкий пароход «Мерсина», на котором находилось около 800 султанских солдат и офицеров. Целый табор (батальон) анатолийского низама (ополчения). Неприятельское судно с военнопленными было доставлено в Севастополь. За эту блестящую операцию Георгиевский кавалер Баранов получил звание капитана 1-го ранга.

«Мерсина», как трофейное судно, получило новое имя — «Пендераклия». Она была вооружена пушками, минами и двумя минными катерами и вошла в состав русского Черноморского флота как крейсерский корабль.

Болезненно воспринимавший слухи, ходившие по поводу морского боя парохода «Весты» и турецкого броненосца «Фехти-Буленд», Баранов потребовал над собой следствия и суда. Они закончились неблагоприятно для капитана 1-го ранга Баранова: он был вынужден оставить флотскую службу по собственной воле.

Немного послужив еще в сухопутной армии в полевой пехотной артиллерии, Баранов совсем оставил военную службу. После этого он занимал должности исполняющего делами ковенского губернатора, Санкт-Петербургского градоначаль-

ника, губернатора в городах Архангельске и Нижнем Новгороде. Дослужился до звания генерал-лейтенанта и был назначен по указу императора сенатором.

Николай Михайлович Баранов на гражданском поприще больше всего прославился на должности нижегородского губернатора. Он резко отличался среди прочих руководителей российских губерний тем, что решительно брал на себя ответственность и не менее решительно защищал перед столицей своих подчиненных.

Герой Русско-турецкой войны первым в стране во всеулышание назвал «последствия неурожая» 1891 года голодом, с которым боролся так, как того требовали чрезвычайные обстоятельства. Спасая Нижегородскую губернию от начавшегося было голода, решительный в поступках Баранов действовал, как тогда говорили, «вне закона».

Когда в 1892 году в Нижнем Новгороде началась эпидемия холеры, губернатор боролся с ней, как с голодом. По его приказу на Волге были созданы плавучие госпитали-бараки. Когда мест в них для людей, заболевших холерой, стало не хватать, Николай Михайлович отдал под холерный госпиталь собственный дом — губернаторский дворец.

Когда возникла реальная опасность холерных бунтов в Нижнем Новгороде, губернатор Баранов отдал публичный приказ:

— Зачинщиков бунта повешу на глазах у всех и на том месте, где они будут схвачены...

После такого губернаторского приказа только-только начавшиеся холерные бунты в городе и сельских уездах прекратились сразу. Ибо нижегородцы знали, что у Баранова слова не расходятся с делом. Именно потому он получил у горожан прозвище «Наш орел».

Все же светлая память о герое Русско-турецкой войны капитане 1-го ранга, Георгиевском кавалере на русском флоте осталась. В честь его один из эскадренных миноносцев флота Черного моря носил имя «Капитан-лейтенант Баранов».

Флотского офицера Баранова роднило с Макаровым многое. Во-первых, их карьера началась с головокружительной быстроты в морской войне против турок на Черноморье. Во-вторых, они оба были великими тружениками и изобретателями. И в-третьих, обладали редким талантом организаторов военного дела и администраторов.

Нельзя не сказать и том, что «безумная» идея лейтенанта Степана Макарова строилась не на пустом месте. Минное оружие в войнах России уже использовалось. Вернее — испытывалось.

Впервые русские воины применили мину во время первой екатерининской Турецкой войны 1768–1774 годов. Тогда была предпринята попытка взорвать с помощью плавучей мины наведенный неприятелем через реку Днестр понтонный мост близ города-крепости Хотина.

Идея минной войны оказалась весьма привлекательной и перспективной. В 1807 году полковник русской армии И. И. Фитцум разработал первый, пусть и далекий от совершенства, проект подводной мины с электрическим взрывателем.

Еще не завершилась Отечественная война 1812 года, а выдающийся отечественный ученый П. Л. Шиллинг предложил применять для подрыва подводных мин гальванический элемент. Предложенное им новшество находилось на уровне большого научного открытия.

Различные вопросы морского минного дела волновали в России многих видных ученых. Ими занимались среди прочих академик Б.С. Якоби, изобретатель подводной лодки и самодвижущейся мины (то есть торпеды) И. Ф. Александровский, изобретатель различных типов мин А. П. Давыдов. Последний в 1856 году изготовил новый образец ударной мины с механическим запальным устройством. Это был прообраз современной морской мины. Большое внимание минному оружию уделял адмирал А. А. Попов, который в этой отрасли военно-морского дела сделал немало ценных предложений.

В годы Крымской войны минное оружие нашло довольно широкое применение на Балтийском и Черноморском флотах. Достаточно привести такой пример: только для обороны Кронштадтской морской крепости от действий союзного флота Англии и Франции, имевшего в своем составе большое число парохо-до-фрегат, было выставлено свыше 450 одних только гальванических мин.

Постановка минных заграждений русскими моряками в ходе Крымской войны выглядела для неприятельского союзного флота Англии и Франции впечатляюще. Минные поля укрылись под водой у Кронштадта, Ревеля, Дюна-

мюнде (Усть-Двинска), Свеаборга, Керчи. А устья судоходных рек Дунай, Днепр и Днестр были надежно защищены подводными фугасами. Именно минные постановки стали самым серьезным препятствием для действий вражеского флота на Балтике против берегов России.

В 1854 и 1855 годах союзный англо-французский флот численностью около ста вымпелов вторгнулся в Финский залив и пытался атаковать со стороны моря крепости Кронштадт и Свеаборг. Надежной преградой для неприятеля стали выставленные у Кронштадтской морской крепости 1865 мин, а у Свеаборга — 994 мины. Они ставились со специально оборудованных пароходо-фрегатов, барж, паровых катеров и шлюпок.

Результат не заставил себя ждать. В июне 1855 года при ведении разведки вблизи Кронштадта на русских минах подорвалось четыре неприятельских корабля. После длительного бездействия неприятельскому флоту пришлось уйти из Балтики в свои базы с большим позором.

На Черном море благодаря оборонительным минным постановкам удалось уберечь портовые города Херсон и Николаев. Хотя союзники — англичане и французы — и захватили с помощью броненосных плавучих батарей соседний Кинбурн с его давно устаревшими крепостными укреплениями. Но от кинбурнской победы неприятелю прокала оказалось мало.

Россия одной из первых стран стала самым серьезным образом готовить специалистов минного дела. В 1874 году в ее столице открывается Техничко-Гальваническая школа. В ее стенах вместе с армейскими саперами обучались и флотские офицеры, по собственной воле изъявившие желание стать минерами.

В конце того же года в Кронштадте по инициативе адмирала А. А. Попова учреждаются Минные офицерские классы и Минная школа. В этой школе проходили профессиональное обучение флотские нижние чины — унтер-офицеры и матросы «минного дела». Первый выпуск школы составил 29 моряков-минеров. Макаров потом скажет о них:

— Это были действительно первопроходцы минной науки флотского дела. И что вне всякого сомнения — они видели будущее минной войны на море.

Минная война на море становится одной из ведущих отраслей теории и практики военно-морской науки. Становится все больше изобретателей в этой области. Так, офицер по морской части капитан-лейтенант Бурачек предложил устанавливать на парусно-гребных таранных баркасах специальные откидные шесты, к которым можно было прикреплять морские мины. Предложение проверили на практике: поставленные опыты «одиночного таранного боя» дали неплохие результаты. Они проходили в присутствии вице-адмирала Г. И. Бутакова, прозорливо видевшего в минном оружии и миноносных кораблях большое будущее.

Личность Григория Ивановича Бутакова в отечественной военной истории во многом созвучна личности флотоводца Макарова. Последний, надев адмиральские эполеты, не уставал напоминать подчиненным и флотскому начальству действительно пророческие слова:

— Помни войну!

Так же и вице-адмирал Бутаков постоянно повторял в обращении к военным морякам слова:

— Помни на войне про решающие полчаса.

Вне всякого сомнения, любознательный лейтенант Степан Макаров прекрасно знал предысторию отечественного минного дела. Заслугой его стало то, что он на основе известных ему достижений в минном деле сумел создать собственное, «макаровское минное оружие». Более того, «безумный» своей идеей флотский офицер опробовал минное оружие в войне на море с таким поразительным успехом, которого от него не ожидали даже сподвижники. И совсем никак неприятель.

...В кабинетах Морского министерства макаровский проект обсуждался долгих два месяца. Знали о нем и в Зимнем дворце, в императорском кругу. Дело сдвинулось только тогда, когда проект поддержал главный командир Черноморского флота и портов адмирал Николай Андреевич Аракс. Он поручался перед Адмиралтейством за проект недавно подчиненного ему офицера.

Аракса, «ухватившегося» за «безумную» идею балтийского лейтенанта, можно было понять. Адмирал отвечал за безопасность Черноморского побережья России: за Крым с Севастополем, портовые города Одессу и Николаев, Новороссийск и Керчь, за Керченский пролив в Азовское море.

А чем было защищать пределы государства против броненосной армады Турции в случае начала войны?

Аракс ставил вопрос перед армейским командованием о возведении береговых батарей для защиты черноморских портов, но ту затянувшуюся на несколько месяцев дискуссию по служебной переписке он проиграл:

— Армия просто не имеет такого числа тяжелых полевых орудий на требуемые вами береговые батареи.

— Но тогда черноморские порты и прибрежные города останутся без единственной для них защиты.

— Почему же единственной? А где же Черноморский флот? Ведь Парижская конвенция нами порвана?

— Черноморский флот сегодня на чертежах. Броненосных кораблей у меня нет. И в ближайшее время они не ожидаются. С Балтики, как вы знаете, через черноморские проливы их перегнать нельзя. Турки их просто не пропустят.

— А как же круглые броненосцы адмирала Попова? О них столько ходит разговоров.

— Это корабли береговой обороны, и их у нас только два. На все Черноморское побережье России двух «поповок» не хватит. К тому же они очень тихоходны.

— Тогда используйте арсеналы Севастополя. В них же должен быть запас артиллерийских орудий.

— Такого запаса нет. Севастопольские арсеналы после Крымской войны не восполнялись. Согласно все той же Парижской конвенции.

— Изыскивайте артиллерийские средства на флоте, на Балтике, в крепостном Кронштадте, наконец.

— Там недокомплект всего в собственных морских крепостях. Выделить Черноморскому флоту балтийцы могут только самое малое число орудий и людей.

— Все же мы, армия, вам помочь не сможем. Полевая артиллерия должна воевать на берегах Дуная, а не сторожить курортные города Крыма.

— Может ли разрешить мой наболевший вопрос ваш военный министр Милютин?

— Не сможет. Он перед государем отвечает прежде всего за боеспособность сухопутной армии. Ей воевать на полях и ей решать исход войны...

Престарелый адмирал еще хорошо помнил бомбардировку англо-французами морской крепости Севастополь. Но тог-

да Черноморский флот был не мал числом, хотя в нем имелось мало пароходо-фрегатов, а все линейные корабли были парусными, уже устаревшими морально и технически. Сейчас же под флагом адмирала Аракса такого количества судов, даже морально устаревших, просто не находилось.

Из столицы от главного командира Черноморского флота и портов требовали многого. Больше всего озаботила адмирала Аракса «Записка» за № 329 от военного министра и реформатора Дмитрия Алексеевича Милютина, одного из последних в истории России генерал-фельдмаршалов.

Записка была передана адмиралу после совещания в Ливадии по поводу ожидавшейся войны с Турцией, на которой присутствовал император Александр II. Среди прочего в записке говорилось:

«Следует принять меры к быстрому, в случае надобности, ограждению минами не только Керчи и входа в Буго-Днепровский лиман, но также Севастополя и Балаклавской бухты и Одесского порта. Для сего немедленно увеличить личный состав находящейся в Керчи минной команды до 15 офицеров и 200 нижних чинов и распределить эту команду по всем означенным приморским пунктам».

Не менее озадачивала командующего только-только начинающим набирать «броненосную силу» Черноморским флотом «Инструкция для сбора войск на случай появления неприятельского флота под Очаковом». Среди прочего в ней требовалось и такое:

«...В случае появления неприятельского флота перед г. Очаковом... бой тревоги начинается, когда будут поданы сигналы. Днем тревогу начинают бить, когда на телеграфной башне будут подняты два шара...»

Черноморский флот готовился к войне, как мог: исходя из своих реальных возможностей. По всему российскому побережью появились наблюдательные посты. Они обеспечивались телеграфной и визуальной связью. Теперь неприятельский флот, однажды замеченный, не мог «бесследно» пропасть и внезапно оказаться в какой-нибудь другой точке у берегов противной стороны.

Прибрежные воды у важнейших портов делились на заранее пристрелянные квадраты, которые за номерами заносились в сигнальные книги. На сухопутные батареи на берегу прикомандировали флотских артиллерийских офи-

церов из числа более опытных. Им отводилась роль корректировщиков пушечного огня по морским целям.

В ночное время рейды и районы минных заграждений освещались прожекторами, установленными на судах или на берегу. Входы в гавани закрывались боновыми заграждениями — большими бревнами, скрепленными между собой цепями или канатами. Речь в первую очередь шла об Одесской гавани, всегда полной коммерческих судов, и Севастопольской бухте, наиболее притягательных целях для турецкого броненосного флота.

Для усиления обороны портовой Одессы, совершенно открытой со стороны моря, туда были переведены две броненосные «поповки». Своим внушительным видом и калибром корабельных орудий (о чем турки не без помощи англичан знали с достоверной точностью) они могли отпугнуть неприятельскую броненосную эскадру. Для защиты города было оборудовано шесть плавучих артиллерийских батарей, стоявших на якоре у самого берега в назначенных местах.

Артиллерийские «возможности» Черноморского флота на том почти исчерпались. Если не считать, разумеется, четырех батарейных бронированных плотов, которые поставили за минными заграждениями у Очакова и Керчи. Эти минно-артиллерийские позиции были очень важны. Первая стерегла вход в Днепровско-Бугский лиман, в глубине которого находился город Николаев с его судостроительными верфями. Вторая сторожила вход в Керченский пролив, вход во «внутреннее» Азовское море.

Может быть, поэтому обеспокоенный надвигавшейся военной грозой вице-адмирал Аракс так обрадовался после ознакомления с папкой, надпись на которой гласила: «Дело лейтенанта С. О. Макарова». Николай Андреевич во всеуслышание сказал:

— В дерзком предложении этого лейтенанта превратить коммерческий пароход в минный крейсер есть бесспорное зерно истины. Макарова надо брать с Балтики к нам. И не медля.

Не понимающих предвоенную ситуацию в черноморском флотском штабе не нашлось. Уже одно это стало большим благом для пробивающегося в волонтеры балтийского лейтенанта. Вице-адмирал Аракс приказал своему флаг-офицеру:

— Телеграфируйте в Кронштадт за моей подписью. Лейтенанту Макарову прибыть в Николаев на скорую войну.

Прибывший из Кронштадта в город Николаев-на-Буге лейтенант Степан Макаров имел продолжительную беседу с адмиралом в его служебном кабинете. При разговоре присутствовал помощник Аракса, ведавший постановкой минных заграждений, капитан 2-го ранга Иван Михайлович Диков:

— Господин лейтенант, извольте доложить нам суть вашего предложения.

— Ваше превосходительство, быстроходный гражданский пароход нашими трудами превращается в минный корабль. История пока не знает подобных примеров, но переоборудование судна много времени, по моим расчетам, не составит. И больших казенных средств не потребует.

— Почему?

— В работах примет участие экипаж военных моряков. Поэтому излишних трат казенных денег не предвидится.

— Как вы видите атаки турецких броненосцев таким минным пароходом?

— Действия такого парохода, отданного под мою команду, могут быть двух родов. Нападение на вражескую эскадру у наших берегов и берегов неприятельских. Атака будет производиться катерами и пароходом.

— Вы продумали минное оружие для атаки?

— Да. О нем изложено в моей докладной записке. Мины будут шестовые и буксируемые.

— Я думаю, Степан Осипович, что вопрос о вашем назначении командиром мобилизованного коммерческого парохода — дело ближайших дней.

— Благодарю за доверие, ваше превосходительство.

— Как вы намерены решить вопрос с подбором экипажа?

— Брать буду только добровольцев, и офицеров, и нижних чинов. Один такой уже есть.

— Кто это?

— Лейтенант Измаил Зацаренный. Толковый минный офицер. Знающий и решительный. В Кронштадте закончил Минный офицерский класс.

— Что ж. Тогда разрешаю вам продолжить подбор охотников в экипаж минного парохода. Иван Михайлович Диков, присутствующий здесь, будет вам в этом деле помощником.

— Благодарю еще раз за оказанное доверие.

— Ну тогда — в добрый час. Идите и ждите приказа о вашем капитанском назначении.

Для лейтенанта Степана Макарова такие напутственные слова были равносильны одержанной победе над теми, кто не верил в него. Он завоевал доверие адмирала Аракса и ожидал получения под свое командование быстроходного коммерческого парохода.

Но все же справедливость требует сказать, что в этой победе решающим словом стало все же не слово главного начальника морских сил на Черном море. Писатель В. И. Семенов в своем блестящем очерке «Дедушка минного флота», опубликованном в журнале «Военный сборник» в 1909 году, говорил следующее:

«...молодой лейтенант Макаров осенью 1876 года начал осаждать начальство своими записками и докладами... проект посчитали неприемлемым, пока он не был одобрен генерал-адмиралом».

То есть одобрение пришло из уст великого князя Константина Романова, генерал-адмирала и главы Морского ведомства. Его слово стало решающим в черноморской судьбе Степана Осиповича.

В конце концов желаемое свершилось: лейтенант Макаров получил под свое командование действительно лучший пароход «Русского общества пароходства и торговли» «Великий князь Константин», принятый на военное время «в казну». Современный по конструкции, быстроходный, с еще не изношенной машиной. Над ним в торжественной обстановке был поднят военно-морской Андреевский флаг.

Впоследствии Степан Осипович, уже авторитетнейший флотский начальник в погонах вице-адмирала, скажет в одной из бесед:

— Судьба подарила мне в жизни два великих князя Константина.

— Первым был, вероятно, сам генерал-адмирал?

— Истинно он. Как подарок моей военной судьбе.

— Вторым, без сомнения, был ваш прославленный торговый пароход?

— Не один только. А с командой бесстрашных бойцов минной войны на море. Без экипажа любой корабль бездушен.

— И вы, Степан Осипович, как мы знаем, благодарны обоим великим князьям?

— Еще как! Они дали мне возможность защищать Отечество и честь русского флота в той войне.

— Турецкая война вас и прославила, ваше превосходительство.

— Не совсем так. Сперва война прославила пароход и имя великого князя, а потом только меня.

— Но так не справедливо?

— Почему? В морских войнах всегда первым произносится имя корабля, а уж потом, по случаю, имя его командира. Если он того заслужил своими трудами.

— Офицер Макаров такое право заслужил, бесспорно.

— Это еще должна доказать история. И память людская о прошедшей войне...

Всего в ведение Морского ведомства на случай войны с Турцией было передано больше десятка черноморских торговых пароходов, самых быстроходных и технически совершенных. Способных исполнять после вооружения роль или крейсеров, или сторожевиков. Здесь решающим становилась «ходкость» судна. Среди пароходов с «крейсерской» биографией были «Великий князь Константин», «Веста», «Владимир», «Аргонавт»...

О том, как готовился пароход «Великий князь Константин» к скорой войне и какие надежды связывал с ним в войне Степан Осипович, лучше всего свидетельствует письмо Макарова от 26 декабря 1876 года генерал-адъютанту Н. А. Араксу о проведенных работах. Письмо было отправлено фельдъегерской почтой из Севастополя в город Николаев, где находилась штаб-квартира главного командира Черноморского флота и портов. Оно заслуживает того, чтобы привести его полностью:

«Севастополь, 26 декабря 1876 г.
Пароход «В. кн. Константин».

Ваше превосходительство,
Николай Андреевич.

Вчера и сегодня работ не было, и потому все, что осталось неоконченным к сочельнику, не подвинулось вперед за эти дни праздников. Л. Г. Конкевич предупредил меня, что

он предполагает вести дело таким образом, чтобы остановить завод на все время от начала праздников и до 3 января.

Я не считал себя вправе настаивать, чтобы для одного моего парохода пускали в ход целый завод с уплатой от Морского ведомства, и потому усиленно хлопотал, чтобы все работы, требующие станков, были окончены к сочельнику. Таким образом, с завтрашнего дня будут у меня работать мастеровые на пригонке, сборке и клепке тех вещей, которые были еще ранее заготовлены.

Я надеюсь, что в три дня мы успеем окончить приспособления для подъема катеров и буксировке шестов и затем начну выходить на практику.

По настоящее время мы успели сделать следующие работы:

- 1) Комплектовать команду.
- 2) Приняли пароход с составлением новых инвентарей.
- 3) Разгрузили пароход и подняли на элинг.
- 4) Нагрузили канаты, якоря, 2000 пуд. баласту и пр., принял 22 000 пуд. кардиру в угольные ямы и трюмы.
- 5) Приняли провизию на 1 месяц.
- 6) Приняли арт-ю, штурм-ю и медиц-ю часть со шхуны «Туабсе».
- 7) Приняли 4 катера, исправили в них машины, перепробовали и приспособили для действия минами.
- 8) Заготовили и окончательно опробовали 12 мин Трумберга, 15 буксирных, 10 шлюпочных для шестов.
- 9) Сделали 4 буксирных шеста для парохода.
- 10) Сделали приспособления для их буксировки с вьюшками, блоками и пр.
- 11) Сделали, но не установили еще 2 носовых минных шеста для парохода, на подобие выстрелов.
- 12) Сделали, но не вполне установили 7 шлюпбалок для подъема 4 катеров.
- 13) Сделали приспособления на катерах для подъема их с машинами и котлами на боканцах.
- 14) Заготовили блоки, лопаря, гаки, и пр. для подъема шлюпок.
- 15) Приспособили кормовой трюм для помещения команды.
- 16) Исправили главную машину так, что она на пробе работала чрезвычайно спокойно и плавно, ход 11 с полови-

ной узл. при углублении 15 ф. кормой и 12 ф. носом. Полный поворот делает в 7 минут.

17) Сшили один пластырь.

18) Сделали приспособления, чтобы катера на подъеме при качке не бились о борт и чтобы не дергали очень сильно тали. Эти два приспособления значительно обеспечили благополучный спуск катеров на волнении и качке.

19) Исправили штур-трос и брашпиль, кат- и фиш-балки.

20) Устроили помещения для мин.

Все переименованные работы почти окончены, и надеюсь на этих днях совершенно окончить все и быть вполне готовыми. Как все будет окончено, я буду стоять в такой степени готовности, чтобы по телеграмме развести пар и идти в море немедленно. Чтобы лучше заняться делом, я по изготовлении думаю перейти на неделю в Камышевую или Стрелецкую бухту.

Я чрезвычайно счастлив, что ваше превосходительство разрешило остаться у меня на пароходе двум механикам от «Общества Пароходства и Торговли». Г. Пшенинский перебрал свою машину, очистил котлы и привел все в отличный вид, так что на пробном выходе в море в сочельник машина работала замечательно спокойно. Г. Сарудину, младшему механику, я поручил паровые механизмы всех катеров, которыми он занялся с истинною любовью. Покамест машинисты еще не приучились, г. Спрудин сам ездил на катерах, для того чтобы приспособиться к каждому механизму отдельно и затем научить машинистов. Самый капризный — медный катер «Чесма», у которого происходило вскипание в котле и не было достаточно питание котла эжектором. Сегодня была вторая проба этого катера, вскипание уже в гораздо меньшей степени и питание было отличное.

Медный катер так деликатен, что его нельзя поднимать обыкновенным способом. После продолжительного обсуждения вопроса я пришел к такому заключению, что так как у медного катера самый главный вес составляет котел с водой, то следует поднимать котел, который уже и поднимет катер. Легкость самого катерного корпуса дает возможность поднимать его за середину; тем не менее, чтобы напрасно не напрягать катер, я поднимаю его одновременно с котлом посредством особой эластичной жерди. Этот подъ-

ем на кране очень удался, буду пробовать его на шлюп-балках. Первый мой план подъема катера заключался в применении трех шлюп-балок, из которых средняя поднимала бы котел, а крайние — самую шлюпку. Этот план я оставил ранее, чем приступить к его разработке, потому что на практике будет почти невозможно держать все трое талей одинаково туго. Если при двух шлюп-балках одни тали будут слабее других, то катер опустится тою или другою оконечностью и этим уравнивает напряжение талей; если же при трех, крайние тали ослабнут, то катер повиснет на одних средних и может переломиться.

План действия минами

О действии катерами для совместного нападения я рассуждал вместе с моими офицерами, и если теперь еще преждевременно вырабатывать полную программу, то тем не менее общие основания выяснились.

Действия парохода «Константин» могут быть двух родов:

1) Нападение на неприятельскую эскадру, стоящую у наших берегов.

2) Нападение на неприятельскую эскадру, стоящую у неприятельских берегов или в открытом море.

В первом случае каждая из атакующих шлюпок может всегда найти спасение на берегу, и, следовательно, одновременно со шлюпками можно производить нападения и с пароходом.

Во втором случае пароход должен оставаться где-нибудь в стороне, чтобы служить местом убежища для шлюпок.

Нападение на эскадру, идущую в море, может быть и такое, и другое, смотря по обстоятельствам.

При нападениях у своего берега мы можем поступать так:

1) Спустить катера заблаговременно и вести их сбоку на буксире, подходя к рейду тихим ходом и держась по возможности поближе к берегу, чтобы не быть замеченными.

2) Когда неприятель откроет нас, то мы даем полный ход и бежим вдоль линии судов. Поравнявшись с первым судном, мы бросаем первый катер, поравнявшись со вторым, мы бросаем второй и т.д. Сбросив все четыре катера, пароход проходит к пятому судну и режет ему корму, чтобы утопить его миной на буксирном шесте.

Таким образом, почти одновременно производится нападение на пять судов. Пароход, употребив для пятого судна правый буксирный шест, нападает на шестое левым шестом, затем на седьмое — кормовым шестом и в восьмое и девятое бьет носовыми шестами, проходя так близко, чтобы задеть даже отчасти скулой.

Каждая шлюпка, взорвав мину под судном, на которое нападало, переходит к нападению на соответствующее судно второй колонны и затем на другие еще не потопленные суда.

Под каждое судно подводится только по одной мине; потоплено судно или нет, нападение на него без особой причины не возобновляется, вся операция должна кончиться в половину часа, в которые судно, получившее повреждение, может еще и не утонуть, тем не менее второе нападение на него излишне.

По окончании операции все собираются к определенному месту, шлюпки становятся на буксир к пароходу, который отходит на безопасное расстояние, чтобы поднять катера.

При нападении на эскадру у неприятельского берега я оставляю пароход на безопасном месте и затем уже отправлюсь сам с эскадрой шлюпок. Шлюпки будут идти одна за другой на буксире, для того чтобы ни при каких случайностях не разлучаться. Когда неприятельская эскадра будет открыта, я подтягиваю катера и передаю последние приказания об общем плане атаки и о месте сбора. Тихие шлюпки нападают на ближайшие суда, скорые на дальнейшие.

Работы по изготовлению парохода идут очень хорошо благодаря дружной работе всех моих офицеров, с которыми я не задумываюсь идти в самую сильную опасность.

С выражением глубочайшего уважения и
Совершенной преданности имею честь быть
Вашего превосходительства почтительный слуга
С. Макаров».

В экипаж минного парохода набирались только добровольцы, от которых не было отбою. Охотников повоевать в море нашлось среди военных и даже гражданских моряков немало. В числе первых вызвался старый товарищ Макарова — лейтенант Измаил Зацаренный. Экипаж парохода знал, на что он идет, и командир «Константина» не обманывал подчиненных, будучи сам готов разделить с ними судьбу корабля.

Флотский офицер Макаров был воспитан на лучших традициях военных моряков России — петровских, ушаковских, лазаревских. Без громких фраз он всегда, до последнего мгновения своей жизни верил в лучшие качества флотских товарищей, верных славе Гангута и Чесмы, Наварина и Синопа.

Четыре месяца ушло на переоборудование парохода. Устанавливались шлюп-балки для подъема и спуска четырех паровых катеров — «Чесмы», «Синопа», «Наварина» и «Минера», сооружались артиллерийские погреба и ставились пушки, испытывались на прочность минные шесты. Тонкие деревянные стержни доставили много хлопот, часто ломались. Игались учебные тревоги, сколачивались экипажи катеров, отрабатывались атакующие приемы. «Константиновцы» учились воевать даже в ночные часы.

На учениях экипаж парохода прежде всего тренировался в спусках катеров на воду. Их спускали на воду даже при скорости хода «Великого князя Константина» в шесть узлов. Много лет спустя Степан Осипович вспоминал о тех предвоенных днях:

— Подъем всех четырех катеров от команды «все наверх» до команды «стоп тали» требовал семи минут времени.

Изобретательный ум лейтенанта не раз удачно «срабатывал» в те дни. Так, он нашел хитроумное инженерное решение для обеспечения внезапности минной атаки: вода в котлах катеров нагревалась от паровой машины «Великого князя Константина». После этого катера спускались на воду, в считанные минуты поджигались топки и можно было на всех парах идти в атаку на врага. Тот, естественно, не мог ожидать такой резвости от противника.

12 апреля 1877 года официально началась Русско-турецкая война. Макаровский пароход-миноносец был готов по первому приказанию выйти в открытое море и сразиться с врагом. Помимо главного вооружения в виде девяти шестовых цилиндрических мин с автоматическими замыкателями, «Великий князь Константин» имел четыре девятифунтовых нарезных орудия и одну шестидюймовую мортиру. То есть был достаточно хорошо вооружен артиллерией для несения крейсерской службы.

Помимо «Великого князя Константина» перед самой войной на Черном море было вооружено еще шесть ком-

мерческих пароходов. В официальных документах новоиспеченные крейсера военного флота получили название «активных пароходов».

В составе флота Черного моря было составлено крейсерское соединение. В него вошли четыре «активных парохода»: «Владимир», «Веста», «Аргонавт» и «Россия», и суда собственно Черноморского флота — царская яхта «Ливадия» и военный пароход «Эльбрус». Макаровский крейсер в состав отряда не включили, что обеспечивало ему на самое ближайшее будущее немалую самостоятельность.

Макаров отстаивал как только мог военное предназначение своего вооруженного парохода, детища своих научных изысканий и изобретательства. Он заявлял и начальникам, и сослуживцам по капитанскому мостику:

— Мой «Константин» есть крейсер будущего флота. Он не артиллерийский корабль, а минный крейсер.

— Миноносный пароход есть оружие только наступательного рода. Но никак не оборонительного.

— «Константин» будет страшен для турок после первой же удачной минной атаки. В этом вы, коллеги, еще убедитесь воочию. И Гобарт-паша тоже...

Но главную силу вооруженного парохода составляли, конечно, не его артиллерия, а паровые минные катера. Их на борту судна было четыре: «Чесма», «Минер», «Синоп» и «Наварин». Три из них получили имена в честь славных побед русского флота над турецким.

Пароход стал гордостью для всех членов его экипажа в годы войны. Лейтенант Измаил Зацаренный в последующем в статье «Заметки по минному делу на пароходе «Великий князь Константин» с гордостью писал:

«Этот пароход, единственный в своем роде по идее и исполнению не только в нашем, но и в иностранных флотах, давал в течение почти двух лет много тем для разговоров, даже и не в морском обществе».

Получив извещение о начале войны, командир «Великого князя Константина» выстроил экипаж на верхней палубе, подняв его на ноги сигналом боевой тревоги. Лейтенант Макаров, названный впоследствии «дедушкой минного флота», взволнованно обратился к подчиненным:

— Война объявлена, братцы! Россия вновь воюет с Турцией!..

Ответом на эти слова было полное молчание. Небольшой строй экипажей «Константина» и четырех минных катеров замер на месте, вслушиваясь в долгожданные слова.

— Знайте и помните, что наш пароход есть самый сильный миноносец в мире. Одной нашей мины совершенно достаточно, чтобы утопить самый большой броненосец. Клянусь вам честью, что я не задумаюсь вступить в бой с целой турецкой эскадрой. И что мы дешево не продадим нашу жизнь!..

Ответом на такие слова было громогласное, протяжное и главное — дружное «ура». Оно эхом разнеслось над почти пустынной Севастопольской бухтой.

Возгласы «ура» неслись и с других черноморских кораблей, и с берега, с крепостных батарей. Там тоже объявлялось командами о начале войны с Турцией, которая, впрочем, уже «состоялась» на дунайских берегах и водах. Высочайший манифест императора Александра II лишь фиксировал уже случившееся.

Вооруженный гражданский пароход «Великий князь Константин» готовился к первому поиску броненосного неприятеля. Его командир больше всего опасался случайности в ходе первой минной атаки. В макаровском приказе на сей счет говорилось:

«...Наш успех верен, но может случиться, что из-за какой-нибудь мелочи, из-за какого-нибудь бензеля произойдет неудачный взрыв. На эти-то мелочи я обращаю внимание всех служащих на судне. Я надеюсь, что всякий с любовью и точным спокойствием осмотрит свою часть».

Лейтенант Макаров сразу же сделал запрос в штаб флота Черного моря, прося «добро» на первый рейд в поисках турецких броненосцев у Севастополя и Балаклавы. Но в ответ командир «Великого князя Константина» получил довольно сдержанную депешу:

«Просимое вами разрешение может быть дано только высочайшим соизволением, о чем представляю. Прошу выжидать моих распоряжений.

Аракс».

С началом официально объявленной войны турецкие броненосцы без малейшего опасения пошли к Кавказскому побережью России. Жестокой бомбардировке с моря подверглись города Поти, Гудаута, Очемчира, Сухум-Кале

(Сухуми). На их улицах рвались крупнокалиберные артиллерийские снаряды и рушились дома горожан. Однако ожидаемого турками большого ущерба российские города так и не понесли.

Султанская броненосная эскадра под командой Ахмед-паши и британских офицеров-наемников открыто хозяйничала на просторах Черноморья. Отпора она нигде не встречала, если не считать огня немногих береговых батарей.

В изготовившийся к войне Севастополь с Черноморского побережья приходили телеграммы одна тревожнее другой, «дышавшие» войной на море. Раздосадованный командир вооруженного парохода «Великий князь Константин» держал в собственных руках не одну из них:

«...Турецкая эскадра подошла к Гадаутам, обстреляла это селение и высадила, как говорят, до 1000 прежних переселенцев с Кавказа...

На другой день, с 3 до 6 часов вечера, неприятельские суда бомбардировали Очемчиры и повредили в этом селении несколько домов...»

«2 мая пять турецких броненосцев бомбардировали Сухум в течение двух с половиной часов; часть города значительно пострадала; но попытка десанта блистательно отражена пятью ротами и двумя орудиями. На улицах осталось много неприятельских тел...»

Через три дня из абхазского города Сухуми в морскую крепость Севастополь поступила новая телеграмма:

«Неприятельская эскадра, усиленная двумя прибывшими пароходами, возобновила бомбардирование Сухума. Большая часть города сожжена и разрушена; войска наши вышли из него и расположились за речкой Маджара».

Затем в главную базу Черноморского флота пришли с Кавказа немногословные телеграммы о военных событиях 7 и 8 мая:

«На всем протяжении берегов наших, от мыса Адлера до Очемчир включительно (около 150 верст), турецкие суда продолжают бомбардировать и жечь беззащитные мирные селения».

В довершение всего султанское командование официально объявило, что воюющая Турция начинает «жесткую» морскую блокаду портов России на Черном и Азовском морях. Уже только одно такое заявление дышало са-

моуверенностью в собственной безнаказанностью в войне на море.

О событиях у российских черноморских берегов писали столичные и губернские газеты. Так, популярные для того времени «Московские ведомости» опубликовали «фронтальную» телеграмму из Одессы следующего содержания:

«...Ночью заметили турецкий военный пароход. На батареях была тревога. Море ночью освещалось с батарей электрическим светом. Газовое освещение приморских улиц прекращено».

Разрешение же на первый выход в море лейтенант Макаров получил лишь спустя две недели после объявления войны. «Великий князь Константин», неся на борту все четыре минных катера, взял курс на юг, к берегам Аджарии, к Батуму. Именно там, в удобной и хорошо защищенной со стороны моря батумской бухте, базировался неприятельский броненосный флот. Оттуда до Черноморского кавказского побережья неприятелю было рукой подать.

Казалось, что весь Севастополь вышел на берег провожать смельчаков: желали удачи рейда и самое главное — победы. Приморский бульвар, Графская пристань, высоты — все было усыпано народом. Неслись крики:

— Победы вам, макаровцы! Победы!..

Первый рейд парохода больше напоминал поход по Черному морю в поисках броненосного неприятеля. Было осмотрено южное Крымское побережье. Потом минный корабль направился к Батуму, куда, по имевшимся сведениям, султанское командование перебрасывало армейские войска на усиление своей Анатолийской армии, прежде всего Аджарского корпуса. Анатолийцы терпели от русских одно поражение за другим на Кавказском театре военных действий.

Война давала командиру боевого корабля особые права. По пути Макаров останавливал любые встречные суда, свои и иностранные, выясняя, где может находиться неприятельский броненосный флот. Однако капитаны судов невоюющих стран отговаривались незнанием.

Было решено идти к грузинскому побережью, к порту Потти, который представлял для турок несомненный интерес. Но и здесь, на потийском рейде, вражеских кораблей не оказалось. Турецкие броненосцы, побывавшие у Потти ранее, обстреляли город ночью из орудий и на рассвете уш-

ли в открытое море. Курс они держали к близким аджарским берегам.

Макаров, анализируя ситуацию, рассчитал, что турецкая эскадра может находиться только в Батуме. Она должна была, по всей вероятности, прикрывать левый приморский фланг Анатолийской армии и обеспечивать безопасность перевозок морем различных грузов, и прежде всего свежих войск.

Макаров собрал в своей каюте минных офицеров, которым предстояло совершить на паровых катерах минную атаку. Это были лейтенанты Зацаренный, Писаревский и мичман Подъяпольский. Перед собравшимися лежала карта района Батума. Командир парохода «Великий князь Константин» держал слово на импровизированном военном совете:

— После бомбардировки Поти турецкая эскадра, как сообщали с наших береговых наблюдательных постов, ушла в юго-западном направлении. По моему мнению, она укрылась в Батумской гавани, лучше которой в юго-восточной части Черного моря нет.

— Но ведь есть еще удобные турецкие порты западнее Батума. Синоп, например, или Трапезунд. Неприятель мог укрыться для стоянки и там.

— Сильные броненосцы там не будут отстаиваться. Оттуда далековато до кавказских берегов. И, ко всему прочему, без прикрытия с моря остается неприятельский приморский отряд, опирающийся на Батум.

— Значит, будем атаковать Батумский рейд?

— Да, его. Надеюсь, что там наши минные катера найдут для себя броненосные цели.

— Атака назначается под вечер или ночью?

— Ночью. Иначе нам будет трудно ускользнуть от погони, если таковая будет. В скорости мы можем потягаться с броненосцами, а вот в артиллерийском бою — нет.

— В атаку пойдут все катера?

— Все. Мое место старшего будет на «Минере». Действовать так, как мы учились в Севастополе. Вопросы есть?

— Нет, Степан Осипович.

— Тогда с Богом. Идите к подчиненным вам экипажам и готовьте людей и мины к бою. Я надеюсь на вашу отвагу и примерное геройство. Постарайтесь не оплошать.

В ночь на 1 мая «Константин», уменьшив ход, с большой штурманской точностью приблизился к батумскому побережью. В 9 часов 45 минут на расстоянии семи миль остановили машину. Море было пустынно.

При полной тишине все четыре катера спустили на воду, и они пошли в атаку на рейд Батума. Впереди шел «Минер», которым командовал сам Макаров. За ним следовал катер «Чесма» под командой минного офицера парохода лейтенанта Зацаренного. Далее двигались «Синоп» и «Наварин» с командирами лейтенантом Писаревским и мичманом Подъяпольским.

Экипаж каждого минного катера был небольшим. Помимо командира в офицерском звании, в экипаж входили лоцман из числа волонтеров, один машинист, один старшина и один минер. Все бойцы были только добровольцами или, как называли их в старой России до Первой мировой войны, — охотниками.

Вскоре на рейде замелькали топовые огни на мачте турецкого сторожевого парохода: зеленый, красный и белый. Неприятель так был уверен в собственной безопасности, что даже не соблюдал светомаскировку. Силуэт неподвижно стоявшего большого сторожевика заманчиво просматривался на фоне ночного неба.

Макаров приказал катеру «Чесме», обладавшему наилучшим ходом, первым атаковать вражеский сторожевик:

— Атакуй с ходу! Ты у нас самый быстроногий! Удачи тебе, «Чесма»!

Катер лейтенанта Измаила Зацаренного, опустив в воду пироксилиновую мину-«крылатку» и взяв ее на буксир, дал полный ход. Так началась первая минная атака в той войне. Лихая, бесстрашная, впечатляющая и для русских моряков, и для неприятеля, еще не знакомого с минной опасностью.

Катер, набирая скорость, смело пошел в атаку. Из трубы машины сыпались искры, шум морского прибоя не покрывал рокота несущегося на полном ходу катера. И Макаров, и лейтенант Зацаренный надеялись прежде всего на внезапность минной атаки, панику на вражеской эскадре и мастерство экипажа «Чесмы».

Катер едва виднелся среди небольших волн, напоминая для постороннего глаза темный предмет, который довольно ходко для морского судна продвигался вперед. За кор-

мой «Чесмы» пенился небольшой бурун. Это была буксируемая «крылатка», начиненная пироксилином, которая несколько тормозила ход парового катера. Зацаренный то и дело повторял своему матросу-минеру:

— Смотри за буксиром! Не утопи мину! Не дай бог, не получится атака!

— Не волнуйтесь, ваш бродь. В Севастополе нас известно чему учили без устали.

При приближении со стороны открытого моря неизвестного быстроходного судна на вражеском пароходе сыграли боевую тревогу. Вахтенные матросы, которые не дремали на посту, открыли по неизвестному паровому катеру стрельбу из ружей. Затем из пушек раздалось несколько картечных выстрелов. Со сторожевика повелась беспорядочная, беглая пальба по быстро увеличивавшейся в размерах цели.

«Чесма» удачно подвела мину под днище неприятельского корабля, но ожидаемого взрыва не последовало. Как потом оказалось, не сработал минный запал. Хотя в той лихой ночной атаке подчиненные Зацаренного действовали слаженно, отважно и решительно. «Чесма», которая шла на полной скорости, стала отворачивать в сторону.

Но тут случилось непредвиденное. Пароход дал задний ход и буксирный трос «крылатки» запутался в его колесе. Катер потащило к вражескому кораблю, расцвеченному в ночи вспышками ружейных и пушечных выстрелов.

Лейтенант Зацаренный в считанные секунды разобрался в ситуации. Она могла стать гибельной для «Чесмы» и ее экипажа. Офицер крикнул старшине:

— Рубить буксир! Скорее!

Несколько ударов топором и катер освободился от буксира. «Крылатка» ушла на морское дно почти под самым днищем вражеского парохода, так и не взорвавшись. Тем временем сторожевик, остановившись, дал ход уже вперед. Теперь он сам пошел в атаку на напавший на него русский катер.

Турецкий сторожевик, разведя пары, погнался за дерзким русским катером. Командир вражеского парохода еще не понял действительной угрозы со стороны противника. Вслед «Чесме» раздалось несколько выстрелов из носового орудия. Лейтенант Зацаренный кричал с борта несущегося под всеми парами катера на «Минер»:

— Неудача! Мина не взорвалась! Не взорвалась!..

Тогда в атаку пошел «Минер», ведомый самим Макаровым. Но под градом ружейных пуль неопытный экипаж слишком долго готовил мину к бою. Сторожевик на полном ходу проскочил мимо, догнать его катер не мог. Так момент молниеносной атаки оказался упущенным. Впоследствии Степан Осипович откровенно признается:

— Это же самое замешательство людей при первых выстрелах, вероятно, было причиной невзрыва мины и на катере «Чесма».

Турецкий же корабль, видя перед собой угрозу в виде четырех паровых катеров и силуэт неизвестного парохода за ними, дал полный ход, отвернул и скрылся в ночном море. А в близком от русских катеров Батуме началась тревога, вызванная пушечной и ружейной стрельбой у самого входа в бухту. В небо взвилось несколько сигнальных ракет, погасили огни на маяке, в прибрежной части города и в порту, на борту неприятельской эскадры.

«Великому князю Константину» пришлось уходить в Севастополь. Его командир приказал минную атаку не повторять, поскольку внезапной она быть уже не могла, хотя о том просили экипажи минных катеров. В донесении о неудачной атаке Батумского рейда будет сказано со всей ответственностью:

«Нападение на Батумский рейд, когда все суда извещены и везде будут целую ночь стоять в полной готовности, я считал неблагоприятным и решил отступить».

Макаров показал себя как осмотрительный тактик. Рисковать вооруженным пароходом и целой флотилией минных катеров он не имел права, а потому и приказал уходить от Батума к крымским берегам, в Севастополь.

Был подан условный сигнал катерам возвращаться к пароходу. Но кроме «Наварина» и макаровского «Минера» к «Константину» больше никто не подошел. Судьба «Чесмы» и «Синопа» оставалась неизвестной. Обнадёживало то, что Макаров разрешил их командирам в случае неудачи уходить вдоль побережья к Потти. Повторив условный звуковой сигнал еще несколько раз, пароход взял курс на север.

Неудачный рейд к неприятельской базе, на который ушло трое суток, неизвестная судьба двух катеров вызвали

неблагоприятное впечатление в Севастополе. Там ожидали только успеха.

Хорошо, когда новое большое дело начинается с такой же большой удачи. Первая минная атака, закончившаяся обидной неудачей (только устроили у турок ночной переполюх), сильно повредила позиции лейтенанта Макарова в глазах флотского начальства. Повелись скептические разговоры:

— Мы ведь предсказывали, что так на войне не действуют.

— Пусть рискует собой, этот Маакров. Но нельзя же так рисковать людьми и пароходом в надежде заработать себе Георгия.

— Куда девались два паровых катера? Отчего нет о них никаких вестей?

— Почему катерные команды брошены командиром «Константина» на произвол у неприятельского берега?..

Макарову стоило большого труда испросить разрешения у начальства идти в Потю за катерами. Надежды на лучшее оправдались: «Чесма» и «Синоп» находились в безопасности на Потийском рейде и были полностью исправны.

Удалось установить причину осечки мины. Ей оказалась неисправность присланного из Кронштадта минного запала. Специально назначенная комиссия впоследствии при проверке минных запалов, хранившихся в Севастополе, установила, что в некоторых из них кончик платинового мостика был плохо припаян и при сотрясениях всякий раз разобщался с проводом, по которому шел электрический ток.

Виделась и вторая причина батумской неудачи, уже «своя» — неопытность командира катера. Хотя в личной несмелости лейтенанта Измаила Зацаренного упрекнуть было никак нельзя. Командир «Константина» верил в него, как ни в кого другого:

— Зацаренному отваги ни у кого не занимать. Он сам для других пример воинской отваги.

— Как же тогда понимать проваленную атаку?

— Как понимать? А на морской войне такие неудачи во все времена известны. Не только на нашем флоте...

После неудачи ни сам Степан Осипович, ни его «макаровцы» не упали духом. Желания сразиться с турками у

экипажа «Константина» не убавилось, хотя, как гласит поговорка, «первый блин вышел комом».

Взорвись мина у борта вражеского сторожевого корабля, нанеси ему вред, и положение Макарова сразу бы укрепилось. Он обрел бы немалое доверие на флоте, в том числе и у командования. По этому поводу биограф Степана Осиповича Ф. Ф. Врангель писал так:

«Ему (Макарову. — А. III.) не приходилось бы отвоевывать каждый самостоятельный шаг от недоверчивого начальства; его бы не посылали в бесплодные совместные плавания и не отвлекали бы транспортною службой от прямого своего дела, не держали бы столько месяцев мины Уайтхеда на складе, вместо того чтобы дать их в руки человека, не упустившего бы случая применить их к делу».

Командование флотом Черного моря, раздосованное неудачной экспедицией к берегам Аджарии, стало использовать минный пароход в транспортных целях. Впрочем, такая незавидная на морской войне задача стояла и перед другими «активными пароходами», предназначенными прежде всего для крейсерской, а не транспортной службы. Так что справедливо возмущался в докладных рапортах флотскому начальству не только один командир вооруженного парохода «Великий князь Константин»:

— Команда вверенного мне активного парохода и я прошу разрешения на крейсерский выход в море.

— Такой надобности пока нет. Вам же поставлена задача перевезти припасы из Севастополя на береговые посты Анапы. Вот и выполняйте данное вам предписание.

— Но мы же военный пароход, а не транспортная шхуна. Ей возить грузы, а нам сражаться в море, совершать поиски призов.

— Поиски призов еще у вас будут. Не торопитесь, капитан.

— Но вы же знаете, как воюют наши балтийцы на Дунае. Воюют, а не отсиживаются у своих берегов.

— За войну не беспокойтесь. Она для нас только еще начинается. Все русско-турецкие войны шли не один год. Дунай для вас будет и на Черном море...

С Дунайского театра войны приходили победные вести, о чем читалось в императорских приказах и в газетных сообщениях. На дунайских водах русские моряки воевали с

первого дня войны. Оборонительные минные заграждения были выставлены между городами Рени и Браилов, от Рущука до Никополя. Действия вражеской броненосной речной флотилии оказались скованными.

Отряд гвардейского флотского экипажа обеспечивал главную армейскую переправу через Дунай. Береговые батареи из орудий крупного калибра прикрыли выставленные минные заграждения и железнодорожный мост через реку Серет, взяли под защиту форватер дунайского устья. Теперь по нему могли в безопасности ходить суда с грузами для полевой действующей армии.

Одно из первых минных заграждений было поставлено у Рени в устье реки Серет с целью защиты от артиллерийских обстрелов со стороны реки турецкими мониторами Барбошского железнодорожного моста. По нему шли составы русской армии, которая сосредотачивалась на дунайском левобережье.

Заграждения ставились с минных катеров и гребных шлюпок линиями по 5–10 мин в каждой в чрезвычайно сложных условиях. Сильное течение срывало мины с обозначенного места, поэтому морякам-минерам приходилось зачастую (на середине речного течения) ставить их одну на пяти 8-пудовых якорях.

Стоявший у Мачина неприятельский отряд речных броненосцев стал проявлять активность, неоднократно обстреливая русские позиции. 29 апреля во время очередного выхода турецкого отряда для обстрела от навесного огня русских брайловских береговых батарей погиб броненосный корвет «Люфти Джелиль», не имевший бронированной палубы. Он получил почти одновременно два попадания — из 24-фунтовой пушки и 6-дюймовой мортиры и после сильного взрыва затонул на глубине 22 метра. Турецкие броненосцы сразу же укрылись в Мачинском рукаве.

Известие о потоплении речного броненосца, да еще современного, в дунайских водах вызвало бурю восторга на кораблях Черноморского флота:

— Ай да молодцы наши батарейцы. Двумя навесными снарядами — прямо в цель!

— «Люфти Джелиль» — гордость султанского флота на Дунае. Как теперь туркам воевать без этого корвета на реке? Трудно им будет, а нам веселей.

— Этот потопленный броненосец чета морским. Так что счет в войне на море пошел в нашу пользу, братцы.

— Счет-то счет, да только на Дунае воюют моряки, а мы стоим в севастопольской бухте, то возим сухари армейцам.

— Действительно, когда же нас пошлют воевать в море? Когда пошлют в крейсерство за призами?

— Где же ушаковская слава черноморских моряков? Где синопская? Ее же помнят по России...

Дунайская победа настраивала на походный лад. С великим трудом Степану Осиповичу удалось «выбить» у адмирала Аракса разрешение выйти в поход к Сухуму. Минный пароход готовился к рейду к берегам Кавказа самым тщательнейшим образом. Корабельный экипаж подгонять и наставлять не приходилось, это его командир видел воочию и потому старался работающих моряков «не трогать».

К кавказскому берегу пароход подошел беспрепятственно: водная гладь всюду смотрелась пустынной. Но у самого берега море накрыл, да еще в безветренную погоду, такой густой туман, что все скрылось из глаз. О поисках вражеских броненосцев не могло быть и речи. Пришлось снова ни с чем возвращаться в Севастополь.

Впрочем, турецкой броненосной эскадры у кавказских берегов тогда уже не было. Она ушла к западному берегу Черного моря и, крейсируя между Сулинским рукавом Дуная и островом Змеиным (Фидониси), сильно затрудняла снабжение по воде русской Дунайской армии. Одесса являлась тыловой базой действующей армии.

Только благодаря этому обстоятельству лейтенанту Макарову разрешили сделать туда ночной набег. На сей раз его доводы для флотского начальства в городе Николаеве, переданные телеграфной строкой, выглядели более чем убедительно:

«Адмиралу Араксу. Турецкий флот отрезал у Сулина сообщение Одессы с армией на Дунае. Прошу разрешения на немедленный выход «Константина» в море на поиск. Командир активного парохода *Макаров*».

«Лейтенанту Макарову. Выход к Сулину разрешаю. Действуйте предельно осторожно. Желаю боевой удачи. О результатах поиска доложить немедленно. Адмирал *Аракс*».

Перед выходом к Сулину макаровская минная флотилия усилилась двумя большими номерными катерами (№ 1

и № 2) под командой лейтенантов Рожественского и Пущина. Их пароход взял на буксир. В открытом море «Константин» встретил сильный ветер. Шедшие на буксире катера стало захлестывать волной. Пришлось уменьшить ход до семи с половиной узлов.

Десять минут первого ночи 29 мая подошли к месту. Впереди, освещая море, горели огни двух маяков: в Сулинском порту и на острове Змеином. Турки стали уже побаиваться ночных атак «птичек» — так моряки прозвали минные катера. Это можно было судить по тому, что неприятельская эскадра соблюдала светомаскировку.

«Великий князь Константин» застопорил и спустил на воду свои катера. Стали готовиться к атаке. Но в это время сильным течением пароход начало прижимать к недалекому берегу, и вскоре он оказался на мели. Надо было что-то срочно делать, в противном случае судно могло оказаться в западне и под утро стать прекрасной мишенью для орудий вражеских броненосцев.

Была объявлена аварийная тревога. В единую минуту экипаж парохода оказался на местах, изготовившись к борьбе за живучесть судна.

Лейтенант Макаров не растерялся в такой опасной ситуации. Перегнувшись через капитанский мостик, он крикнул команде, собравшейся на палубе в ожидании приказаний:

— Выбрасывать уголь за борт! Заводить верп! Живо!

Матросы начали носить из трюма кули с углем и выбрасывать его за борт, чтобы уменьшить осадку судна. Завели верп и заработал кабестан, наматывая трос верпа. Прозвучала команда:

— Полный назад!

Облегченный, вздрагивающий от усилий машины, пароход дал полный ход назад. Его медленно, но верно стало стаскивать с мели в сторону глубокой воды.

К рассвету «Великий князь Константин» снялся с мели и отошел от опасного места, не помеченного на морской карте. В утреннем тумане вдаль на несколько минут прорисовался едва различимый силуэт неизвестного судна, прошедшего из Сулина в открытое море. С него пароход замечен не был. Надо было действовать, иначе время для нападения уходило.

Степан Осипович составил план атаки турок у Сулина. Первыми входят на его рейд большие номерные катера, ко-

которые ведут на буксире до тех пор, пока такое будет возможно. Для атаки все катера выстраиваются в строй кильватера. Номерные катера нападают одновременно, другие катера, более быстроходные, атакуют турецкую броненосную эскадру с флангов. Сам Макаров оставался на пароходе для руководства действиями минной флотилии.

Экипажи катеров заняли свои места. В тишине прозвучал голос Макарова, который говорил, перегнувшись через борт:

— Господа офицеры! Мы в шести милях от Сулинского рейда. Отдавайте буксиры и постарайтесь отыскать турецкие суда. Держитесь правее маяков. Если, пройдя пять миль, ничего не увидите, то поворачивайте на север и в пяти милях встретите меня. Помните наше условие: разделяйтесь только тогда, когда увидите неприятеля.

Как традиционное напутствие русских воинов, прозвучали слова:

— С богом, братцы!

Флотилия минных катеров ушла в ночь. Они быстро исчезли в темноте, поскольку брезентом были закрыты на них все огни. Макаров же повел пароход на север, к условленному месту встречи. Вахтенным матросам было приказано:

— Смотреть за морем. При возвращении катеров подавать для них сигнал о местонахождении парохода.

В глубине Сулинского рейда с катеров обнаружили вражескую броненосную эскадру, стоявшую на якоре. «Птички» постарались подкрасться к ней настолько близко, что была слышна переключка часовых и разговор бодрствующих людей на кораблях. Малозаметных среди волн русских катеров пока не замечали.

Первым пошел в атаку лейтенант Зацаренный, который, будучи старшим, горел желанием исправить батумскую осечку. «Чесма» решительно атаковала ближайший броненосец. Но экипажу катера помешала излишняя спешка, непростительная в бою, — правая мина-«крылатка», сброшенная в воду, по неизвестной причине утонула. Беда не приходит одна: винт катера задел за конец от буйка и запутался в нем. Неудачи продолжали преследовать экипаж Зацаренного.

Вслед за «Чесмой» в атаку пошел номерной катер № 1 лейтенанта Пуцина. В эти минуты на турецкой эскадре началась тревога и русские катера начали обстреливать. Пуцину удалось вплотную подойти к борту одного из трех

броненосцев, стоявших отдельной группой, и атаковать его миной. Раздался глухой взрыв под водой, и у стального борта неприятельского корабля поднялся султан воды.

Столб воды захлестнул рулевое отделение номерного катера. Силой взрыва от переборки отлетело закрепленное на ней колесо штурвала. Поврежденной оказалась и машина. Лейтенанту Пущину все же удалось отойти от места стоянки турецкой броненосной эскадры. Поняв, что машина безнадежно повреждена, командир катера приказал команде:

— Надеть спасательные пояса. Катер затопить. Будем плыть к берегу, на норд. Держаться в воде всем вместе.

Катер № 1 в считанные минуты исчез под водой. Пятеро моряков пустились вплавь к недалекому берегу. На их несчастье, течение здесь оказалось настолько сильным, что их отнесло на рейдовую стоянку неприятельской эскадры. Там пловцы были замечены, выловлены из воды и взяты в плен.

А на месте взрыва события развивались следующим образом. С находившейся поблизости «Чесмы», экипаж которой стал свидетелем успешной атаки пущинского катера, раздался дружный, восторженный троекратный возглас:

— Ура! Ура! Ура!

Атакованным оказался броненосец «Иджалие». Он не пошел после взрыва мины ко дну, но оказался выведенным из строя до самого конца войны. Взорвавшаяся мина проделала кораблю пробоину по ватерлинии, но смертельных разрушений не сделала. Броненосец на плаву остался, но теперь он был годен только для основательного ремонта, и не более.

То был первый боевой успех минного парохода «Великий князь Константин», на время Русско-турецкой войны вошедший с экипажем в состав Черноморского флота. Победа оказалась знатной.

Нападение в ночи и подрыв «Иджалие» вызвали откровенную панику на многочисленной турецкой эскадре. Броненосцы, ведя в сторону нападавших русских миноносков орудийный и ружейный огонь, спешно снимались с якоря и уходили подальше от берега в открытое море. К рассвету на Сулинском рейде уже не было ни одного броненосного вражеского корабля, если не считать сторожевых судов, которые укрылись у берега под защитой батарей.

Трудно описать, в каком радостном настроении экипаж минного парохода вернулся в Севастополь. Поздравления

сыпались со всех сторон, и большая часть из них, естественно, приходилась на долю командира с лейтенантскими эполетами на флотском мундире.

За подписью главного командира Черноморского флота адмирала Н. А. Аракса в Санкт-Петербург пошло срочное донесение:

«...Считаю своим долгом отнестись с похвалою о молодецком деле парохода «Великий князь Константин» с 6 миноносными катерами, доказывающем существование среди моряков той отваги, соединенной с хладнокровною распорядительностью и готовностью к самопожертвованию, которая всегда была присуща нашему флоту...

Все это служит доказательством, что геройский дух русского флота, передаваясь преемственно, служит нашей лучшей силой».

За блестящее дело против турецкой броненосной эскадры на Сулинском рейде все участники минной атаки были достойно награждены. Лейтенант Степан Макаров удостоился своей первой боевой награды — ордена Святого Владимира 4-й степени с мечами на рубиновом эмалевом кресте и бантом орденских цветов.

Владимирский крест стал для командира «активного парохода» «Великий князь Константин» не просто заслуженной и достаточно высокой боевой орденской наградой. «Владимир с мечами и бантом» стал знаком признания выстраданной им идеи ведения минной войны против броненосного флота Турции.

В июне пароход «Константин» дважды совершил рейды к берегам Анатолии и Босфору в поисках вражеских кораблей. Успешность походов заключалась в том, что было уничтожено четыре турецких транспортных парусных брига: их топили выстрелами из пушек. При этом гражданские команды на шлюпках отпускались к своему берегу. Теперь бесперебойное снабжение султанской сухопутной армии по морю оказалось под угрозой. Потопленные транспортные суда везли провиант и военное имущество.

В макаровском рапорте адмиралу Араксу по итогам крейсерского рейда к берегам Анатолии говорилось:

«Продолжая идти далее, я мог бы утопить еще много других купеческих судов, стоящих у анатолийского берега, но полагал, что цель их потопления есть прекращение

торговли, и так как уничтожение четырех судов наведет панику и прекратит парусное плавание вдоль берега, то не было побудительных причин, чтобы подвергнуть дальнейшему истреблению частную собственность».

В июне 1787 года минный крейсер «Великий князь Константин» совершил еще несколько рейдов к неприятельским портам Пендаракли, Сулин и к самому Константинопольскому проливу. Результатом крейсерства стало еще несколько потопленных транспортных судов турок. По этому поводу Степан Осипович рассуждал со своими офицерами:

— На Дунае минные катера делают чудеса. Все мостовые переправы защищены от турецких речных броненосцев. Все до единой. Там воюют минами. И еще как успешно.

— А нас посылают к румелийским и анатолийским берегам топить купеческие бригаи.

— И когда нам только выдадут со складов самодвижущиеся мины. Это не «крылатки», которые надо буксировать за собой и все время оглядываться на них.

— Степан Осипович! Надо же просить новое оружие. Ржавеет оно во флотских тылах.

— В ближайшее время, ручаюсь, будет у нас несколько самодвижущихся мин. Ручаюсь...

В том же июне Макаров одержал еще одну «победу», добившись, чтобы только в конце четвертого месяца войны (!) ему выдали со склада в городе Николаеве самодвижущиеся мины (так тогда назывались торпеды) Уайтхеда. По такому поводу у Степана Осиповича состоялся с тыловыми начальниками трудный разговор:

— Господин лейтенант, вы понимаете, что вы требуете у нас без разрешения адмирала Аракса?

— Я прошу у вас мины Уайтхеда. Должен же я чем-то воевать с турками в море.

— А вы знаете стоимость одной такой самодвижущейся мины?

— Нет, не знаю.

— Так знайте: одна такая вещица стоит по двенадцати тысяч рублей за единицу.

— Ну и что из этого. Это же оружие для войны на море.

— Совершенно верно, господин командир парохода. Но мины Уайтхеда слишком дороги для государственной казны, чтобы их тратить по первому вашему желанию.

— Так чем же тогда прикажете мне воевать, позвольте узнать?

— Тем, чем прикажет флотское начальство...

Получить удалось только две мины Уайтхеда, которые доставили на пароход. О их дальнейшей судьбе Макаров, будучи уже в адмиральском звании, рассказал в одном из своих выступлений в Собрании минных офицеров флота в Кронштадте:

«До нас имелось приспособление для мин Уайтхеда, состоявшее из двух труб, помещенных по обе стороны катера. Эти приспособления... были неудобны для поднимаемых катеров. Первое приспособление катера к борту при качке (было бы. — А. Ш.) губительно для мин и минных труб, и поэтому мне пришлось сделать трубу под килем, которая прикреплялась к катеру двумя железными полосами, идущим по борту до планшира».

К немалому огорчению Макарова, он не смог результативно использовать в бою полученные самодвижущиеся мины. Одна из них по неизвестной причине не взорвалась после пуска, вторая при штормовой погоде в походе сорвалась вместе с плотиком и затонула...

Особую популярность пароход «Великий князь Константин» и его бесстрашный командир получили после выручки в ночь на 7 августа у Гагринского прохода Сочинского армейского отряда полковника Б. М. Шелковникова. Отряд двигался к мысу Пицунда на соединение с отрядом генерала Алхазова, который действовал против вражеского десанта и отрядов местных повстанцев-мусульман. А дело обстояло так.

Туркам было известно, что большой отряд русских должен пройти берегом моря у Гагры в Абхазию. Дорога у Гагринского ущелья шла вдоль самого берега моря по отвесной скале. Колонна людей с лошадьми, пушками и повозками-двуколками хорошо просматривалась со стороны моря. Подошедший близко к берегу турецкий броненосец встретил появление авангарда отряда полковника Шелковникова прицельным огнем. Отряду угрожала верная гибель, поскольку укрыться от разрывов снарядов было негде.

«Константин» по случаю оказался вблизи Гагры. Лейтенант Макаров повел пароход на звуки орудийных залпов, которые свидетельствовали о появлении у кавказских бе-

регов вражеского броненосца. Русский пароход смело вышел на броненосец. Его командир решил уничтожить неприятельское судно и прекратил обстреливать пехотную колонну у Гагринского ущелья.

Макарову этого было только и надо. Он повернул «Константина» в сторону открытого моря и увлек за собой броненосец. Пароход имел по сравнению с ним лучший ход и довольно скоро скрылся в ночном море от неудачливого преследователя. Помогло и то, что неожиданно задул сильный шквальный ветер и пошел проливной дождь. Видимость стала почти нулевой.

Турки, начав погоню за русским пароходом, понадеялись на удачу. Степан Осипович потом рассказывал о событиях той гагринской ночи:

— Дело становилось дрянь. Турок нажимает, из всех сил нажимает за нами. А пароход-то наш для броненосца картонный, да еще с хорошей начинкой из мин. Два-три удачных выстрела из носового орудия — и «Константин» мог взорваться с большим шумом и пойти на дно морское...

Тем временем отряд полковника Шелковникова беспрепятственно прошел опасный участок дороги, больше напоминавший тропу по горному склону вдоль морского берега. От Гагры дорога на юг не просматривалась со стороны моря и войскам больше не угрожала прицельная бомбардировка из корабельных орудий.

Когда турецкий броненосец после безуспешной погони за быстроходным пароходом вернулся к Гагре, русских войск в Гагринском ущелье уже не было.

Командир «Великого князя Константина» не знал, что перед этим Шелковников по телеграфу послал в Севастополь просьбу на имя адмирала Аракса следующего содержания:

«В Гагре нам угрожает опасность со стороны броненосца, постоянно охраняющего проход; прошу безотлагательно выслать помощь со стороны моря: либо произвести ночную атаку на этот броненосец, либо отвлечь его от берега».

За содействие отряду полковника Шелковникова лейтенант Степан Осипович Макаров награждается Золотым оружием — саблей с клинком из златоустовской стали с надписью: «За храбрость». Таким наградным оружием в русской армии и на флоте во все времена гордился любой офицер, генерал или адмирал. Оно хранилось в семье как реликвия.

О значении тех событий войны на Черноморском побережье Кавказа лучше всего было сказано в публикации «фронтового» корреспондента английской газеты «Стандарт» из Сухума. То есть из лагеря султанских войск, десантировавшихся в Абхазии:

«...Положение небольшой армии (турок. — А. III.), высаженной в июне у Очемчир, сделалось весьма критическим: русские обступили ее со всех сторон и даже почти владеют дорогой в Сухум, так что турецкая армия уже не имеет возможности отступить в этом направлении; ее существование зависит только от флота, и если броненосец, державший берег под огнем своих орудий, вынужден будет отойти, то русские, обладая преимуществом в численности, легко могут опрокинуть турок в море».

Подойдя к Новороссийску, Макаров узнал там из телеграммы главного командира Черноморского флота и портов вице-адмирала Аракса о значимости помощи, оказанной отряду полковника Шелковникова. Тот телеграфной строкой передал в штаб Кавказского военного округа следующее донесение:

«Колонну князя Аргутинского рассвет застал в сфере действительного огня (турецкого броненосца. — А. III.). Она была спасена от страшных потерь пароходом «В. кн. Константин», содействие которого я просил у генерал-адъютанта Аракса... «В. кн. Константин» оказал бесценную услугу: в 8 часов отряд расположился на неуязвимой позиции. *Шелковников*».

Судьба турецкой десантной операции в Абхазии оказалась незавидной. Появление Сочинского отряда полковника Шелковникова, прибывшего на усиление войск генерала Алхазова, действовавших с гор, решило дело. 9 августа турки были разбиты русскими в бою у Пицунды, а еще через два дня — у селения (ныне города) Гудауты. Неприятельский десант, на который в Стамбуле возлагали большие надежды, частью рассеялся в окрестных горах, частью сумел беспрепятственно сесть на свои суда и бежать с кавказского побережья под охраной броненосцев. Те продолжали держать город Сухум под огнем своих орудий.

В ночь с 11 на 12 августа по календарю ожидалось лунное затмение. Именно в такую идеальную по темноте ночь Степан Осипович и решил атаковать неприятеля на Сухум-

ском рейде. О его присутствии у берегов Абхазии в Севастополе было достоверно известно.

Действительно, в заливе стоял броненосец «Ассари-Шевкет», считавшийся не просто современным, а еще и лучшим на султанском флоте. Турки, наученные горьким опытом, сделали, казалось бы, все для ночной охраны огромного броненосного корабля. Вокруг него патрулировали сторожевые шлюпки, едва ли не половина команды спала с ружьями на верхней палубе, орудия были заряжены, изготовлены к стрельбе картечницы.

Макаров впоследствии признается, что в том нападении ни он, ни командиры минных катеров не ожидали от турок такой ночной бдительности. Она оказалась для нападавшей стороны большой неожиданностью.

Но все же хитроумный и отчаянный Макаров перехитрил неприятеля. Его минные катера, на самом малом ходу подойдя к берегу, «затаились» среди волн. Они пошли в атаку только тогда, когда яркий диск луны надежно закрылся тенью. Атака Сухумского рейда начиналась так.

Когда машины парохода прекратили работу, на воду были быстро спущены все четыре минных катера: «Синоп» лейтенанта Писаревского, «Чесма» лейтенанта Зацаренного, «Наварин» лейтенанта Вишневецкого и «Минер» мичмана Нельсона-Гарста.

Командир «Великого князя Константина» еще до спуска катеров за борт приказал:

— Старшим назначается лейтенант Зацаренный. Для атаки ждать затмения луны.

Зацаренный выстроил паровые катера для нападения на Сухумский рейд следующим образом: впереди «Чесма», за ней в строю кильватера следовали «Минер», «Синоп». Замыкающим шел «Наварин». Не дойдя трех миль до уже хорошо просматриваемого берега, катера остановились. Их командиры стали ждать лунного затмения на траверзе селения Келасуры.

Оно началось в 11 часов 45 минут. Когда черная тень совсем закрыла лунный диск, лейтенант Измаил Зацаренный отдал команду:

— Пора! Все вперед!

Набирая ход, паровые катера вышли на рейд. Впереди вдоль берега стояла группа парусных фелюг. Слева видне-

лись два больших судна. Одно из них, судя по очертаниям корпуса и стволам орудий, было, вне всякого сомнения, военным. Им и оказался двухмачтовый броненосец «Ассари-Шевкет».

Со стороны города доносился барабанный бой. Около пылавшего на берегу у самой воды большого костра стояли вооруженные люди. Отблески пламени далеко освещали залив. На море установился полный штиль.

По случайности в ту ночь на Сухумском рейде больше не оказалось турецких броненосных кораблей. Перед этим вражеская эскадра ушла в море, намереваясь совершить крейсерский рейд вдоль крымских берегов.

«Ассари-Шевкет» атаковали сразу три катера, четвертый — «Чесма» лейтенанта Зацаренного оставался в резерве на случай необходимости повторной атаки. Решительно подойдя поочередно к правому борту турецкого броненосца, катера «Синоп», «Наварин» и «Минер» удачно взорвали свои мины-«крылатки». Одновременно с каждым подводным взрывом над ночным морем с катеров звучало восторженное «ура».

Следующие один за другим взрывы и возгласы «ура» вызвали панику и вопли отчаяния среди турецкой команды. Орудийные расчеты на броненосце словно забыли о своих обязанностях, а вахтенные стрелки после второго взрыва совсем прекратили пальбу из ружей.

После каждого взрыва «Ассари-Шевкет» качало то в одну сторону, то в другую. «Крылатка» с катера «Синоп» взорвалась у самой угольной ямы броненосца. Поэтому вода в этом месте окрасилась от угольной пыли в черный цвет. Мина с «Наварина» проделала пробоину в середине корпуса корабля.

«Чесма» атаковала неприятельский броненосец последней, когда тот стал сильно крениться на ближайший к катеру борт. Лейтенанту Зацаренному вновь не повезло: уходящий в воду накренившийся корвет своим бортом едва не опрокинул «Чесму», и той пришлось давать задний ход. Буксируемую мину, которая запуталась в обломках и стала бесполезной, пришлось обрубить. Четвертого взрыва у борта «Ассари-Шевкета», которого так ожидали услышать из ночи на «Константине», не последовало.

Современнейший броненосный фрегат, получивший три пробоины в правом борту, по рассказам местных жителей-абхазцев, сел к утру «как птица — одним носом над водой, другим под водой». Лишь небольшая глубина (около пяти саженей) спасла огромный корабль от верной гибели.

Туркам с большим трудом удалось на четвертый день кое-как заделать пробоины и откачать из трюмов большую часть поступившей в них забортной воды. Броненосец приподнялся из воды и встал на ровный киль. После этого «Ассари-Шевкет» взяли на буксир и увели восвояси. Поставленный на основательный ремонт в Стамбуле, он надолго выбыл из состава султанских морских сил.

Турки упорно скрывали, что их броненосный корвет «Ассари-Шевкет» подвергся ночному нападению русских и получил значительные повреждения. Позже, будучи после окончания войны в Константинополе, Макаров проведет в турецкой столице специальное расследование и убедительно докажет факт сильных повреждений броненосного корабля во время атаки на Сухумский рейд. И подтвердит, что войну султанский флот заканчивал, не имея в строю «Ассари-Шевкета».

После нападения на броненосец минные катера без приключений вернулись в ночи на свою плавучую базу. На «Константине» хорошо слышали три прозвучавших взрыва. Поэтому восторгу у его экипажа не было предела. Командир парохода после третьего взрыва заметил:

— Ну, теперь я полагаю, что броненосец потоплен с надежностью. Точно потоплен. Ждем, братцы, четвертый удар...

Последним подошел «Минер», за судьбу которого Макаров стал уже беспокоиться. Его командир лейтенант Писаревский находился в бессознательном состоянии. Как выяснилось, катер после подрыва своей мины сцепился с турецкой гребной шлюпкой, стоявшей у борта броненосца. Произошла горячая рукопашная схватка, в которой «османы» и русские палили друг в друга из ружей и пистолетов.

Один из турецких гребцов ударил офицера веслом по голове и попытался столкнуть его в воду. Но моряки минного катера, пустив в ход ружейные приклады, отбили своего командира. Рукопашная схватка под бортом у сажающегося в воду броненосца закончилась в пользу экипажа «Минера»...

7 сентября 1877 года лейтенант Макаров за успешное нападение на неприятельский броненосный фрегат «Ассари-Шевкет», гордость флота султанской Турции, получил целый букет наград. Ими стали орден Святого великомученика и победоносца Георгия 4-й степени, второе Золотое оружие — морской офицерский кортик с надписью «За храбрость» и производство в капитан-лейтенанты.

Так Степан Осипович Макаров стал Георгиевским кавалером. Теперь он имел заслуженную славу героя Русско-турецкой войны 1877–1878 годов, которая еще не закончилась.

Сухумское дело имело в этой войне неожиданные последствия. Командующему турецким флотом англичанину Гобарт-паше пришлось предстать перед султаном. Разговор для британца велся в неллицеприятных тонах:

— Паша, перед поступлением ко мне на службу ты обещал напасть на русский порт Одессу, бомбардировать ее и разгромить.

— Ваше сиятельство, русская армия слишком быстро перешла Дунай, и потеря Одессы для нас мало значила. Пришлось менять планы в сторону кавказских операций.

— Тогда почему мой флот броненосцев не помог нашим десантным войскам одержать победу в Абхазии?

— Мы долго держались в море у Сухума, но нам пришлось отойти от него к проливам, поближе к вашей столице Стамбулу.

— Почему вы лишили мои войска в Абхазии поддержки с моря?

— У русских появился новый корабль. Совсем необычный. Он носит на себе несколько быстроходных катеров, которые вооружены минами. Нападения совершаются только ночью, и вашему сиятельству известно, что несколько наших броненосцев было подорвано.

— Что еще вы можете сказать в оправдание своей бездеятельности, Гобарт-паша?

— Броненосцам вашего сиятельства пришлось отойти от берегов кавказских к берегам Анатолии и к проливам еще и по той причине, что противник начал совершать крейсерские походы. Потоплено немало купеческих судов с грузами для армии.

— Что же в ответ готовит флот Османской Порты?

— Рейд всей броненосной эскадрой в сердце Черного моря. Устроим облаву на русские крейсера и их минный пароход.

— Я хотел бы видеть трофеи моего флота. Русских пленных моряков надо показать на стамбульских базарах. А то из-за неудач среди городской черни началось брожение. Оно грозит перекинуться на ополчение, а там и на армейские полки.

— Ваше сиятельство, вверенный вами мне броненосный флот сделает все возможное и невозможное...

Этот разговор в загородном султанском дворце не стал большим секретом для многочисленных европейских журналистов, аккредитованных по случаю большой войны на Балканах в турецкой столице. Один из них, корреспондент самой тиражной английской газеты «Таймс», писал из Эрекли (Пендеракли) в своей статье о соотечественнике Гобарт-паше буквально следующее:

«...По всей вероятности, в скором времени мир услышит о совершении какого-либо смелого подвига, потому что доблестный адмирал никоим образом не предполагает удовлетворяться жалкими лаврами своих предшественников».

Однако подвигов на Черноморье Гобарт-паши совершить так и не удалось. Действительно, он вывел султанский броненосный флот в открытое море, держа свой флаг командующего на «Ассари-Тевфик». Пароход «Великий князь Константин» турки так и не встретили, хотя и тешили себя такой приятной надеждой. Зато они повстречали возвращавшуюся от румелийских берегов, от Варны царскую яхту «Ливадия», которая волей судьбы на время войны превратилась в быстроходный крейсер со слабеньким артиллерийским вооружением.

Такого Черное море еще не видело. Огромная эскадра броненосных кораблей устроила погоню за русской паровой яхтой, которая и по размерам, и по силе пушек заметно уступала любому из своих преследователей. Погоня длилась восемнадцать часов!

Все же «Ливадии» удалось первой «добежать» до Севастополя и укрыться в одной из его бухт. Гобарт-паша был вне себя, мечась по капитанскому мостику флагманского броненосца «Ассари-Тевфик»:

— Что скажет на такой позор султан! Упустить яхту, не догнать ее всем флотом!

Когда приступ ярости прошел, Гобарт-паша, опытный в военных делах адмирал, приказал:

— Поднять сигнал атаки на Севастополь. Пусть русская крепость узнает мощь огня армстронговских орудий.

Однако нападение на Севастополь со стороны моря успеха не имело. Береговые батареи накрыли вражеские броненосные корабли столь скорострельным и метким ответным огнем, что флотоводцу Гобарт-паше пришлось во избежание потерь почти сразу же отдать по эскадре другой приказ:

— Из боя выйти всем. Уходим к Стамбулу.

О том эпизоде Русско-турецкой войны вице-адмирал Степан Осипович Макаров впоследствии отозвался так:

— Султанскому правительственному дивану следовало бы не приглашать к себе иноземных капитанов. Наемники не рискуют жизнью ради славы своих повелителей. Надо было доверять своим флотским офицерам.

— А разве не было подобных исключений в морской истории Блистательной Порты?

— Почему же, было. Но единственное в моей памяти. Это был адмирал алжирских пиратов Джезаирли Хасан-бей, который проиграл адмиралу Спиридову и екатерининскому фавориту Алексею Орлову Хиос и Чесму.

Сухумское дело прославило имя Макарова и его добровольческий экипаж. Теперь флотское начальство не чинило особых препятствий в ведении самостоятельных и инициативных действий на просторах Черноморья. Рейды минного парохода (кое-кто называл его и в шутку, и всерьез минным крейсером) «Великий князь Константин» на поиск по ночам встреч с турецкой броненосной эскадрой продолжались.

Между делом на войне Степан Осипович успевал заниматься и кораблестроительной наукой с пользой для военного дела. Можно только представить себе удивленное лицо адмирала Аракса, когда на его стол легли чертежи нового, более быстроходного, чем «Чесма», катера с корпусом из меди.

— Вы, Степан Осипович, предлагаете новый проект минного катера? Я так понимаю.

— Точно так, ваше превосходительство. Он крайне необходим в идущей войне на море.

— В чем же кроется эта необходимость, позвольте вас спросить?

— Мой «Константин» имеет только один быстроходный катер — «Чесму» лейтенанта Зацаренного. Посылать в атаку его один я не решаюсь, потому что нет другого такого катера, который мог бы быть ему в бою хорошим товарищем.

— А что реально даст вам обладание парой таких медных катеров с хорошим ходом?

— Имея два быстроходных катера, я буду иметь возможность делать рекогносцировки и вылазки, на которые я теперь не решаюсь.

— К сожалению, даже при доброжелательном содействии Адмиралтейства мы не сможем в Николаеве такой катер построить.

— Почему же, уважаемый Николай Андреевич?

— Да все потому, Степан Осипович. Разве вы не чувствуете по поведению противной стороны, что война завершается.

— Чувствую. Но бог даст нам еще победы в море. Я в это очень верю...

Командиру «Константина» удалось настоять на получении взамен утраченных новых самодвижущихся мин Уайтхеда. Выбил он даже насос, чтобы накачивать торпеды сжатым воздухом не перед выходом в море, в Севастополе, а непосредственно перед атакой.

В ночь на 16 декабря 1877 года будущий флотоводец, а пока еще только капитан-лейтенант и Георгиевский кавалер Степан Осипович Макаров впервые в мире произвел торпедную атаку.

Два катера — «Чесма» лейтенанта Зацаренного и «Синоп» лейтенанта Щешинского, вооруженные самодвижущимися минами-торпедами, атаковали в Батумской бухте сильнейший неприятельский трехмачтовый броненосец «Махмудие». У первого катера торпеда была закреплена под килем, у второго она была установлена на буксируемом плотике. В нападении участвовали и два других минных катера под командованием лейтенанта Вишневецкого и мичмана Нельсона-Гарста.

Спущенная на воду с парохода четверка катеров в ночной мгле, покрывшей море, с большим трудом нашла Батумский рейд. Турки в конце войны стали старательно соблюдать на

якорных стоянках броненосцев полную светомаскировку. Поэтому старший в отряде лейтенант Зацаренный смог увидеть неприятеля только тогда, когда его «Чесма» обогнула мыс близ Батума. Впереди прямо по курсу смутно вырисовывался силуэт большого военного корабля с тремя мачтами и трубой. Вне всякого сомнения, это был броненосец.

Но атака закончилась неудачей. Одна из выпущенных торпед прошла под днищем корабля и, не разорвавшись, зарылась в прибрежный песок. Вторая ударилась о толстую железную цепь бонового заграждения броненосца. От сильного удара металлический корпус самодвижущейся мины сломался, зарядная часть ушла на дно и только там взорвалась.

Хотя у самого борта «Махмудие» взлетел огромный фонтан воды, захлестнувший корабельную палубу, сам броненосец почти не пострадал. Зато его многочисленный экипаж «отделался» сильным испугом. Не считая, разумеется, начавшейся паники на берегу среди местного гарнизона.

В подтверждение панической суматохи, царившей на вражеском корабле, свидетельствует следующий факт. Его орудия сделали по нападавшим всего два пушечных выстрела. Не считая, разумеется, ружейной и пистолетной пальбы. А разнокалиберных орудий на броненосце «Махмудие» имелось не два, а в несколько раз больше...

С начала января нового, 1878 года, мундир командира вооруженного гражданского парохода «Великий князь Константин» украсили эполеты капитана 2-го ранга.

Российские газеты в боевых сводках с полей войны много писали о бесстрашном командире минного парохода. Кажалось, что в личности Георгиевского кавалера Степана Осиповича Макарова фокусировалась большая часть славы моряков-черноморцев. Действительно, больше его такого числа побед на море в той войне никто не знал.

Атака Батумского рейда и стоявшего там броненосца «Махмудие» доставила командиру «Константина» не только очередное воинское звание, но и вскоре большие личные неприятности. Дело заключалось в том, что султанский адмирал Гобарт-паша выступил с опровержением взрыва торпеды под броненосцем.

Но это было еще не все. Откровенно симпатизирующая в той войне Турции лондонская газета «Таймс» опублико-

вала пространную статью о новой «неудаче» русских в войне на Черном море. В публикации сообщалось, что обе уайтхедовские самодвижущиеся мины были найдены местными рыбаками на берегу в Батуме. Одна, целая, зарылась в прибрежный песок. Другая, как писалось на страницах «Таймс», оказалась «немного» поврежденной.

Эта информация по дипломатическим каналам попала сперва в российскую столицу, а потом легла на стол командира флота Черного моря и портов адмирала Аракса. Капитану 2-го ранга Макарову пришлось объясняться за случившееся у Батума.

Степан Осипович с негодованием отрицал утверждения и командующего султанским флотом Гобарт-паши, и неприязненно настроенной к России газеты «Таймс». Он готов был допустить, что торпеда Щешинского взорвалась не при ударе о борт турецкого корабля. Но он не мог допустить, что вторая торпеда, выпущенная с «Чесмы», прошла мимо цели. Лейтенант Зацаренный и его экипаж не могли лгать.

Командир минного парохода составил докладную записку на имя командующего флотом. В ней говорилось:

«Что турки вообще скрывают свои неудачи, видно из того, что они хотели скрыть даже падение Плевны. Я несколько не теряю веры в мины и в возможность действия ими и на рейдах, и в море с катеров, и с самого парохода. Я осмеливаюсь просить ваше превосходительство выпустить меня в крейсерство до наступления темных ночей. Мне чрезвычайно хочется сделать нападение на те два броненосца, которые крейсируют теперь у крымского берега».

«Дело с минами Уайтхеда под Батумом» вскоре приняло неожиданный оборот. В него вмешался сам изобретатель самодвижущейся мины-торпеды Уайтхед. Чтобы выяснить истину дела, которое начало принимать скандальный характер, он выкупил у турок за хорошие деньги подобранные ими на батумском берегу торпеды, выпущенные русскими катерами. Они были обследованы авторитетными специалистами самым тщательным образом.

Одна из торпед, по словам изобретателя Уайтхеда, смотрелась «почти совсем неповрежденной и, по всем вероятностям, выбежала на берег, не встретив никаких препятствий». Вторая же торпеда «оказалась без носовой (зарядной. — А. III.) части, секретная камера отнятой и разобранной».

На второй «обезглавленной» торпедой ее изобретатель «нашел следы сильного трения и заключил, что она, без сомнения, ударились о цепной канат, переломилась, и передняя зарядная часть силой инерции воткнулась в грунт, отчего опустился ударный замок и произошел взрыв».

Более убедительного доказательства того, что в Батумской бухте прозвучал взрыв заряда самодвижущейся мины, не могло и быть. На заключение Уайтхеда газета «Таймс» вежливо отмолчалась. Но не таков был адмирал Гобарт-паша, самолюбие которого оказалось сильно уязвлено. После очередной безрадостной аудиенции у султана он заявил:

— Плевна Плевной, а русских на море надо всерьез прочить. Не все им пугать экипажи броненосцев ночными нападениями.

Однако на какую-то серьезную операцию в море Гобарт-паша не пошел. Он решил только на безответную бомбардировку мирного Крымского побережья подальше от Севастопольской крепости. 30 декабря два турецких броненосца «Асари-Тевфик» и «Османие» в течение 2 часов 15 минут бомбардировали город Евпаторию, сделав по ней до 135 оружейных выстрелов и повредив несколько зданий.

В первый новогодний день 1788 года эти же броненосцы произвели бомбардировку курортной Феодосии, древней Кафы. На город упало 152 вражеских снаряда, взрывами которых было разрушено десять обывательских домов, убит один гарнизонный солдат и ранено двенадцать человек. Турки не постыдились даже обстрелять толпу мирных горожан, бежавших из города, на улицах которого рвались снаряды.

Пушечной бомбой был поврежден дом знаменитого русского художника-мариниста Айвазовского, стоявший на городской набережной. Но, к счастью, большая коллекция картин, хранившаяся в доме, не пострадала.

Такой же бомбардировке со стороны моря подвергся город в Кубанском крае Анапа. И здесь результаты артиллерийского обстрела городских строений оказались мизерными для адмирала Гобарт-паши и его броненосцев.

Возмущенный такими действиями неприятеля, капитан 2-го ранга Макаров писал в докладной записке командующему Черноморским флотом адмиралу Араксу:

«Турки бомбардировали беззащитные места крымского берега. Телеграмма вашего превосходительства предписывает мне не следовать примеру турок, но если бы вы пожелали наказать турок за их варварский способ ведения войны, то я был бы весьма счастлив такому поручению. Местом нападения можно выбрать Батум, Трапезонд или другой порт, служащий главным пунктом подвоза для армии припасов и вооруженный батареями.

Можно подойти к порту в лунную ночь, часов около двух или трех и, переведя всю артиллерию на один борт, бомбардировать крепость и город с целью поджечь и уничтожить припасы для армии. Переведя все пять пушек на один борт, я могу в полчаса выбросить в город до ста штук разрывных снарядов. Я полагаю, что это будет так внезапно, что произведет ужасную панику в городе, не ожидавшем нападения. Все снаряды с берега не попадут в судно, потому что ночью трудно целиться, тогда как наши снаряды непременно все попадут в город и произведут свое действие».

Однако осторожный Аракс не сразу согласился отправить минный пароход «Великий князь Константин» в очередной крейсерский рейд к неприятельским берегам. Сказывались разговоры вокруг «спорной» торпедной атаки на Батумском рейде.

Война близилась к завершению. И на Балканах, и на Кавказе русская армия наносила одно поражение за другим султанской армии. Завершилось сражение у Шейново под Шипкинским перевалом. На болгарской земле русские войска спустились с Балканских гор в долину реки Марицы. Пали осажденные крепости Плевна и кавказский Карс с их мощными бастионами.

Бомбардировка крымских городов заставила адмирала Аракса пойти на ответный ход. Сделать это лучше, чем капитан 2-го ранга Макаров, на «безбронном» Черноморском флоте никто не мог. Ему предстояло провести набеговую операцию к берегам Аджарии. Одновременно крейсерские пароходы «Россия», «Владимир» и «Веста» направляются к Босфору для действий на вражеских коммуникациях.

Черноморское командование экстренной шифрованной телеграммой приказывает минному пароходу «Великий князь Константин» нанести удар по вражеской эскадре.

Капитан 2-го ранга Макаров решает пойти вновь к Батуму, который имел лучшую бухту на южных берегах моря. Его корабль вышел из Севастополя 10 января 1878 года и сразу же взял курс к берегам Кавказа.

Зайдя в Потти, Макаров узнал, что русские кавказские войска заканчивают подготовку приморской наступательной операции, венцом которой должен был стать штурм Батума. От лазутчиков из числа местных жителей было известно, что в Батумской бухте уже несколько дней стоит на якоре турецкая броненосная эскадра. И что флаг на одном из ее кораблей держит сам Гобарт-паша.

Степан Осипович давно искал очной встречи с султанским флотоводцем. Великий тактик партизанской войны на море решил ночью провести торпедную атаку вражеской эскадры в Батумской гавани. Потом он шутил по поводу собственной тактики:

— Днем я вижу неприятеля далеко и имею много времени справиться с ним или, лучше, убежать от него. Ночью же они все от меня бегут как от зачумленного...

Поздно вечером 13 января «Великий князь Константин» в густом тумане подошел к Батуму на максимально возможную близость. Штурманские расчеты, как обычно, делал сам командир корабля. В половине двенадцатого на воду спустили «Чесму» и «Синоп», вооруженных самоходными минами. Катерами командовали лейтенанты Зацаренный и Щешинский.

Вскоре ветерок разогнал стлавшийся над морем туман, и луна осветила ночную бухту, в которой ясно просматривались силуэты семи больших судов. Огней на них не было, поскольку турки соблюдали светомаскировку. Макаров приказал лейтенантам:

— Цель для каждого катера — на ваш выбор! С богом!

Минные катера в строю кильватера, набирая ход, двинулись к входу в Батумскую бухту. Цель выбирать не приходилось: ею оказался внушительный своими размерами вражеский сторожевой корабль, стоявший в гавани под парами ближе всех к открытому морю. Миновать его было просто невозможно. Дальше кормой к берегу стояло еще семь разнотипных военных судов.

Подойдя к сторожевику на 30–40 саженей, «Чесма» и «Синоп» прицельно выпустили торпеды. На следующий

день ликующий в душе Макаров со всей обстоятельностью писал в победной реляции:

«...Обе (торпеды. — А. III.) взорвались одновременно. Слышен был энергичный взрыв...

Затем был слышен сильный треск от проломившегося судна и глухие вопли и крики отчаяния многочисленной команды...

Пароход лег на правую сторону и быстро погрузился на дно с большей частью своего экипажа...

До того, как скрылись мачты, прошла одна или две минуты».

Так турецкий авизо водоизмещением в 700 тонн (быстроходный корабль, предназначенный для ведения разведки на море и посыльной службы) «Интибах» оказался первой в мировой военной истории жертвой торпедного оружия. Теперь успех макаровской минной флотилии был для всех абсолютно бесспорен.

Русским катерам пришлось спешно покидать Батумский рейд. На близком берегу один за другим следовали пушечные выстрелы. Это открыла огонь по силуэтам минных катеров береговая батарея. На стоявших в глубине бухты турецких кораблях играли сигнал тревоги.

Потопление «Интибаха» оказалось звучной викторией. За этот боевой успех 28-летний капитан 2-го ранга Макаров получил звание императорского двора флигель-адъютанта. Другие герои торпедной атаки тоже удостоились самых высоких почестей. Лейтенант Зацаренный получил, минуя звание капитан-лейтенанта, сразу чин капитана 2-го ранга. Лейтенант Щешинский — орден Святого Георгия 4-й степени. Были награждены и нижние чины экипажей минных катеров «Чесма» и «Синоп». За дело, как писалось в российских газетах, «исключительно геройское».

На этом императорские награды для Степана Осиповича за новый батумский успех не закончились. Его «с почетом» причисляют к столичному гвардейскому экипажу. То есть к морской гвардии Российской империи.

Среди многих поздравлений, полученных командиром «активного» парохода, наиболее трогательным для него стала телеграмма с Балтики. Адмирал А. А. Попов телеграфировал своему недавнему ученику, талантом которого он гордился:

«Наконец-то полный успех. Позвольте считаться не учителем вашим, а учеником....»

Истории известна реакция османского султана на потопление у Батума сторожевого парохода «Интибах». Выговаривая Гобарт-паше за очередное поражение на море, повелитель доживавшей свой долгий век в мировой истории Османской империи, сказал:

— Этот русский пароход еще раз посмеялся над турецкой бородой. Разве вам, мой паша, не стыдно...

Спустя год, осмысливая действия вооруженного парохода «Великий князь Константин» и его команды, Степан Осипович еще раз выскажет свое мнение о будущем минного оружия.

«История показывает, что мы, русские, склонны к партизанской войне. Ни в чьих руках брандеры не имели такого замечательного результата, как в наших — в славный Чесменский погром. Ни один осажденный город не делал столько вылазок, как Севастополь. Минная война есть та же партизанская война...

По моему мнению, в будущих наших войнах минам суждено будет играть громадную роль».

Через пять дней после потопления авизо «Интебах», а именно 19 января 1878 года, последняя Русско-турецкая война, девятая по счету, завершилась победой России.

Война на просторах Черного моря дала парадоксальные результаты. Бесспорно сильнейший на его водах броненосный флот Турции оказался на незавидном положении обороняющегося. А бесспорно слабейший военно-морской флот России вел наступательные действия. Впрочем, и флота как такового у страны-победительницы на Черном море просто не имелось.

И виной всему оказался один-единственный человек из плеяды самородков земли Русской — лейтенант Степан Осипович Макаров. Его примеру следовали и на Дунае. В итоге турецким речным броненосцам пришлось оттуда убраться. Так выпестованный англичанами броненосный флот светлейшего султана стал искать спасения не в Черном море, а за проливом Босфор с многочисленными артиллерийскими батареями на его берегах, под стенами столичного Стамбула.

Дерзкие ночные действия минного парохода (заслужившего полное право называться крейсером) «Великий князь

Константин» еще в самом начале войны во многом парализовали действия турецкого броненосного флота, сковали его инициативу. Он не знал спокойных ночей даже у собственных берегов. Каждую ночь команды броненосцев несли изнурительные сторожевые вахты, ожидая нападения русских минных катеров. Султанским адмиралам и флотоводцу Гобарт-паше, вместо того чтобы оказывать ощутимое содействие с моря сухопутным войскам, приходилось еженочно заботиться о собственной безопасности.

Таковой оказалась на войне цена «безумной» идеи «неуемного» лейтенанта Степана Макарова...

Оказавшись со временем на посту военного губернатора Кронштадта, Степан Осипович в одном из многих своих выступлений в Минном офицерском классе скажет:

«В нашу последнюю войну турки имели сильный броненосный флот, но с этим флотом они не решились ни разу остаться на ночь у наших берегов. К Одессе еще и днем не подходили ближе 15 миль. Без сомнения, не артиллерия удерживала их, а минные атаки. Минных атак было немного, но турки ждали их каждую ночь. Мне передавали капитаны (турецкие, во время пребывания Макарова в Константинополе. — А. III.), что они переживали тревожные ночи даже в таких портах, куда наши минные катера никогда и не заглядывали».

Степан Осипович всегда с гордостью говорил о своей первой войне за Отечество, когда он стоял на капитанском мостике мобилизованного на войну коммерческого парохода «Великий князь Константин». Он любил этот корабль, который благодаря его творчеству стал уникальным для своего времени минным крейсером:

— Если один ничтожный пароход мог вывести из строя броненосцы... и спасти несколько тысяч солдат от верной гибели... и беспокоить неприятеля целую войну во всех концах Черного моря; если один пароход мог целую войну работать без потерь, — это уже не только счастье!

— Суворов верно сказал: «Раз счастье, два счастье, господи помилуй, надо же когда-нибудь и уменье!» Так было и с нашим пароходом «Константином».

— Сколько не хвастливо с моей стороны это, прошу вас верить в мое уменье, при котором я никогда не поставлю свой боевой корабль в ложное положение.

— В море моряк — значит дома. Море имеет свою хорошую сторону. Человек становится добрее, он забывает свои сомнения и опасения, он делается простодушнее, прямее и откровеннее!..

Макаров настолько верил в боевые возможности вверенного ему военного парохода и его экипаж, настрой подчиненных ему людей и силу минного оружия, что не без основания заявил до окончания войны следующее:

— После поправок и дооборудования «Великий князь Константин» готов хоть к войне с Англией.

Личные заслуги Макарова в Русско-турецкой войне 1877–1878 годов общепризнанны. Но они еще не менее велики и в создании приоритета русской военно-морской мысли. Пароход «Великий князь Константин» стал прообразом плавучих баз для торпедных катеров и малых подводных лодок. Степан Осипович наметил правильные пути развития минного оружия и минной тактики. С его «легкой руки» в ближайшем будущем появились торпедные катера. Определился контур торпедного аппарата.

Пройдет совсем немного времени, и на русском флоте вице-адмирала Макарова назовут «дедушкой минного флота». А наиболее восторженные почитатели его флотоводческого и научного таланта — «отцом миноносного флота».

Больших преувеличений в этом заслуг его нет. Он первый привел в систему все изобретения по минному делу, суммировал их, применял в военной практике, обогатил минное дело своей творческой мыслью, изобретениями и усовершенствованиями, всячески пропагандировал минное оружие как новейшее средство борьбы в войне на море. Макаров носил еще погоны капитана 2-го ранга, а к его словам уже с вниманием прислушивались высокопоставленные чины Морского ведомства России. Да не только они, но и их иностранные коллеги:

— Никакие средства, никакие затраты на развитие минного дела не могут считаться чрезмерными.

— По моему мнению, в войнах будущего самодвижущимся минам и минным заграждениям суждено будет играть громадную роль. Надо учиться владеть ими и бороться против них.

— Самодвижущиеся мины в скором времени будут оспаривать пальму первенства у артиллерии.

— Минное оружие уникально тем, что соединяет в себе две функции: наступательную и оборонительную...

После войны пароход «Великий князь Константин», с которого были сняты минные катера, почти год занимался перевозками частей русской армии с Балкан в порты Черного моря — Одессу и Севастополь. Этим же делом занимались экипажи и других коммерческих пароходов, временно мобилизованных на Турецкую войну. Полки и батареи русской армии-освободительницы возвращались на места своего расквартирования.

На суда в портах Мраморного и северной части Эгейского морей и болгарского Черноморского побережья — Бургасе и Варек грузились люди, орудия, лошади, различное военное имущество. Рейс следовал за рейсом. Опасаться приходилось только болезней из-за большой скученности людей в кубриках и на палубах.

Однажды в болгарской Варне при погрузке на борт парохода выздоравливающих раненых внимание Макарова привлек один человек. Гражданский, с окладистой бородой и могучей фигурой, умным взглядом, ко всему присматривающийся, он казался случайной личностью среди еще не залечивших до конца свои раны солдат-пехотинцев из полков Восточного отряда. Но больше всего обращало на себя внимание то, что на гражданском сюртуке поблескивал серебром солдатский Георгиевский крест 4-й степени — Знак отличия военного императорского ордена Святого Георгия.

Макаров решил познакомиться со своим необычным пассажиром, который вместе со всеми отправлялся в Одессу. Подойдя к незнакомцу, командир «Великого князя Константина» представился:

— Флигель-адъютант Макаров Степан Осипович. Командир парохода. С кем имею честь отправиться в порт Одессы?

— Верещагин Василий Васильевич. Живописец батальных сцен. На войну отправился охотником-художником. Вот после ранения на Дунае меня решили отправить в Россию долечиваться вместе с людьми военными.

— Много слышан о вас, Василий Васильевич. Особенно о вашей туркестанской серии картин.

— А я о вас, уважаемый Степан Осипович. В газетах,

что на войну доставляли из Отечества, столько было написано о минных атаках «Константина».

— Ну, это можно считать преувеличением. Сравнить вооруженный пароход, скажем, с Брянским пехотным полком не стоит. Или с любым гренадерским.

— Почему вы так скромничаете в своих заслугах, Степан Осипович?

— Да потому, что повредить миной турецкий броненосец в ночной атаке совсем иное дело, чем взять штурмом плевенский редут. Иная опасность и совсем иные потери в людях.

— Может быть, это и так. Но разве не минный пароход «Константин» изгнал турецкую броненосную армаду с вод Черного моря?

— Турки просто не смогли найти противодействия нашим минным атакам. Потому и перестали разбойничать у наших берегов.

— Главное, наверное, все же не в этом. Черноморский флот России, какой он ни есть, победил в войне флот Турции. Да еще кампанию на водах Дуная выиграл.

— Действительно, на Дунае туркам от балтийских минных лейтенантов пришлось несладко.

— Позвольте спросить, Степан Осипович. Что вы видели из моих туркестанских работ? И где?

— На академической выставке в столице. По случаю был на докладе в Адмиралтействе из Кронштадта.

— Так какая же из моих картин вам приглянулась больше других?

— Воображение потрясли две — «Апофеоз войны» и «Нападают врасплох». Особенно первая. Вторая поразила бесстрашием наших солдат, попавших под удар конницы бухарцев.

— Вы заметили сделанную мною знаменательную надпись на раме «Апофеоза»?

— Заметил. Помню как сейчас: «Посвящается всем великим завоевателям, прошедшим, настоящим и будущим». Столько споров среди посетителей было вокруг нее. У вас из-за этой картины, наверное, были немалые неприятности в придворных кругах?

— Неприятности — не то слово. Мне пришлось разойтись с академиками Императорской Академии художеств,

многие из них были моими учителями. Да не стоит об этом вспоминать.

— За что вы и где, Василий Васильевич, получили солдатского «Георгия»? Судя по потертости ленты, он давнишний.

— Угадали. Я был охотником в составе русского отряда, стоявшего гарнизоном в цитадели Самарканда. Там и отличился.

— Это когда войско бухарского эмира штурмовало Самаркандскую крепость?

— Да, тогда бухарцы штурмовали нас через пролом в крепостной стене. Не успели мы его заделать к подходу эмирской армии. Вот и теряли многих людей в штыковых контратаках.

— Тогда и родилась у вас, наверное, идея написать картину о смертельно раненном солдате?

— Да. Столько пришлось на гибель солдат насмотреться — не дай бог.

— И все же снова вас потянуло на войну?

— Счел долгом художника-баталиста. Эта война стала для России-матушки святой. Воевать за православную славянскую Болгарию для русского солдата было исторической справедливостью. И вы, Степан Осипович, как писали в газетах, с Балтики в Севастополь прибыли добровольно.

— Охотником. С трудом пробился на войну. Таких, как я, лейтенантов на Балтийском флоте много было. В том числе и перед войной, когда в ее начале мало кто уже сомневался.

— Вы как считаете, долг свой офицерский перед Отечеством исполнили?

— Исполнил. И науку морской войны познал.

— Что ж, с этим можно каждого военного моряка поздравить.

— Уважаемый Василий Васильевич, я приглашаю вас на переход в мою каюту. Располагайтесь в ней как пожелаете вместе со своими этюдами.

— Премного благодарен за такое лестное для меня приглашение.

— Вестовой матрос вас проводит: у меня сейчас забот много, людей размещать на пароходе надо. За вечерним чаем еще будет время наговориться нам с вами.

Выздоровливающих раненых размещали по каютам и матросским кубрикам, в коридорах, на верхней палубе. Командир парохода был благодарен сестрам милосердия из добровольческого Нижегородского санитарного отряда. Они знали всех тяжелых по состоянию солдат и их устраивали в каютах. Когда «Великий князь Константин» отошел от портового причала Варны, на его палубе было не протолкнуться.

Переход из Варны в Одессу много времени не занял. Море не штормило, хотя волнение укачало не одного пассажира. У многих началась морская болезнь. Художник Верецагин почти весь рейс простоял рядом с командиром парохода на капитанском мостике. В Одессе транспорт с выздоравливающими воинами встречало местное военное начальство, городские медики. В порту собралось немало горожан с цветами и подарками. На пирсе встречный марш играл гарнизонный оркестр.

Макаров тепло расстался с прославленным живописцем, перед талантом которого преклонялся. На прощание Верецагин сказал капитану 2-го ранга, такому же, как и он, «фронтовому» Георгиевскому кавалеру:

— Премного благодарен за комфортный переезд в Одессу, Степан Осипович.

— Что вы. Я так признателен вам за наши беседы, уважаемый Василий Васильевич.

— А вы знаете, что я сам едва не стал флотским офицером?

— И как это могло случиться в вашей жизни?

— Мой отец, вологодский дворянин Череповецкого уезда, отдал меня в восемь лет в малолетний кадетский корпус. Затем я стал обучаться в столичном Морском кадетском корпусе, готовился стать офицером флота. Тут в мою будущую судьбу и вмешалась давняя страсть к рисованию, к живописному творчеству.

— Как же вы, Василий Васильевич, будучи кадетом, совмещали полезное с приятным?

— Учась в корпусе, стал по вечерам посещать занятия в Петербургской рисовальной школе. Меня там заприметили преподаватели из Академии художеств. Они подрабатывали в школе лекциями и натурными занятиями.

— Значит, вы закончили в столице сразу и Морской кадетский корпус, и рисовальную школу?

— Да, сразу два учебных заведения. И оба с отличием. А после выпуска мне пришлось выбирать между карьерой флотского офицера и художником.

— И вы, Василий Васильевич, как я знаю, сделали правильный выбор для славы русской живописи.

— Сделал. Отказался от службы, стал мичманом запаса. Разгневанный отец отказал мне в материальной помощи как неблагодарному сыну дворянина. Поступил в императорскую Академию художеств и стал баталистом.

— Жаль, что я потерял в вас возможного флотского товарища. Зато русское воинство обрело в вашем лице прекрасного исторического живописца. Для дней нынешних и для будущего российского искусства.

— Вы это преувеличиваете. Но мне почему-то кажется, что мои пути в жизни с вами обязательно пересекутся.

— И что же будет тогда, Василий Васильевич?

— Трудно сказать. Но что я когданибудь начну писать портретную работу с будущего адмирала Макарова — вот в это мне верится...

Командир парохода «Великий князь Константин» и художник Верещагин тепло расстались в Одессе. Однажды Степану Осиповичу, уже в контр-адмиральских эполетах, довелось посетить одну из художественных выставок в столице. Он долго простоял тогда у таких верещагинских батальных полотен о Русско-турецкой войне 1877–1878 годов, как «Шипка-Шейново. Скобелев под Шипкой», «На Шипке все спокойно», «Перед атакой. Под Плевной».

Вряд ли два замечательных человека, обладавших талантами каждый на своем поприще, думали в 1878 году, что через шестнадцать лет им придется встретиться еще раз. Но уже не после победной войны, а в самом начале войны проигранной. Встретиться в Порт-Артуре, чтобы погибнуть в водах Желтого моря вместе с флагманским эскадренным броненосцем «Петропавловск»...

«Великий князь Константин» трудился, как говорится, не покладая рук. Не одну тысячу воинов он перевез в Отечество вместе с полковым и батарейным вооружением и имуществом. Экипаж получил не одну благодарность за перевозку войск.

Пароходу приходилось заходить и в турецкий Константинополь — Стамбул на Босфоре, на Принцевы острова

Мраморного моря, чтобы брать и там пассажиров. Среди них однажды оказалась элегантная и красивая девушка, обладавшая прекрасными манерами, — Капитолина Николаевна Якимова, воспитанница иезуитского монастыря в Бельгии, в Спа, дочь состоятельных родителей.

Тридцатилетний блестящий флотский офицер влюбился в нее, что называется, с первого взгляда. Вскоре после знакомства он сделал ей предложение. Оно было принято. После этого завязалась оживленная переписка.

В ноябре 1879 года аристократка Капитолина Якимова стала женой сына боцмана, Георгиевского кавалера флигель-адъютанта Степана Макарова. Венчались они в Морском соборе славного в отечественной истории портового города Одессы. Со стороны жениха присутствовали его боевые товарищи по завершившейся войне.

За немалые труды при перевозке войск из портов Мраморного моря и болгарских портов Бургас и Варна в Россию капитана 2-го ранга Макарова награждают орденом Святого Станислава 2-й степени.

Он ждет нового назначения, но от должности командира строящейся по типу «поповок» царской яхты «Ливадия» (прежняя «Ливадия» потерпела кораблекрушение у берегов Крыма и была «вычеркнута» из рядов Российского Императорского флота) боевой флотский офицер отказался. Его решение означало отказ от быстрой и блестящей карьеры придворного морского офицера, от вполне вероятно продолжения карьеры в Морском министерстве или в Морском главном штабе.

Многие сослуживцы Макарова «не поняли» такой поступок флигель-адъютанта, мечтавшего и дальше служить в боевом составе морских сил Российской державы.

К этому времени относится разрыв теплых отношений Макарова со своим давним покровителем и доброжелателем адмиралом А. А. Поповым. Причина имелась не одна. Среди них — отношение Степана Осиповича к поповской кораблестроительной программе создания мощных броненосцев с круглым корпусом — «поповок». Испытаний они не выдержали, показав много конструктивных недостатков.

В скором времени ушел с флота и адмирал Г. И. Бутаков, которому Макаров был обязан очень многим. Получив пост Главного командира Петербургского порта, Григорий

Иванович стал разоблачать крупные злоупотребления начальника Балтийского завода Кази при постройке броненосцев. Хотя Бутакова поддержал морской министр Шестаков, конфликт он проиграл, и ему пришлось уйти в почетную отставку, став членом Государственного совета Российской империи. Так от флота был отлучен по воле двора, и прежде всего великих князей Константина и Алексея, один из самых прославленных военно-морских деятелей в истории России.

Макаров тяжело переживал разрыв дружественных отношений с Поповым и почетное «изгнание» с флотской службы Бутакова. С этими двумя адмиралами, неординарными личностями, Степана Осиповича роднило очень многое: разработка научных проблем, отстаивание своих взглядов на минное дело и борьбу за живучесть корабля и, наконец, просто моральная поддержка и адмиральская защита в трудных служебных ситуациях.

В деле с А. А. Поповым кто-то из флотских чиновников даже упрекнул Макарова, что он «был обязан опальному адмиралу своей карьерой». На сей счет признанный биограф флотоводца Фердинанд Фердинандович Врангель писал следующее:

«Он (Макаров. — А. III.) не признавал себя «креатурой Попова», как его называли недоброжелатели, но вполне сознавал, что Попову многим обязан, главным образом, той атмосферой лихорадочной умственной и служебной деятельности, в которой Попов постоянно держал своих подчиненных, а в особенности молодежь. Но несправедливо говорить (заявлял Макаров. — А. III.), что я Попову обязан своей карьерой. Началу этой карьеры, производству в лейтенанты за отличие, я обязан не Попову, а Г. И. Бутакову, благодаря моим работам по непотопляемости.

Когда А. А. Попов строил «поповки», он меня снова привлек к себе для разработки водоотливных средств и системы переборок; я работал не жалея сил, между прочим, нажил себе грыжу, лазая в междудонном пространстве. Затем снаряжение и командование «Константином», доставившие мне чины и флигель-адъютантство, состоялось независимо от адмирала Попова.

Тем не менее я всегда относился к нему с особым уважением и признательностью за многое, чему я у него научил-

ся; но охлаждение последовало, когда А. А. уже после войны предложил мне командование строившейся по его указаниям плоскодонной яхтой «Ливадия». Я поставил некоторые условия, но адмирал Попов, который все еще как бы видел во мне Степу Макарова, отказал мне в такой форме, которая глубоко оскорбила мое самолюбие.

Но повторяю, что, при всем моем уважении к А. А., я считаю, что своей карьерой обязан не тому или иному, а своей неустанной работе. Ведь были же у Попова любимцы, которых он выдвигал более меня, а где они?»

...В декабре 1879 года капитана 2-го ранга и флигель-адъютанта Макарова назначают начальником отряда миноносков 3-го и 4-го флотских экипажей флота Балтийского моря. Но долго командовать им, готовить для будущего кадры русских минных офицеров Степану Осиповичу не пришлось.

Глава четвертая

Дела каспийские и босфорские

Вскоре после окончания войны по долгу службы Макаров оказался на Каспии. Завершалось присоединение народов Средней Азии к России, что имело для них прогрессивное значение. Прекращались междоусобицы местных ханов и эмиров, втягивавших подданных в кровопролитные межплеменные войны, уничтожались рабство и работорговля, а рабы немедленно получали свободу. Отсталые среднеазиатские области втягивались в общую хозяйственную жизнь экономически более развитой России, приобщались к более передовой русской культуре.

В середине XIX столетия около 115 тысяч прикаспийских туркмен добровольно приняли российское подданство. Только феодальная верхушка воинственного племени текинцев, получая помощь с персидской территории, оказала вооруженное сопротивление России, хотя та старалась не затрагивать интересы местной знати. Это было совсем не в интересах новой власти в Туркестане.

Идея о проникновении в Ахал-Текинский оазис зародилась в России еще во время Русско-турецкой войны

1877–1878 годов. Он находился у самой персидской границы, и от него шел удобный путь к Кушке, к афганской границе. Тогда русским отрядом был занят город Кизыл-Арват, впоследствии ставший конечным пунктом Закаспийской железной дороги.

Отправленная в 1879 году в земли туркменского племени теке (текинцев) военная экспедиция потерпела неудачу. Отряд в 12 тысяч человек оказался до крайности изнурен пешими переходами по пустынной местности, жарким климатом, нехваткой продовольствия и особенно питьевой воды. Отряду пришлось отступить из безводной, опаленной солнцем пустыни, потеряв большое число лошадей.

Однако правительство не отказалось от мысли присоединения к империи Ахал-Текинского оазиса. Он виделся последним звеном в цепи завоевания Россией среднеазиатских земель. С присоединением территории современной Туркмении для бриллианта британской короны — Индии было теперь рукой подать. А с Лондоном у Санкт-Петербурга в конце XIX столетия складывались не самые лучшие межгосударственные отношения, это было уже традицией.

Успех пришел только в 1880 году, когда в глубь Закаспийской области отправилась военная экспедиция под командованием генерала Михаила Дмитриевича Скобелева, героя освобождения Болгарии. С ним Макаров познакомился во время эвакуации русской армии с Балкан. Овеянному славой генералу пришлось по душе боевой, распорядительный флотский офицер, командир военного парохода «Великий князь Константин», герой минных атак на Черноморье.

Степан Осипович с благодарностью принял предложение Скобелева возглавить морскую часть военной экспедиции, получившей название Ахал-Текинской. Он организует военные перевозки через Каспий в порт Красноводск, связь восточного каспийского берега с Астраханью и Баку.

Генералу Скобелеву Средняя Азия была хорошо знакома. Он участвовал в завоевании ее земель, подавил междоусобную войну в Кокандском ханстве в 1875–1876 годах. Однако там боевые действия складывались проще, чем предстоящие в Туркмении. Михаил Дмитриевич был доволен, что в лице флотского офицера он приобрел не только прекрасного заведующего морской частью Ахал-Текинской экспедиции, но и толкового советчика:

— Степан Осипович, вы измерили по карте расстояние до оазиса племени текинцев?

— Да. По моим расчетам получается почти четыреста верст. Если считать, разумеется, от берега Каспия по прямой.

— То-то, что по прямой. А в пустыне, где колодцев и родников в предгорьях раз-два, и обчелся, прямой путь никак не вычислишь. Его просто быть не может.

— Тогда у отряда вся надежда остается на корабли пустыни, Дмитрий Михайлович.

— Оренбургский и туркестанский губернаторы пообещали прислать тридцать тысяч верблюдов с погонщиками.

— Прислали?

— Прислали почти всех обещанных. Но к наступлению местной зимы половина верблюдов подохла. И с оставшейся половиной в отряде не умеют обращаться. Не знают, как и чем накормить животных. А тут еще верблюжьи болезни. Такая напасть.

— Но есть же ветеринарные врачи. Их-то учили лечить животных в училищах.

— Учили хорошо лечить только лошадей. Кавалерийских, артиллерийских, обозных. Но только не верблюдов.

— Что ж, вырисовывается не самая обнадеживающая картина. Воду везти надо. Боевые припасы надо. Провиант надо. Больных и раненых тоже надо.

— Что можете посоветовать, Степан Осипович? Вы ведь в экспедиции главный морской транспортник.

— От верблюдов отказываться нам нельзя. От них в пустыне зависит успех боев с текинцами.

— Не только бои, но и взятие крепости Геок-Тепею.

— Тогда надо проработать такой вариант, как строительство железной дороги через текинскую пустыню. Об этом, Дмитрий Михайлович, вы, как я слышан, разговор в столице уже вели.

— Да, речь о строительстве Закаспийской железной дороги велась. Но она в экспедиции будет подсобной. И вести ее надо от Красноводска до Кизыл-Арвата.

— Это ваша идея?

— Нет, не моя. Это вопрос поднимал еще мой предшественник, генерал Тергукасов.

— У меня есть на сей счет другое предложение.

— Какое, Степан Осипович?

— Я предлагаю строить железку не из Красноводска, а из залива Михайловского. Он расположен на 120 верст южнее.

— Какие выгоды это нам даст?

— Уменьшатся казенные расходы и сроки строительства. Раз. Прокладка пути будет вестись не в столь тяжелых пустынных условиях, как от Красноводска. Два. И, на мой взгляд, сейчас построить дорогу именно от Красноводска вообще вряд ли удастся. Это три.

— Почему так считаете? Ваш последний довод — неверие в успех экспедиции?

— Нет, в успех я верю. Дело в другом. Текинская конница под Красноводском каждым набегом будет срывать работы.

— Думается, здесь вы правы, Степан Осипович. Буду хлопотать перед Петербургом за второй вариант. Дорогу вести от залива Михайловского.

— Будет Закаспийская дорога построена — значит, будет Россия твердыми ногами стоять в Средней Азии, она закрепится на этих землях. И хлопок не надо будет везти из Американских штатов в Москву. В оазисах будут его выращивать на продажу русским промышленникам.

— Согласен. Пишите обоснование на новый путь для Закаспийской железной дороги.

— Будет исполнено, Михаил Дмитриевич...

Строительство Закаспийской железной дороги велось форсированными темпами. Капитану 2-го ранга Макарову было поручено организовать доставку к месту сооружения железнодорожной трассы все необходимое. А необходимы были шпалы, рельсы, лес, паровозы, вагоны и многое другое. Все это доставлялось только по Каспию.

По ориентировочным подсчетам, вес этих грузов определялся в два с половиной миллиона пудов. Сложность заключалась еще в том, что грузы требовалось доставить в самом срочном порядке, поскольку военная экспедиция в Ахал-Текинский оазис не ждала.

Макаров был хорошо знаком с реальными возможностями наличных транспортных средств на Каспии. По его представлению правительственным решением мобилизуются пароходы коммерческого общества «Кавказ и Меркурий». Зафрахтовываются свыше ста частных парусных

шхун, на которые можно было погрузить от десяти до тридцати тысяч пудов различного груза. По Каспийскому морю засновали караваны тяжелогруженных паровых и парусных судов.

Благодаря трудам флотского начальника задача переброски грузов из Астраханского и Бакинского портов в залив Михайловский была решена успешно. 25 августа 1880 года отсюда началось строительство железной дороги в восточном направлении, через южную окраину огромной пустыни.

Работа спорилась. Уже 4 октября того же года запланированные работы были завершены. Железнодорожный путь дошел до колодца Молла-Кара. Основной поток грузов для скобелевской экспедиции пошел к месту военных событий не на спинах верблюдов, а по железной дороге.

Степан Осипович присутствовал на торжествах начала прокладки железного пути. Вместе с генералом Скобелевым он смотрел, как солдаты в мокрых от пота белых полотняных рубахах клали шпалы на насыпь, затем клали рельсы и крепили их. Нестерпимо палило солнце, а ветер приносил с собой не прохладу, а мелкий песок. Питьевая вода была теплой и жажду утоляла плохо.

Генерал, отдав последние распоряжения на день, пожал руку ротному поручику трудившихся саперов, сказал Макарову:

— Степан Осипович, премного благодарен вам за труды. Всего в достатке, дорога строится.

— Еще многое в пути, Михаил Дмитриевич. Паровозы и вагоны будут доставлены в последнюю очередь.

— Мною приказано рельсы подвести прямо к самому причалу. Такую работу закончат в два-три дня.

— Хорошо, если солдаты в такой срок уложатся. Пароходы из астраханского порта приступили к погрузке грузовых вагонов.

— А где к ним паровозы?

— Находятся на траверзе форта Александровского. Им прибывать в залив Михайловский предписано раньше вагонного состава.

— Кто их доставит?

— Фирма «Кавказ и Меркурий».

— Значит, Закаспийская железная дорога будет построена и моим солдатам не придется на себе тащить снаряды и мешки с мукой?

— Да, Михаил Дмитриевич, паровозы заменят людей и верблюдов. Как паровой флот, заменивший парусный.

— Если люди не будут изнеможены пустыней и ношей, то мы обязательно возьмем крепость Геок-Тепе. И подведем границу России поближе к индийской земле. Так что в туманном Альбионе будет чем опечалиться.

— Вне всякого сомнения, так будет.

— Степан Осипович, займитесь еще одним делом. Дорогу железную помогайте строить, но дайте мне батареею флотских скорострельных пушек. Она мне очень нужна в экспедиции. Вопрос со столицей о формировании такой внештатной артиллерийской батареи мною уже решен.

— Будет исполнено, Михаил Дмитриевич. Наберу в батарею моих черноморцев, что в турецкой войне отличились.

— Как сформируется, так сразу в отряд. Первыми флотские пушкарники пойдут вперед, вслед за авангардными казацкими сотнями...

Пожалуй, седое Каспийское море не видело у своих восточных берегов такое скопление военных и мирных судов: парусных шхун, пароходов, рыбацких судов. На берегу, в заливе Михайловском, сотни и сотни солдат едва справлялись с разгрузкой. С этого начиналось строительство Закаспийской железной дороги и завоевание Ахал-Текинского оазиса. Или — завершение завоевания Российской империей Средней Азии, говоря иначе, Туркестана.

Непосредственным руководителем строительства начальной части Закаспийской железной дороги стал генерал-майор Михаил Николаевич Анненков, который получил признание на должности заведующего передвижением войск по всем железным дорогам Российской империи. Он был одним из ведущих специалистов в вопросах железнодорожного строительства. Строительство пути между заливом Михайловским и Кизыл-Арватом стало одним из главных деяний Анненкова, который закончил свой жизненный путь в звании генерала от инфантерии.

Впоследствии начальный пункт Закаспийской железной дороги перенесли в Узун-Ада. И лишь в 1896 году была построена полностью трасса Краснодарск — Кизыл-Арват.

Однажды Скобелев, озабоченный тем, что много людей его экспедиционного отряда крайне измучены каждодневной жаждой, сказал об этом Макарову:

— В Красноводском порту ситуация с питьевой водой еще хуже, чем в пустыне. Там хоть есть колодцы и ручьи с Капетдага. Рядом море воды, да та вся соленая. Больно смотреть, как солдаты мучаются от жажды.

— Этой беде в самом Красноводске помочь можно.

— Каким образом? Ведь там невесть какой глубины надо рыть колодцы. А доберешься ли до воды — одному Богу известно.

— Я предлагаю превратить мои паровые катера в опреснители морской воды. И другая польза будет. Катерные команды перестанут бездельничать.

— Прекрасно. На такое дело сегодня же будет мой приказ как начальника экспедиции...

Действительно, проблему с питьевой водой в Красноводске удалось решить. Макаровские катера со своими паровыми машинами стали эффективными опреснителями. Морская вода была за бортом, потребители произведенного «продукта» — на портовом причале. Теперь экипажам катеров не приходилось сутками слоняться без дела.

Макаров по просьбе начальника Ахал-Текинской экспедиции сформировал батарею из морских скорострельных орудий. Ею командовал капитан 1-го ранга Шеман. Из 28 ее моряков-артиллеристов 25 человек стали Георгиевскими кавалерами, будучи награждены за воинскую доблесть Знаками отличия военного ордена Святого Георгия (или, как тогда называли эту почетнейшую награду, Георгиевскими крестами).

Перед штурмом крепости Геок-Тепе, на полную блокаду которой у генерал-лейтенанта Скобелева не было сил, состоялась беседа его со помощником по морской части. Разговор шел о воинской доблести, храбрости, мужестве, то есть о тех чертах воина, которые зачастую решают победу на поле брани и помогают выходить из смертельных ситуаций:

— Степан Осипович, еще в шипкинский период турецкой войны мы, армейцы, восхищались минными атаками на Черном море. Как вел в бою экипаж вашего парохода? Очень интересно слышать это из ваших уст.

— Дело все, Михаил Дмитриевич, в личной храбрости каждого бойца в отдельности. Так мы и добывали победу в минных атаках на турецкие броненосцы.

— А я, скажем, мог бы отличиться на минном катере?

— Вне всякого сомнения. Я представляю, что сделали бы вы, никогда не знавший чувства страха.

— Вы ошибаетесь, Степан Осипович, если думаете, что есть люди совершенно без страха. Я в это не верю и думаю, что всякий человек в одном случае беззаветно храбр, в другом труслив.

— Вы так действительно считаете?

— Да. У человека с достаточно сильной волей хватит самообладания, чтобы побороть в себе чувство страха. Но я сам помню, как лежал в канаве и не смел приподнять голову, ибо мне казалось, что надо мной сплошная туча пуль.

— И как же вы вышли из такого положения, если можно сказать откровенно?

— Откровенность, пожалуйста. Через несколько минут я поборол в себе это чувство страха и, чтобы наказать себя, пошел в еще больший огонь. Но когда лежал в канаве, я был самый жалкий трус.

— В это мне, Михаил Дмитриевич, невозможно поверить.

— Почему же?

— Когда я на «Константине» перевозил войска после войны, то не раз беседовал с солдатами и офицерами, которые бывали под вашим командованием. Они мне рассказывали о вас совсем иное, что я сейчас услышал от вас.

— Так что же говорили о своем генерале мои бойцы?

— Они говорили, что чем больше опасности было на войне, тем наш Скобелев казался веселее. Так они понимали вашу храбрость, Михаил Дмитриевич.

— Пожалуй, солдатам их генерал действительно виднее на войне. Он же тоже солдат, только в высоком звании.

— А вам приходилось посылать людей на верную смерть?

— Наверное, да. Совсем недавно, будучи проездом из столицы в Москве, ко мне обратилась с упреками мать одного поручика, убитого на передовых постах.

— И что вы ответили матери погибшего офицера?

— Я сказал ей: сударыня, ваш сын удостоился высшей награды, которую может желать для себя военный чело-

век. Он был убит в бою, — лучшей награды я для себя никогда не желал.

— Что эта женщина?

— Она ушла от меня вся в слезах. Материнскому горю помочь нельзя даже пожизненной пенсией от имени государя. Такое не забывается...

Макаров со свойственной ему энергией исследует форватер реки Атрек. История этого события в истории Ахал-Текинской экспедиции такова. Скобелев делал все, чтобы попытаться найти обходные пути к местам проживания воинственного и свободолюбивого туркменского племени теке, которое, как за крепостной стеной, укрывалось за песками безводной пустыни. Такую задачу Михаил Дмитриевич поставил и своему помощнику по морской части.

Поскольку обстоятельной и достоверной карты Закаспийского края не имелось, то Макарова заинтересовала река Атрек — мелководная и извилистая, впадающая в Каспийское море на границе современных Ирана и Туркменистана. Высказывалось предположение, что по ней можно было доставлять грузы русским экспедиционным войскам.

Опросы местных жителей достоверной информации не дали, поскольку по Атреку они не плавали. Капитан 2-го ранга, собрав надежную команду, взяв паровой катер и две легкие, но вместительные плоскодонные лодки — «киржимы», двинулся вверх по реке, где еще не ходила ни одна лодка.

Исследование Атрека проходило под изумленные взоры местных жителей, которые вели полукочевой образ жизни. Река оказалась местами настолько мелководной, что тяжелый катер приходилось волочить по дну, поставив его на полозья, наскоро сколоченные из досок. Эту работу выполняли не только лошади и верблюды, но и люди.

Казалось, что сама природа ополчилась против иноземных исследователей. Разросшийся по обоим берегам реки кустарник причинял им массу неприятностей. Местами людям и вьючным животным приходилось буквально продираться сквозь сплошные заросли колючего, иссохшего под палящим солнцем кустарника.

Настойчивый Макаров прошел со своим морским отрядом вверх по течению Атрека таким образом около трехсот

верст (!). Но слово прошел здесь мало подходит: отряд «протащился» по речному мелководью, обрамленному по пути кустарниковыми зарослями. Степан Осипович прекратил движение вперед только тогда, когда плоскодонные «киржимы» оказались на положении парового катера. Случилось это у селения Гудры, близ которого Атрек окончательно принял образ мелководного ручья.

Степан Осипович во время похода по реке Атрек сделал подробное ее естественно-историческое описание. Впоследствии при обработке произведенных записей он высказал немало соображений о происхождении реки. Он установил и возможности этого водного пути для транспортировки различных грузов, опровергнув существовавшее мнение о проходимости Атрека в течение круглого года. По мнению исследователя, зимой и весной, когда вода в реке от небольших дождей поднималась, можно было беспрепятственно водить небольшие плоскодонные суда (лодки) с грузом. Но до селения Гудры они пройти не могли.

В том походе по Атреку современников поразило одно обстоятельство. Маршрут исследовательского отряда проходил по заболоченным местам в жаркое время года. Но в макаровском отряде, благодаря заботе его начальника о людях, больных не оказалось.

Во время похода Степан Осипович обнаружил нефтяные источники, то есть сделал немалое по значимости геологическое открытие. Со свойствами нефти он был знаком по научным публикациям. Там, на Каспийском море, у него и родилась так и не осуществленная мысль о переходе на нефтяное отопление судов военного флота. Макаров заглядывал в будущее кораблестроения. Он не раз заявлял на дискуссиях в среде флотских офицеров:

— Нефть — есть корабельное топливо недалекого будущего. У нее есть все преимущества перед углем.

— Какие?

— Она более удобна при транспортировке. Ее можно закачивать в цистерны, которые она заполняет по всему внутреннему пространству. И главное — нефть при сжигании дает жара значительно больше, чем самый лучший каменный уголь.

— Когда же нефть, по вашему мнению, Степан Осипович, придет на смену углю в судовом деле?

— Как только ученые переделают корабельные топки под нефть. И Россия будет одной из первых таких морских держав.

— Почему именно она, а не другие европейские страны?

— Потому что в нашем Отечестве есть нефть в больших запасах. А со временем ее найдут в еще больших запасах, благо держава наша необъятна...

По возвращении с берегов Атрека капитан 2-го ранга застал официальный приказ о назначении его начальником морской части при войсках, действовавших в Закаспийском крае.

Но это было еще не все. Генерал Скобелев, зная возможности своего флотского помощника, возложил на него в приказном порядке и ряд других экспедиционных обязанностей. На Макарова возлагалось еще и общее наблюдение за перевозками всех грузов, прибывавших из Астрахани в Закаспийский край.

Немного позже флотский офицер назначается начальником гарнизона в Красноводске. А после отъезда генерал-майора Анненкова, который получил ранение во время одной из рекогносцировок, Макарову поручаются также дела по управлению Закаспийским военным отделом. Макаров провожал начальника военных сообщений Закаспийской области в Красноводском порту:

— Михаил Николаевич, расстроен нашим неожиданным расставанием.

— Что же делать, Степан Осипович. Эти текинцы со своих иноходцев стреляют отменно. Выскочили из-за барханов, стрельнули по моему конвою и словно растворились в песках.

— Война войной, а дорога до Кизыл-Арвата все же дошла.

— Еще бы. Экспедиция теперь получила бесперебойное снабжение всем необходимым. Надеюсь, Степан Осипович, что в самом скором времени на страницах «Морского сборника» появятся новые статьи под вашим именем. О Каспии, походе с катером и лодками по Атреку, участии морских артиллеристов в походе на племя теке.

— Мои публикации, Михаил Николаевич, скромны по сравнению с вашими трудами.

— А с какими из них вы знакомы?

— С вашей книгой по Франко-пруссской войне. Помню ее название: «Война 1870 года. Заметки и впечатления русского офицера». Читал и ваши статьи в «Военном сборнике» о применении железных дорог в военном деле.

— Полно, Степан Осипович. Уверен, что у вашего пера более блестящее будущее...

Судьба больше не сталкивала будущего флотоводца с Анненковым, редким знатоком железнодорожного дела, человеком энциклопедических знаний. Хотя Макаров не упускал случая познакомиться с его новыми научными трудами, такими как «Отношения англо-индийских владений к северо-западным соседям» и «Международный тюремный конгресс и английские тюрьмы».

Одной из инициатив Степана Осиповича при исполнении «каспийских» должностей стало создание в дагестанском Петровске и форте Александровском на полуострове Мангышлак нефтяных баз и их оборудование по последнему слову техники.

К весне 1881 года сопротивление племени теке было сломлено и теперь вся Закаспийская область оказалась присоединенной к Российской империи. Состоялась прощальная встреча генерала Скобелева с капитаном 2-го ранга Макаровым:

— Степан Осипович, пришла пора нам расставаться. Экспедиция завершена, Закаспий умиротворен. Дел для русского оружия здесь больше нет.

— Да и для флотских чинов тоже нет. Военный пост в Красноводске учрежден, тамошний порт дооборудован.

— Был рад с вами работать, уважаемый Степан Осипович. Своими перевозками и морской батареей вы мне сильно подсобили.

— То был мой долг службы, Михаил Дмитриевич.

— Все было в самом образцовом добропорядке. Равно как на вашем «Константине».

— Спасибо на добром слове. Отрадно слышать похвалу с уст творца победы при Шипке-Шейново.

— Не скромничайте, Степан Осипович. О ваших черноморских делах среди армейцев ходят настоящие легенды. Порой правду трудно отделить от прикрас.

— Михаил Дмитриевич, в бою на море побеждает не командир, а корабельный экипаж.

— Это мне ведомо. У меня к вам, Степан Осипович, есть товарищеское предложение. В знак уважения к вашим и моим заслугам перед Отечеством.

— Какое?

— Давайте мы с вами по давней традиции товарищей по оружию обменяемся самыми дорогими для нас наградами. На память друг о друге.

— «Георгиями».

— Да, непременно только ими, святыми «Георгиями».

— Согласен, Михаил Дмитриевич. Сочту для себя за великую честь носить на груди скобелевский «Георгий».

— А я, Степан Осипович, макаровский...

В день своей трагической гибели на эскадренном броненосце «Петропавловск» на мундире вице-адмирала Степана Осиповича Макарова отливал белой эмалью орденский Георгиевский крест. Со скобелевской реликвией флотоводец никогда не расставался: она являлась его гордостью. И об этом на флоте знали все.

После отъезда из Закаспия генерала Скобелева его помощник по морской части задержался в Красноводске. Он организовывал эвакуацию войск морем, продолжал оказывать содействие строительству железной дороги, которая быстро дошла до Кизыл-Арвата. Городок располагался в 224 километрах от каспийского берега и волей судьбы стал одной из станций Красноводской железной дороги.

Капитан 2-го ранга Макаров не мог просто так покинуть российский Туркестан. Перед отъездом в Санкт-Петербург он представил командующему войсками Каспийского военного округа подробный проект реорганизации всей морской части в Закаспийском крае.

Можно считать, что для флотоводца Макарова участие в скобелевской Ахал-Текинской военной экспедиции не стало событием биографии, столь богатой другими значительными событиями. Но и здесь проявились во всем блеске природные дарования Степана Осиповича: инициативность и изобретательность, пытливая наблюдательность и организаторское дарование, умение в любом новом для него деле находить то, что следовало улучшить, исправить, изменить.

Есть немало высоких оценок деятельности капитана 2-го ранга Макарова во время подготовки и проведения Ахал-Текинской экспедиции. Ф. Ф. Врангель писал:

«С ничтожными средствами, благодаря энергии и морской опытности, по-видимому невозможное оказалось крайне удобоисполнимым, и действия С. О. Макарова произвели сильное впечатление во всем Закаспийском крае...»

За Ахал-Текинскую экспедицию флигель-адъютант его императорского высочества не получил ни орденской награды, ни повышения в звании. Самолюбивый и честолюбивый Макаров ожидал назначения на один из строящихся современных броненосных кораблей. Вместо этого он... поступил в распоряжение посла России в Константинополе. И был назначен командиром русского стационара в столице Турции — парохода «Тамань».

Такое назначение не являлось случайностью для российской дипломатии. Имя командира минного крейсера «Великий князь Константин», наводившего страх на турецкий броненосный флот в минувшей войне, на берегах Босфора знали очень хорошо.

Праздное время командира стационара державы-победительницы неутомимый в научных изысканиях Макаров посвятил новой для него науке — океанографии. Он сумел разрешить загадку-гипотезу, оставленную потомкам в конце XVII столетия великим итальянским ученым Марсили. Степан Осипович экспериментальным путем разгадал загадку течений в проливе Босфор.

Все началось со случайного разговора за столом с советником российского посольства Ону:

— Я как-то слышал в кругу ученых-океанографов о том, что в Босфоре существуют два течения. Многие утверждают, что это просто красивая старинная легенда.

— Мне тоже приходилось слышать что-то подобное. Особенно в среде дипломатов — знатоков местных константинопольских легенд.

— Но ведь о двух течениях в проливе говорят даже турецкие рыбаки. Хотя подтвердить свои слова они ничем не могут.

— Степан Осипович, позвольте мне как старожилу российского посольства внести некоторую ясность в этот вопрос.

— Извольте. Буду вам весьма признателен.

— Представьте себе: двести лет назад один умный человек придерживался взгляда о возможности двух противо-

положных течений в Босфоре. Это был итальянский ученый Марсильи.

— Я слышал о нем. В Санкт-Петербурге мне приходилось в библиотеке Географического общества держать в руках его книжку с самыми различными гипотезами. Но меня в данном вопросе смущает одно обстоятельство.

— Какое, Степан Осипович?

— Совсем недавно английский капитан Спратт лично производил съемки Босфора для новых географических карт.

— И что же? Что вас здесь смущает?

— А то, что никакого второго течения в босфорском проливе Спратт не обнаружил. Хотя, думается, с гипотезой итальянца Марсильи он должен был быть знаком.

— Но англичанин мог не обнаружить второго течения — обратного, допустив какие-то погрешности при съемках Босфора.

— С этим трудно согласиться.

— Степан Осипович, мне видится, что загадка Босфора вас всерьез заинтриговала. Что вы намерены предпринять?

— Исследовать подводные течения Босфора всеми доступными мне средствами.

— Тогда могу пожелать вам большой удачи...

Любознательность у Макарова всегда сочеталась с практичностью. Поэтому легенду о двух противоположных течениях в черноморских проливах он «просветил» с присущим ему остроумием. Командир «Тамани» на четырехвесельной шлюпке вышел на середину Босфора и приказал опустить на глубину анкерок в пять ведер с привязанной к нему балластиной.

И шлюпка, к великому ужасу турок, наблюдавших за русскими, стала буксироваться бочонком против довольно сильного поверхностного течения. В ходе такого эксперимента в адрес офицера с «Тамани» со всех сторон несло только два слова:

— Русский шайтан! Русский шайтан!..

Так Макаров доказал, что в Босфоре имеются два течения: поверхностное — из Черного моря в Мраморное и глубинное — в противоположном направлении. Более того, Степан Осипович изобрел прибор — флюксметр для изучения скорости течений. Ученый объяснил причину тако-

го необычного природного явления, определил скорость течений на разных глубинах, температуру и плотность воды.

Для того чтобы брать пробы воды с различных глубин, исследователь изобрел специальный прибор — батометр. В ноябре 1881 года командир стационара российского посольства провел изучение взятых проб воды на различных глубинах в проливе Босфор. Он определил, что соленость и теплота воды нижнего течения выше, чем верхнего. Удельный вес босфорской воды на поверхности равнялся 1.0150, в глубине — 1.0218 и больше. Уже одно это относилось к числу открытий в мировой океанографической науке.

О том, как велись работы по изучению течений в проливе Босфор, достаточно сказать следующее. За год капитаном 2-го ранга Макаровым было сделано до тысячи измерений скорости течений, а для определения удельного веса и температуры воды — до четырех тысяч измерений. Это был впечатляющий исследовательский труд.

В результате научно-исследовательской работы на борту «Тамани» свет увидел выдающийся океанографический трактат «Об обмене вод Черного и Средиземного морей». Он получил большую известность в ученом мире не только России.

Главными выводами проведенного океанографического исследования были следующие:

в Босфоре существуют два течения: верхнее — из Черного моря в Мраморное и нижнее — из Мраморного моря в Черное;

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

разность удельного веса происходит оттого, что реки и дожди дают Черному морю больше пресной воды, чем испарения из него уносят;

верхнее течение происходит от разности уровней двух морей;

разность уровней Черного и Мраморного морей должна быть около 1 фута 5 дюймов.

14 марта 1885 года Макаров сделал научное сообщение на совместном заседании отделений географии математической и географии физической Императорского Географического общества. Тема сообщения звучала так: «Об изучении постоянных морских течений». В том же году макаровский труд был напечатан в приложении к 11-му тому «Записок Императорской Академии наук». В рецензии на него академики А. В. Гадолин и Г. И. Вильд заключали:

«...Хотя мы не можем согласиться в частности со всеми воззрениями г. Макарова, тем не менее признаем труд его в высшей степени интересным и представляющим весьма драгоценный научный материал».

О значении исследовательской работы говорилось много. Так, в одном из номеров «Морского сборника» за 1886 год капитан-лейтенант М. А. Рыкачев, тогда помощник директора Главной Физической обсерватории (ставший потом ее директором и академиком), поместил весьма обстоятельный отчет о макаровском труде. Рыкачев дал ему следующую оценку:

«Течения Босфора, о которых до исследования г. Макарова, за исключением поверхностного течения, мы почти ничего не знали, теперь изучены подробнее Гибралтара и Зунда. Г. Макаров доказал опытом существование нижнего течения, измерил его скорость на разных глубинах, в разные часы дня и разные времена года, употребляя для этого флюктометр, им придуманный и устроенный своими средствами.

Он исследовал удельный вес воды и температуру ее в разных слоях верхнего и нижнего течений.

Он определил с большой точностью границу между течениями и наклон этой границы вдоль пролива.

Пополнив данные о течениях в проливе наблюдениями в Мраморном и Черном морях, г. Макаров выяснил, как приблизительно и в каких размерах происходит обмен вод между этими морями. Наконец, он дал простое объяснение сложного явления — зависимости положения границы между течениями от разности уровней морей и указал, как эта разность может быть вычислена.

Позволю себе обратить внимание на эти важные результаты и на ту пользу, какую могут принести науке дальнейшие подобные исследования.

Должно иметь в виду еще, что все эти плодотворные для науки наблюдения, произведенные на пароходе «Тамань», сделаны своими средствами, без больших затрат для казны, и офицерам они доставили случай на деле познакомиться с интересными исследованиями по вопросу, столь близкому к их специальности...»

Российская Академия наук присудила «сочинению капитана Макарова неполную премию митрополита Макария» в размере 1000 рублей. Этой почетной наградой отмечалась раз в два года лучшая научная работа по физико-математическим дисциплинам.

Следует отметить, что во время Первой мировой войны командование русского Черноморского флота использовало макаровское открытие при разработке планов постановки минных полей у пролива Босфор.

Спустя некоторое время любознательный Степан Осипович получил возможность обстоятельно познакомиться с книгой в старинном переплете из желтой кожи. Редкостное издание называлось так: «Наблюдения над Босфором Фракийским или проливом Константинопольским в письме ее светлейшему королевскому величеству, Христине, королеве шведской, Луиджи Фердинандом Марсильи, Рим, 1861».

Не без труда Макарову удалось прочитать интереснейшую для исследователя книгу, разобравшись в ее тексте, написанном витиеватым староитальянским языком. Вот что писал Марсильи шведской королеве Христине:

«...Я уже высказал вашему величеству в начале письма, что целью моих путешествий является не одно только наблюдение и изучение явлений природы, доступных глазу, но и исследование недоступных, которые чем более сокровенны, тем более доставляют интереса для ума и заставляют трудиться для блага человечества над изысканием их причин.

И вот я предпринял... важный, значительный и плодотворный опыт... в противоположность «верхнему»; к проверке его меня побудили как стремление проникнуть в глубину, так и рассказы многих турецких рыбаков, а особенно убеждение кавалера Финки, посланника его величества короля английского при турецком дворе.

Сначала я позаботился узнать, на чем турки замечают это явление. Оказалось, что на сетях, которые рыбаки, установив лодку, обыкновенно бросают наудачу, — и при

этом наблюдают, что до известной глубины сети идут в сторону верхнего течения (то есть тянутся во всю свою длину сзади лодки. — А. III.), но затем начинают следовать противоположному направлению».

Итальянец Луиджи Марсильи, судя по всему, действительно был большим исследователем европейского Средневековья. Так, он изобрел «опыт с ящиком» для проверки солености воды в море. Этот прибор заинтересовал Макарова не менее, чем описанные опыты с опусканием в воду пролива Босфор веревки, на конце которой был привязан тяжелый кусок свинца.

...В должности командира парохода «Тамань» Степан Осипович долго не задержался. Его боевой опыт нужен был военному флоту России. Первого января 1882 года следует производство командира константинопольского стационара в капитаны 1-го ранга. На этом его почетная и мало обременительная дипломатическая служба в Стамбуле закончилась.

Глава пятая

От командира «Витязя» до «покорителя брони»

Макаров назначается флаг-капитаном (начальником штаба) Практической шхерной эскадры флота Балтийского моря вице-адмирала Н. М. Чихачева. Приняв новую должность, Степан Осипович в самом скором времени участвует в организации перевозки целой пехотной дивизии на военных судах. То была первая подобная учебная десантная операция в истории парового флота. И для ее успешного проведения потребовался весь организаторский талант нового начальника эскадренного штаба. Ему пришлось заниматься и погрузкой людей на суда, и свозом их на берег.

В том же году Макаровым разрабатывается проект строительства специальных мелководных судов для организации пароходства по Аральскому морю и на реках Амударье и Сырдарье. Реки становились важными коммуникациями в ходе хозяйственного развития Средней Азии и вассальных к российской императорской короне Бухарского эмирата и Хивинского ханства.

Второй макаровский проект посвящается вопросу быстрого разведения паров на кораблях шхерного отряда с тем, чтобы не через 12 часов, а через 7,5 минуты (!) после приказания можно было давать ход вперед. То есть речь шла о резком сокращении времени на приведение балтийской шхерной эскадры в полную боевую готовность.

Россия в те годы разрабатывала новую кораблестроительную программу. В ноябре 1884 года по царскому повелению военный министр П. С. Ванновский создает авторитетную комиссию для обсуждения вопроса «Об участии флота в обороне государства». От Морского ведомства в правительственную комиссию вошли многоопытные адмиралы Н. В. Копытов, Н. М. Чихачев и... 35-летний капитан 1-го ранга Макаров, как человек, склонный к оригинальным идеям и смелым обобщениям. Современники сочли такое назначением Степана Осиповича несомненным признанием его флотоводческого таланта.

18 марта 1885 года наконец-то сбывается мечта морского офицера: капитан 1-го ранга назначается командиром современного броненосного фрегата «Князь Пожарский».

Макаровский фрегат вошел в историю Российского флота тем, что именно на «Князе Пожарском» Степан Осипович разработал обстоятельный план мобилизации кораблей. В нем он как бы осознавал природу будущей войны на море. История всех последующих войн подтвердила обоснованность его идей. Макаров впервые время мобилизации корабля к бою и походу перевел на часы.

О том, как шла отработка мобилизации броненосного фрегата к бою и походу, рассказывает в своих воспоминаниях выдающийся русский кораблестроитель и ученый А. П. Крылов. Будущий академик в экипаже «Князя Пожарского» состоял в звании гардемарина:

«...Думаем, задаст нам Макаров. Однако нет: в 11 часов был поднят сигнал: «Команда имеет время обедать». Затем был объявлен «Отдых». В 14 часов сигнал «Отдых» был спущен. Затем один за другим стали следовать сигналы: «Поднять стеньги!», «Поднять марс-реи и поставить марселя!», «Поднять брам-стеньги и брам-реи!», «Взять два рифа у марселей!» и т. п.

Мне как топовому при всяком аврале приходилось бегать на марс два раза, ибо после окончания аврала следова-

ла команда: «Топовые и ноковые к вантам — паруса поправить», и только что сбежишь вниз — новый аврал. Так продолжалось до 17 часов 30 минут.

Пришлось мне бегать на марс 52 раза, и хотя мне был тогда 21 год, под конец учений я, можно сказать, «язык высунул».

Командуя фрегатом «Князь Пожарский», Степан Осипович отрабатывает новые тактические приемы управления кораблем, связи с другими броненосцами. Так, он испытывает «способ ночной сигнализации» при помощи вертикального снопа лучей электрического фанаря. Впервые он использовал такой способ сигнализации во время Русско-турецкой войны, когда пароход «Великий князь Константин» находился в походе между Одессой и Очаковым. Тогда световые сигналы просматривались на расстоянии в пятьдесят миль.

Долго командовать броненосным фрегатом не пришлось. Теперь Степану Осиповичу не дают «засидеться» на одной и той же должности. Его энергия, распорядительность, огромный опыт морской практики требуются все на новом и новом поприще.

Постоянная активная деятельность, инициативность и новаторство, проявляемые Макаровым, являлись резким диссонансом по сравнению с рутинной, царившей в те годы на флоте, и тихой, спокойной жизнью большинства его руководителей. Поэтому молодой каперанг уже в то время нажил себе большое число завистников и недоброжелателей, считавших его излишне «беспокойным» человеком, «выскочкой» «боцманским сыном».

Осенью 1885 года капитана 1-го ранга Макарова назначают командиром только что построенного на столичном Франко-Русском заводе корвета «Витязь» — быстроходного военного красавца парусника. После ходовых испытаний весной будущего года корабль уходит в кругосветное плавание.

Маршрут кругосветного похода парусника был просто впечатляющ. Полных 59 269 миль прошел «Витязь» по Атлантике, Тихому и Индийскому океанам, из которых 25 856 миль под парусами. Всего экипаж находился в плавании 993 дня, из них ходовых 526 и 467 якорных.

В кругосветном походе под руководством капитана «Витязя» производились самые разнообразные океанографи-

ческие исследования. Тихий океан давал столько загадок! Так, глубинное измерение температуры воды неожиданно показало «холодное пятно» в жарких экваториальных водах. Разгадка этого необычного явления стоила Степану Осиповичу не одной бессонной ночи. В итоге он делает первоначальный набросок одной из глав своего будущего научного труда:

«Надо думать, что Гумбольдтово течение, идущее вдоль берегов Чили и Перу на север, приносит к экватору холодную воду; но не успеют верхние слои этого течения подогреться, как они уже уносятся пассатами на запад, и вместо них наступают слои более холодные...

С другой стороны, происхождение холодной воды у экватора не может ли быть объяснено встречей двух холодных течений — Калифорнийского и Гумбольдтова, порождающих восхождение нижних слоев на поверхность?»

К вышеизложенному следует добавить, что даже через столетие ученые-океанографы будут поражаться смелости высказываемых Степаном Осиповичем Макаровым научных гипотез при исследовании Мирового океана. И при этом он не опирался на современные приборы для проведения исследовательских работ.

Во время плавания «Витязь» становился на стоянки в иностранных портах, у островов Тихого океана. Об этом командир фрегата-парусника подробно писал своей жене:

«Маркизские острова.

25 февраля 1887 года.

Мы пришли сюда 22 февраля. Мы прибыли двумя днями ранее, чем рассчитывали. Здесь мы наделали большого шума. Я устроил народное гулянье, на которое пригласил весь народ. «Благородных», т. е. таких, которые ходят в галстуках, угощали на стульях, а остальных — на разостланном парусе. Все это в тени пальмового сада. Дам различали так: которые намазаны кокосовым маслом, тех сажал на парус, а которые напوماжены, тех на стулья (я тебе потом пошлю несколько фотографических снимков). Гулянье вышло прекрасное. Наши матросы отличились в танцах, каначки тоже танцевали. Вчера была охота, причем все жители подносили мне подарки, куски какой-то материи...

Сегодня на корвете танцы, после чего мы уходим в море. Теперь в кают-компании завтракает король, — и он, кажет-

ся, так уже напился, что пора вести его на берег. Я нарочно не пошел туда завтракать, чтобы не стеснить его своим присутствием. Он говорит по-французски. Канаки и каначки вообще довольно красивы, но запах кокосового масла ужасен. Я усаживал их в группы для фотографирования, и потом так пахло от рук, что едва мог отмыться: должно быть, это масло с примесью каких-нибудь местных духов...

«Витязь» по пути своего следования посетил и столицу Сандвичевых островов, сегодня более известных как Гавайских, — город Гонолулу. Макаров писал оттуда жене:

«...Тут все в садах и все дома состоят из ряда веранд на все четыре стороны. Лица тут очень приятны...

Я со своими офицерами представился королю Калякуэ. Вчера вечером тут была церемония поднесения флага стрелкам волонтерам, и мы присутствовали. Общество (в Гонолулу. — А. III.) более американское, но и масса немцев, которые имеют по части размножения все свойства тараканов. С этим письмом я посылаю тебе небольшую группу (фотоснимок. — А. III.), где канаки и каначки показывают нашим матросам, как добывать огонь трением одного куска дерева о другой».

В апреле 1887 года корвет «Витязь», по прибытии в японский порт Иокогаму, вошел в состав Тихоокеанской эскадры, которой командовал вице-адмирал Владимир Петрович Шмидт. Капитан 1-го ранга Макаров представил корабельных офицеров и экипаж, рассказал о задачах и событиях кругосветного перехода из Кронштадта на Дальний Восток. Шмидт остался доволен состоянием корвета:

— Степан Осипович, меня радует бодрый вид экипажа и состояние самого «Витязя». Выше всяких похвал, хотя переход у вас через океаны был не из легких.

— Да нет. Погода нас баловала. Штормовых суток набралось немного. Но от ветров корвет в портах не укрывался.

— Вы занимались гидрологией?

— Это входило в планы на кругосветку.

— Интересные результаты есть?

— Есть, Владимир Петрович, да еще какие. У чилийских и перуанских берегов удалось обнаружить «холодные пятна».

— Это что-то новое для океанографии?

— Пожалуй, да. Нами описаны участки выхода холодных южных течений на поверхность Тихого океана в райо-

не экватора. Замеры температуры воды делались на протяжении нескольких сотен миль.

— С вашими интересными статьями в «Морском сборнике» я уже знаком. Надеюсь, что поход «Витязя» дал вам новый научный материал.

— Материала собранного много. Теперь его надо обобщить, сделать научные выводы. А там, возможно, получится любопытная книга.

— Буду надеяться увидеть ее. А теперь, Степан Осипович, поговорим о делах служебных. Вы уже знаете, что корвет на время входит в состав Тихоокеанской эскадры?

— Да, знаю. Такая шифрованная депеша от морского министра на корабль уже поступила.

— В ней сказано не все. Из столицы на днях пришло приказание обследовать наличными военными судами Японское, Охотское и Берингово моря.

— На предмет чего?

— Министерское начальство озаботило базирование нашей эскадры на Дальнем Востоке. Владивостокская бухта Золотой Рог прекрасна, но ее явно недостаточно для базирования наших морских сил. Петропавловск далек от главных здешних морских путей. Нужно определиться в пунктах временного базирования кораблей, в возможностях таких необорудованных гаваней.

— Это будет задача для экипажа «Витязя»?

— Да. Вашему корвету придется походить по дальневосточным водам, исследовать побережье. Постарайтесь уточнить прежние данные на картах.

— Работа мне знакома, как и карты прибрежных вод. Составлялись они порой наспех, с неточностями.

— Флотская картографическая служба надеется получить от вас эти исправления.

— Когда будет приказано «Витязю» начать обследования прибрежных вод?

— Чем быстрее выйдете в море, тем лучше...

Все лето и осень 1887 года парусный корвет не «выходил» из морей, совершая походы вдоль берегов теплого Японского и холодных Охотского и Берингова морей. Места были довольно хорошо знакомы Макарову еще по его «мореходной» кадетской жизни. Вице-адмирал Шмидт остался доволен исследовательскими и картографическими результатами работы офицеров «Витязя».

Плавания по морям Дальнего Востока использовались командиром корвета и для поднятия боевой готовности военного корабля. Макаров считал, что первейшей задачей экипажа является готовность быстро вступить под пары и в кратчайший срок развить самый полный ход. Степан Осипович так разъяснял задачу:

— Война на море отличается от войны на суше. Но и здесь есть все, чтобы удивить неприятеля. Появление нашего корабля после тревоги в «неположенный срок» перед врагом, этого никак не ожидающего, — уже есть боевой успех.

— В случае проведения атакующих операций в море скорость хода играет порой решающую роль. Быстрота хода позволяет и внезапно атаковать, и удачно совершать погоню, и не менее удачно отрываться от нее. Лучший пример тому — действия минного парохода «Константин» в турецкую войну...

Макаров отработал систему быстрой разводки пара в корабельных котлах. Для этой цели в одном из котлов всегда «оставался жар», что позволяло поддерживать во всех других котлах высокую температуру воды.

Это было большим новшеством для паровых судов того времени. Для топки и поддувала заранее «заряжались» связанными в пучки смолистыми лучинами, обрезками сухих досок и отборным углем. Все это поджигалось, и через несколько минут в топках уже гудело ослепительное пламя. Воду же в котлах не приходилось нагревать, как говорится, с нуля, она была в них уже горячей.

Вице-адмирала Шмидта, опытного морехода, очень заинтересовало такое новшество. Он специально посетил корвет «Витязь», где его командир не без гордости познакомил гостя с машинным отделением корабля:

— Оставляя жар в одном котле и поддерживая в нем полное давление, можно во всех остальных котлах держать не только горячую воду, но и около тридцати фунтов пару.

— Это будет соответствовать какой температуре воды?

— 134 градусам по Цельсию.

— Как такое новшество отражается на скорости хода судна?

— Если дать сразу малый ход, то через минут пять можно будет установить ход корабля в тринадцать узлов.

— Отличный результат! Ничего не скажешь. А скажите, Степан Осипович, почему ваши кочегары на редкость чисты и аккуратно одеты? На паровых судах эскадры я вижу их в угольной пыли. А у вас такого не наблюдается. Почему?

— В таком случае, Владимир Петрович, я предлагаю вам осмотреть ванную комнату для кочегаров.

— У вас на «Витязе» есть и такая?

— Да, есть. Там каждая вахта машинного отделения моется после смены, меняет белье и переодевается во все чистое.

— Как же вы устроили ванную комнату прямо у кочегарки?

— Приказал прорубить дверь в вентиляционном кожухе и поставить маленький железный трап, который начинается прямо от кочегарки. Вот и все.

— Для того чтобы додуматься до такого, нужна еще и голова командирская.

— Голова во всем необходима. Особенно во флотском деле...

Показал капитан 1-го ранга эскадренному начальнику и его штабу, на что способен экипаж «Витязя» по боевой тревоге. Каждый член экипажа знал свое место и обязанности, безошибочно помнил, по какому трапу ему подниматься и в какой люк опускаться. Снаряды подавались к орудиям сложенно, специальные команды были готовы начать борьбу за живучесть, сняв чехлы с «пластыря Макарова». Все это приятно поразило вице-адмирала Шмидта.

В конце лета 1887 года командира «Витязя» привлекли к участию в работе специальной «Особой» комиссии для разработки плана возможных военных действий на морях Дальнего Востока. Речь шла о Японии, которая на глазах у Европы быстро усиливала свой военный потенциал. Более того, в Стране восходящего солнца даже простые люди говорили о необходимости территориального расширения.

В комиссию, помимо Макарова, вошли еще два капитана 1-го ранга — Скрыдлов и Авелан. После изучения возможностей порта Владивосток, запасы угля, корабельного имущества и провианта на складах которого виделись явно недостаточными, комиссия указала на следующее:

«...Командиры получают ежегодно один и тот же ответ, что в порту для них ничего нет, и нет лица, которое бы за это было ответственно...

Если разрыв (с Японией. — А. III.) последовал бы внезапно в настоящую минуту, то ни одно из судов эскадры не могло бы выйти из Владивостока в океан с полным снабжением, так как порт не может ни одно судно укомплектовать должным образом. Как бы ни хороши были суда эскадры, но если порт не будет иметь достаточного количества машинного масла, угля и прочего, то суда эти невозможно будет выслать в момент разрыва».

Когда один из членов «Особой» комиссии высказал сомнение:

— А не резкое ли мы сделали заключение по Владивостокскому порту, господа?

То Макаров на такое сомнение ответил ему своим любимым изречением:

— Войну надо помнить всегда...

Меж тем «Витязь» продолжает плавание в дальневосточных водах. Исследуются морские воды у южной оконечности острова Сахалин, у мыса Анива. Посещаются порты Дуэ и Де-Кастри, Императорская Гавань (ныне Советская Гавань), уточняются береговые описания Лаперузова пролива.

В обратное плавание парусный корвет отправился 11 декабря 1888 года. «Витязь» вышел из японского порта Нагасаки и взял курс в воды Балтики через Гонк-Конг (Гонконг), Сингапур, Коломбо, Аден, Красное море, Суэцкий канал, греческий порт Пирей и дальше вокруг Европейского континента в балтийские воды. В Кронштадт обветренный в трех океанах «Витязь» с триумфом прибыл 20 мая 1889 года.

Научным итогом «кругосветки» стал двухтомный труд по океанографии — «Витязь и Тихий океан». Он удостоен Российской Академией наук полной Макарьевской премии и золотой медали Российского Географического общества.

Во время торжественной церемонии награждения Степану Осиповичу предоставили слово. Он сказал не о себе, как того ожидали услышать собравшиеся на торжество, а о самоотверженном труде отечественных исследователей морей и океанов:

— Дело не только в технике, главное — это пламенная любовь к науке. Возьмите корабль «Рюрик», на котором в 1815–1818 годах Коцебу совершил свое первое кругосветное плавание, и строящийся сейчас броненосный крейсер «Рю-

рик». В то время как прежний «Рюрик» имел водоизмещение только 180 тонн, нынешний «Рюрик» имеет водоизмещение 10 500 тонн. Если мы положим на одну чашу весов нынешний «Рюрик», то для равновесия на другую чашу надо положить 60 прежних «Рюриков» капитана Коцебу. Но вообще говоря, научные исследования будут производиться независимо от размеров кораблей, и надо радоваться, если каждый капитан привезет даже в 60 раз меньше, чем Коцебу.

Зал заседания Российского Географического общества после сказанного лауреатом взорвался аплодисментами:

— Браво! Браво, Макаров!..

На мраморном фронте здания Международного океанографического музея в Монако среди других знаменитых судов в истории человеческой цивилизации и сейчас красуется золотом написанное имя «Витязь». Кроме того, под каждым из десяти средних окон музея выведено то же имя русского корабля.

Степан Осипович Макаров стал достойным продолжателем дела российских военных моряков-путешественников: В. М. Головнина и Ю. Ф. Лисянского, О. Е. Коцебу и И. Ф. Крузенштерна, М. П. Лазарева и Ф. Ф. Беллинсгаузена, Ф. П. Литке и других выдающихся отечественных мореплавателей.

В январе 1890 года Макаров «за отличие по службе» производится в контр-адмиралы и назначается младшим флагманом флота Балтийского моря. Он стал самым молодым адмиралом на русском флоте. Моложе был только великий князь Алексей Александрович Романов, глава Морского ведомства России. Но он приходился родным братом императору Александру III, то есть «был из Романовых».

Присвоению контр-адмиральского звания предшествовала просьба к Макарову морского министра И. А. Шестакова представить ему докладную записку с перечнем и кратким объяснением главнейших сделанных им изобретений и открытий. Такая записка главе Морского ведомства России была представлена.

Помощник начальника Главного морского штаба контр-адмирал И. П. Тыртов поставил на ней следующую резолюцию:

«Предполагалось (то есть предлагалось. — А. Ш.) на производство в контр-адмиралы...»

Получение адмиральского звания не изменило ревностного отношения Степана Осиповича к службе. Он оставался врагом рутины и косности. Все свои дела и помыслы он посвящал одному — служению Российскому флоту и Отечеству. Лучшей характеристикой его личных качеств и воззрений может стать мнение Макарова при обсуждении проекта Положения о морских призах — торговых судах противника, захваченных во время войны:

«Определение морскими призовыми правилами денежного вознаграждения военных чинов за совершаемые ими военные подвиги не подходит духу русского воинства. Призовое право занесено к нам с запада, но корень его не соответствует почве. Каждый военнослужащий 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, присущее русскому воинству, следует отменить».

Летом 1890 года контр-адмирал Макаров назначается председателем Комиссии по испытанию артиллерии на броненосце «Император Александр III». Степану Осиповичу не составило большого труда определить конструктивные недочеты современного корабля. Среди прочего он сразу увидел, что капитанский мостик поставлен не на своем месте.

Но одно дело заметить и сказать, а другое доказать, что мостик действительно стоит не на своем месте. Газета «Котлин», выходившая в Кронштадте, так рассказала о том, как Макаров убедил Адмиралтейство в необходимости внести исправления в конструкцию верхней палубы броненосца «Император Александр III»:

«Чтобы доказать, что мостик поставлен не на месте, сделали выстрел из двенадцатидюймовых орудий, повернув башню донельзя орудиями по борту. Целый край мостика

полетел в воду! С его развалин была снята фотография. Конечно, его перенесли на другое место, подальше от башни. Зато избежали бед с людьми, которых не миновали бы, случись дело на маневрах или — еще хуже — в бою».

И мичман Макаров, и контр-адмирал Макаров, не имевший, по сути дела, специального образования, поражал окружающих широтой научных интересов и глубиной познаний. То и другое он добывал долготерпением, самообразованием и трудом великого флотского новатора.

Что, казалось бы, было общего между гидрологией моря и артиллерийским снарядами? Но для Степана Осиповича это означало одно — возможность творческого поиска на благо русского флота, родного Отечества. Поэтому и появился на свет «макаровский» бронебойный колпачок, до сих пор составляющий неизменную принадлежность всякого бронебойного снаряда.

В сентябре 1891 года контр-адмирал Макаров становится главным инспектором морской артиллерии. До того специально вопросами артиллерии он не занимался. Получив новое назначение, Макаров сразу же начал с решения проблем пушечного дела. Взялся прежде всего за главную: за мощь орудийного снаряда.

В то время шло острейшее состязание между корабельной броней и корабельным снарядами. Вернее, состязались их создатели, конструкторы. В ходе такой конкуренции, шедшей не на жизнь, а на смерть, появился на свет стальной бронебойный снаряд. И сразу же корабельные пушки возобладали над бронебойной защитой судов.

Но стоило только увеличить толщину брони и сделать ее более прочной, закаленной, как престиж артиллерии сразу утратился. И снова встал вопрос: как же в морском бою поражать броненосного неприятеля артиллерийским огнем?

Испытания шли за испытаниями. В Англии фирмой «Гарвей» изготавливается новый тип брони с очень сильной закаленной поверхностью. Стальной снаряд при ударе о бронебойный лист или отскакивал, ricochetил от него, или разбивался в куски.

Но однажды на полигоне английский бронебойный лист случайно поставили по отношению к орудиям незакаленной стороной. Снаряды пробивали броню с поразительной легкостью. Потом ошибку исправили. При этом присутствовал

инспектор морской артиллерии, который благодаря халатности служащих полигона «разрешил» спор между броней и снарядом в пользу последнего.

Как принято считать, все гениальное по сути просто. Это лишний раз продемонстрировал для истории Степан Осипович Макаров, сказав своим коллегам — специалистам по морской артиллерии:

— Надо менять бронебойный снаряд.

— Каким образом? Ведь те образцы, что опробованы на полигоне, сделаны из лучших сортов отечественной стали.

— Дело не в самом снаряде, а в его наконечнике.

— Наконечник, Степан Осипович, на Невском заводе выточен из самой крепкой стали.

— Вот в этом-то и вся суть дела: пробивает или не пробивает снаряд броню. Надо наконечник делать из незакаленной стали.

— Но как же снаряд с незакаленным наконечником пробьет броню надежной закалки?

— Очень просто. Стальной наконечник доброй закалки просто чиркает по броне или раскалывается от сильного удара о нее. А мягкий наконечник в миг встречи сплющится и позволит избежать отскока или разлома снаряда.

— Но такой же наконечник не пробьет броневой лист?

— Правильно. Не пробьет, а только расплющится от удара. Но он даст выстреленному снаряду точку опоры на броне, а тот своей закаленной сталью продырявит ее.

— Но это же неслыханное дело, уважаемый Степан Осипович.

— Согласен. Но иначе корабельным пушкам корабельной брони не одолеть...

Макаров разрешил проблему корабельного «огненного боя» поразительно весьма просто: он предложил стальные бронебойные снаряды делать с наконечником из мягкой, незакаленной стали. От такого предложения в Артиллерийском комитете от удивления качали головами.

Результаты испытаний на артиллерийском полигоне превзошли все ожидания к стыду самых высокопоставленных скептиков. Броневая плита от удара первого же такого снаряда или раскалывалась, или пробивалась навывлет.

Остается только сожалеть, обращаясь к прошлому, что царские власти не смогли засекретить принципиально но-

вый броневой снаряд. В результате он быстро нашел применение на всех флотах мирах, в том числе и в военно-морских силах будущих противников России. Там уже хорошо знали цену макаровским изобретениям. Одно имя талантливого изобретателя гарантировало повышенный интерес к его «авторским работам».

Чудодейственные макаровские колпачки вызывали восхищение у специалистов артиллерийского дела. На французском флоте такие снаряды назывались «снарядами в шляпе». Их испытания превзошли всякие ожидания.

Приветственное письмо изобретателю прислал русский военно-морской агент (атташе) в США Ферзен. Он сообщал, что на американские военные корабли после опытных стрельб отныне поступают снаряды только с броневыми макаровскими колпачками. Ферзен писал автору изобретения:

«...Я особенно горжусь тем, что присутствовавшие при опыте офицеры американского флота... мне заявили, что наконецники изобретены вашим превосходительством и что об этом знает весь американский флот».

А капитан учебного судна военно-морского флота Республики Аргентина, посетивший с дружеским визитом крепость Кронштадт, во время официального приема сказал так:

— Знакомство с адмиралом Макаровым делает честь аргентинским морякам. Мы считаем вас, господин адмирал, «победителем брони». И не просто брони, а самой лучшей английской закалки...

Появление на свет «макаровского броневых колпачка» выказало еще одну черту характера Степана Осиповича — его бескорыстие. Он имел полное право по всем международным законам взять патент на уникальное изобретение в артиллерийском деле и нажить миллионы. Что ему, впрочем, и советовали окружающие его люди.

Так поступил, например, британский адмирал Перси Скотт, который за нарушение своих патентных прав на артиллерийские изобретения представил иск фирме Виккерс и получил от нее по решению суда 300 тысяч фунтов стерлингов, то есть около трех миллионов золотых рублей императорской России. Во время этого скандального процесса имя Перси Скотта не сходило со страниц европей-

ских газет, многие из которых писали об адмирале с восхищением.

Макаров же на предложение запатентовать свое изобретение ответил просто:

— Пусть мое изобретение достанется Отечеству, ведь я его служивый человек.

Пока «макаровский броневой колпачок» благодаря настойчивости или, вернее сказать, напористости изобретателя пробивал себе дорогу через толщу кабинетов царских чиновников разных ведомств, флотская жизнь шла своим чередом.

Макарову, как главному инспектору морской артиллерии, пришлось принять участие в защите одного из открытий выдающегося русского ученого Дмитрия Ивановича Менделеева, создавшего бездымный порох нового типа под названием «пирокolloдий». Порох увидел свет в научно-технической лаборатории Морского министерства.

Осенью 1892 года на Охтинском полигоне под столицей было сделано несколько пробных выстрелов бездымным порохом, приготовленным в менделеевской лаборатории. Стреляли из нескольких разнокалиберных морских орудий. Результаты контрольных стрельб превзошли все ожидания: качества бездымного пороха оказались выше пороха дымного. Это была первая в России пушечная стрельба снарядами, начиненными новым взрывчатым веществом.

Однако для решения вопроса о строительстве мастерской для изготовления бездымного пороха для нужд флота потребовалось целых полтора года. И это при удивительной настойчивости и напористости Макарова. В одной из своих докладных записок он настаивал:

«Тут надо идти смело и не жалеть каких-либо десять тысяч рублей ассигнациями, а главное — не откладывать!»

Неожиданно для изобретателя и главного инспектора морской артиллерии возникло новое препятствие. «Самолюбивые» специалисты из сухопутного артиллерийского ведомства не пожелали участвовать в общем «пороховом» деле. Соперничество двух военных ведомств возмутило Степана Осиповича:

— Флоту в пороховом вопросе для поддержания дружественных отношений между морской и сухопутной артиллерией надо решительно отделиться от армии.

— А чем это грозит флоту в случае неотделения?
— Тогда пострадает снабжение флотских сил порохом. Бездымным, менделеевским.

— Тогда как такого избежать, на ваш взгляд?

— В такой конкурирующей ситуации надо возможно скорее построить свой собственный, флотский, пороховой завод.

— Какой же мощностью?

— Думается, его производительность должна быть равна 10–15 тысячам пудов пороха в год. Этого на флотские снарядные нужды должно хватить. На мирное время, разумеется...

Степан Осипович по долгу артиллерийской службы «вмешался» в строительство броненосных кораблей, требуя, чтобы они оснащались усовершенствованной артиллерийской техникой. И прежде всего отечественной. Он говорил на заседаниях в Адмиралтействе:

— Броненосцы строятся у нас долго. И к концу строительства судно может уже устареть. Нам никаким образом нельзя отставать от заграницы, где идет лихорадочная гонка вооружений. Никак нельзя.

— Но стоит ли соревноваться здесь с Европой?

— Стоит, да еще как. Помните войну...

Врангель писал о трудностях «артиллерийской» части биографии флотоводца Макарова, который боролся за современное усовершенствование их оружейного снаряжения:

«...Прежние установки (артиллерийские. — А. Ш.) имели большой эксцентриситет, а потому при повороте башен корабли кренились, поворот башен на крене требовал очень большой силы...

В новых установках потребовали уравнивания башен так, чтобы поворот их не производил крена. Прежние орудия не были уцентрированы для вертикальной наводки, и был большой перевес: или на дульную часть, или на казенную...

У новых установок потребовали, чтобы орудие было вполне уцентрировано для вертикальной наводки».

Главный инспектор морской артиллерии проявлял чудеса настойчивости. В начале 1893 года он сумел добиться устройства конкурса на проект заказа артиллерийских башен для броненосцев «Три Святителя», «Полтава», «Севастополь»,

«Петропавловск», «Адмирал Ушаков» и «Сисой Великий». В итоге конкурса значительный казенный заказ был отдан не иностранным фирмам, а известным отечественным столичным заводам — Металлическому и Невскому.

Обрадованный итогами конкурса, Степан Осипович не преминул откликнуться на одержанную победу такими строками:

«Чтобы идти такой лихорадочной скоростью, надо, отбросив самолюбие о том, что твое и что мое, брать то, что лучше. Иногда вскоре после решения сказывается ошибочность его — и тогда надо иметь гражданское мужество тотчас в этом сознаться, чтобы исправить зло в самом начале! Техника не терпит неправды».

Глава шестая

В море — дома, на берегу — в гостях

Россия, строившая броненосный флот, очень нуждалась в любом опыте его создания. Как, впрочем, и все другие морские державы. Контр-адмирал Макаров совершает заграничную поездку для осмотра заводов, изготавливающих корабельные орудия и корабельную броню. Его всюду принимали с подчеркнутым почтением, поскольку речь шла о возможных размещении значительных и долгосрочных российских военных заказов, которые казна империи оплачивала золотыми рублями.

В должности главного инспектора морской артиллерии Степану Осиповичу пребывать долго не пришлось. Он получает новое назначение: Адмиралтейство вновь дает ему возможность «походить по морю». Чего, собственно говоря, желал и сам Макаров, не раз высказываясь на сей счет.

В феврале 1894 года в экипажах кораблей Практической эскадры Балтийского моря с большим воодушевлением встречается известие о назначении нового младшего флагмана:

— Кого назначили?

— Макарова, контр-адмирала. Главного инспектора флотской артиллерии.

— Командира парохода «Константина» с Русско-турецкой войны?

— Его. Скобелевского побратима...

К жизни в море Степану Осиповичу было не привыкать. Он был прекрасно знаком с матросскими кубриками, офицерскими каютами, привычен к походному быту. Теперь ему предназначалась адмиральская каюта. Но распорядок дня для него оставался прежним, таким, какой требовала повседневная корабельная жизнь.

С июля до поздней осени контр-адмирал руководит на просторах Балтики боевой учебной эскадры. В ней были собраны все броненосные корабли Балтийского флота, которые можно было поставить в боевой строй. Макаров стремится как можно лучше ознакомиться с подчиненными ему экипажами и командирами кораблей. Флаг младшего флагмана с каждым выходом в море поднимается то на эскадренном броненосце «Наварин», то на крейсере 1-го ранга «Рюрик», то на эскадренном броненосце «Гангут».

Каждое учебное плавание для моряков-балтийцев становилось «школой Макарова» с реальными трудностями, напряжением сил, взыскательной требовательностью, экзаменами на зрелость боевой выучки, морской практики и культуры. Проводимые морские учения отличались разнообразием и сложностью решаемых задач. «Школа Макарова» становилась предметом гордости как нижних чинов, так и корабельных офицеров.

Тем временем, урывая от походной службы и сна драгоценные часы и минуты, Степан Осипович продолжает заниматься научными разработками. Пытливый ум флотского новатора вторгается все в новые и новые области морской науки. В июне 1894 года он принимает от сослуживцев новые поздравления. Журнал «Морской сборник» публикует статью «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов». То был еще один заслуженный успех.

Получив неофициальный, но вполне заслуженный титул «покорителя брони», контр-адмирал Макаров в ноябре 1894 года назначается командующим экспедиционной русской эскадрой в Средиземном море. Он без промедления покидает Санкт-Петербург и спешит в греческий порт Пирей, где стояли броненосные корабли эскадры.

Средиземноморская эскадра представляла из себя немалую силу: броненосный флагман «Император Николай I», крейсер «Владимир Мономах», канонерские лодки «Куба-

нец», «Гремящий», «Отважный», императорская яхта «Полярная звезда» и четыре миноносца. В случае международной напряженности эскадра могла «подкрепить» собой государственные интересы Российской империи на Средиземноморье.

Свой адмиральский флаг Степан Осипович поднимает на эскадренном броненосце «Император Николай I». Однако долго командовать ему Средиземноморской эскадрой не пришлось.

Заканчивался XIX век. На Дальнем Востоке назревала большая война, грозившая втянуть в себя не только азиатские страны. Набиравшая силу Страна восходящего солнца в 1894 году напала на императорский Китай. Японцы легко разгромили слабый китайский флот и вышли полными победителями в войне.

России в преддверии нового столетия пришлось всерьез задуматься о безопасности своих дальневосточных границ. Они требовали защиты не только на суше, но и на море. 24 января 1895 года русская Средиземноморская эскадра снимается с якорей и отправляется на усиление флота Тихого океана.

Переход макаровской эскадры в воды Дальнего Востока прошел без каких-либо неприятностей. Соединившись в Японском море с тихоокеанской эскадрой вице-адмирала Сергея Петровича Тыртова, Макаров становится младшим флагманом объединенных корабельных сил.

В апреле 1895 года русская эскадра курсировала в южной части Желтого моря близ китайского полуострова (и одноименной провинции) Шаньдун. Корабельная бронированная армада выглядела достаточно внушительно: «Память Азова» под флагом старшего флагмана вице-адмирала Тыртова, «Император Николай I» под флагом младшего флагмана контр-адмирала Макарова, «Гремящий», «Всадник», «Адмирал Корнилов», «Адмирал Нахимов», «Рында», «Кореец», «Свеаборг», «Гайдамак».

В этих водах только недавно отгремели артиллерийские залпы Японо-китайской войны. Началась она в самом что ни на есть самурайском духе. Флот Японии начал боевые действия против морских сил Китая 25 июля 1894 года. Токио же официально объявило войну Пекину «в защиту независимости Кореи» только 1 августа.

Войне предшествовали события в Корее, в итоге которых посаженный японцами на трон в Сеуле отец арестованного короля Страны утренней свежести объявил войну Китайской империи и «попросил» Страну восходящего солнца об изгнании из Кореи китайских войск. Те находились там по приглашению королевского правительства, не сумевшего собственными силами подавить народное восстание.

На Японских островах к такой войне оказались готовы полностью. Близ устья реки Ялу был наголову разгромлен китайский флот под флагом адмирала Тинга, и тому пришлось покончить жизнь самоубийством. После этого японцы захватили Вэй-Хай-Вэй и южную часть Квантунского полуострова, высадили десант на остров Формозу (Тайвань).

Война завершилась подписанием Симоносекского мирного договора. По нему Китай «потерял» Корею и уступил победительнице Ляодунский полуостров, южную часть Мукденской провинции, острова Пескадорские и Формозу. Японии выплачивалась огромная контрибуция в 200 миллионов таэлей.

Эти события затрагивали государственные интересы России на Дальнем Востоке. Потому и было принято решение в Санкт-Петербурге об усилении эскадры Тихого океана частью Средиземноморской эскадры, которая через Суэцкий канал направилась на Восток.

Макаров с головой уходит в дело повышения боевой готовности военно-морских сил России на Дальнем Востоке. Он налаживает систему повседневной боевой учебы, заботится о местах базирования, готовит новую инструкцию готовности эскадры к боевым действиям в случае возникновения военного конфликта.

По этому поводу у него состоялся откровенный, хотя и резковатый разговор с первым флагманом Тихоокеанской эскадры вице-адмиралом Тыртовым, которого Макаров искренне уважал за искреннюю любовь к флотской жизни.

— Степан Осипович, у меня к вам настоящая просьба представить соображения о том, как готовить суда к бою и как вести бой.

— Очень нужное сейчас дело. В каком виде, Сергей Петрович, мне представить свои соображения на сей счет?

— В виде боевой инструкции.

— Тогда уже сейчас надо прекратить на кораблях учения, не имеющие целью повысить боеспособность судна.

— Но ведь войной нам пока не угрожают, Степан Осипович.

— В том-то и дело, что пока.

— На чем вы еще будете настаивать как автор инструкции для эскадры?

— На том, чтобы людям, которые несут ночные вахты, давали время и место выспаться. И вообще, всякие работы, имеющие целью навести щегольскую чистоту, следует отменить.

— С такими требованиями согласиться трудно. Что к этому будет еще?

— Надо совершенно прекратить чистку меди. В сырую погоду она тускнеет за считанные часы. Люди выматываются и не занимаются своим служебным делом.

— С этим в предвоенный период действительно можно согласиться.

— Сергей Петрович, у вас, как у старшего флагмана эскадры, будут какие-либо предложения по инструкции?

— Я бы хотел вставить в нее два пункта. Первый — о сбережении в бою снарядов, второй — не таранить вражеские суда.

— Извините, Сергей Петрович. С первым я никак не могу согласиться. Снарядами надо громить врага, а не беречь их неизвестно для чего на будущее. Экономия на войне может оказаться просто преступной.

— Тогда пишите этот пункт, Степан Осипович, в собственном мнении. Как вы считаете нужным.

— А почему вы против таранного удара в морском бою?

— Потому что нам негде чиниться. Если любой из наших броненосцев разобьет себе нос о неприятельское судно, то во Владивостоке его не починят. А до Кронштадта или Николаева израненное судно может просто не дойти.

— Если мы будем готовиться к войне на море, то тогда, Сергей Петрович, должна пострадать красота наших кораблей.

— Что вы предлагаете?

— В бою на корабле не должно быть ничего лишнего. Весь негодный хлам для боя — разные шкафчики, подволоки под деревянной палубой, которые делаются только для

красоты, — все это излишние предметы, дающие огню пищу. Все это надо отодрать и выбросить за борт.

— Ну, уж это, Степан Осипович, чересчур. Корабль должен радовать глаз своим видом и внутренним убранством.

— Согласен, но только в мирные дни, не на войне и тем более не в бою...

Инструкция, детали которой стали камнем преткновения между старшим и младшим флагманами, все же была создана. Вице-адмирал Тыртов, ознакомившись с ней, не мог не отдать дань уважения ее автору.

После прочтения Тыртовым документа и утверждения его 25 апреля 1895 года, он превратился в «Приказ начальника соединенных эскадр в Тихом океане». Составленная младшим флагманом боевая инструкция начиналась так:

«При настоящих обстоятельствах объявление войны может последовать во всякую минуту, а потому суда вверенных мне эскадр должны быть в полной боевой готовности. Условия плаваний в мирное время по необходимости вводят на судах обычаи, которые при наступившей войне приходится изменить, посему, представляя каждому из командиров принять меры к тому, чтобы его корабль мог проявить в деле наибольшую силу, я вместе с тем считаю полезным напомнить о некоторых мероприятиях для их исполнения.

Кроме изложенного ниже, есть еще многое другое, и каждый из офицеров должен теперь же подумать о всяких других случайностях в кругу его деятельности и подготовить все необходимое, чтобы умело встретить и устранить всякое затруднение...»

Макаровская боевая инструкция, принявшая форму приказа по Соединенным эскадрам вице-адмирала Тыртова, держала в себе много любопытного и для сегодняшнего дня.

Так, командирам кораблей предлагалось перекрасить свои суда из черного цвета в серый (на флоте наших дней такой цвет называется шаровым. — А. III.), чтобы уменьшить их видимость днем и затруднить наводку неприятельских орудий.

И кроме того: «Людям повсюду должно быть внушено, что они должны тушить возгорание при самом начале».

«При объявлении войны следует все, что возможно, сделать заблаговременно и держать в готовности по-боевому...»

«Орудия держать заряженными...

Заряды для первых выстрелов и патроны держать у орудий, как то установлено Морским Техническим Комитетом».

«Перед боем или по тревоге следует из карцеров выпустить арестованных».

«Перед боем поднимать русские военные флаги на всех мачтах».

«При приближении эскадры к неприятелю огонь не следует открывать до сигнала с адмиральского корабля, но это не должно препятствовать стрельбе по неприятельским миноноскам, если таковые будут открыты с других судов ранее, чем с адмиральского корабля их увидят и успеют сделать сигнал».

«Главной заботой батарейных командиров должно быть ободривание людей и поддержание в них бравости и энергии. Нужно иметь ведра с водой для питья и кружки. Раненых следует относить на перевязочные пункты, а следы крови и пр. на палубе удалять и посыпать песком, чтобы не было скользко...»

Последний пункт — 31-й — тыртовского приказа гласил следующее:

«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 и предполагаемых. Известия эти должны встречаться в батареях громкими криками «ура» и сопровождаться усиленной стрельбой».

Во время своего пребывания в должности младшего флагмана эскадры Тихого океана Макаров не прекращал ведение самых различных исследовательских работ. Среди прочего он занялся морской съемкой тихоокеанского побережья России (морского берега современного Приморского края).

Через год Главное гидрографическое управление Морского министерства выпустило на основании этой морской съемки «Карту Западного берега Японского моря от залива Св. Владимира до залива Америка».

Труды Степана Осиповича не остались незамеченными, равно как и возросшая боеспособность флотских сил Российского государства на Тихом океане. Об этом сообщали

иностранные военные агенты (атташе) в свои столицы из Японии. К русскому адмиралу-новатору присматриваются все пристальнее, понимая значение личности этого неординарного человека.

В декабре контр-адмирал С. О. Макаров награждается орденом Святой Анны высшей, 1-й степени. Для мирного времени такой орден военному человеку давался за действительно значимые заслуги.

Занимаясь проблемами боевой готовности Тихоокеанского флота, Макаров благодаря профессиональному чутью флотоводца и богатейшей морской практике сумел понять главное. Он увидел, что корабельные экипажи имеют самое приблизительное представление о том, как вести бой. Это и настораживало, и тревожило. Уже тогда Степан Осипович предвидел неизбежность скорого столкновения России с Японией:

— Для Японии ее острова тесны. Не пройдет и десятка лет, как самурай, словно скандинавские викинги, через море перешагнут на континент.

— Но ведь Япония дальше прибрежного Китая не пошла, Европа ей не позволила и не позволит.

— В скором времени японцы с ней считаться не будут.

— И что будет тогда?

— Тогда будет война с Россией. Из Европы мы одни с Японией граничим.

— Но у Российской империи сильная по европейским меркам армия. Об этом нельзя забывать.

— Да, мы, бесспорно, сильны на суше. А равен ли по мощи армии наш флот? Вот в чем вопрос...

Для своего времени в кругах высшего флотского командования такое заявление относилось к разряду смелых. Но не безосновательных. Ибо вряд ли кто из адмиралов Российской империи лучше распознал суть геополитических устремлений рожденной на Японских островах державы, чем Макаров.

Еще не витало в кабинетах Морского министерства предчувствие Русско-японской войны, а беспокойный контр-адмирал Макаров уже «будировал» сознание флотской общественности на сей счет.

Время торопило, не ждало. И флотоводец Степан Осипович Макаров сел писать морскую тактику современного

ему броненосного флота. На выдающийся научный труд было затрачено полтора года бессонных ночей и мучительных размышлений. Он получил название «Рассуждения по вопросам морской тактики».

Новая работа «неуемного» адмирала увидела свет на страницах любимого им «Морского сборника» за 1897 год. Книга стала яркой вехой в развитии мировой военно-морской теоретической мысли. И не только в самой России. В самом скором времени последовали переводы на английский, японский, итальянский, испанский, турецкий языки. Это был капитальный научный труд, сразу же получивший признание в кругу своих читателей.

Суть нестареющего и по сей день труда «Рассуждения по вопросам морской тактики» Степан Осипович Макаров изложил в авторском предисловии «От автора»:

«На каждом военном корабле, когда он стоит даже без всяких занятий, много работы, называемой ежедневными потребностями плавания и содержанием всего в порядке. Необходимо постоянное мытье всех помещений и постоянная чистка, разборка, осмотр и проба всех механизмов. Все эти работы вызывают множество распоряжений и требуют постоянного надзора. Из-за этого потребности дня так велики, что поглощают собою весь труд и все внимание главных участников работы. Эти же потребности дня получают преобладающее значение при решении всяких вопросов, и потому мало-помалу начинают складываться такие обычаи в системе обучения, которые отдаляют учения и самую жизнь на корабле от условий военного времени и этим нарушают ту главную задачу, для которой существует военный флот.

Вышесказанное говорится не только для того, чтобы упрекнуть кого-нибудь, а для того, чтобы указать на факт. Вполне устранить такой недостаток очень трудно, но улучшить дело в этом отношении вполне возможно. Для этого необходимо от времени до времени вспоминать о главной задаче, которую должны преследовать все чины, служащие на военном флоте, а именно готовить корабли к войне, и при решении вопросов иметь в виду, что мир не вечен, что не для мирного плавания делаются все расходы, сопряженные с содержанием флота, и что если на корабле забывают о войне и плавают исключительно при условиях мир-

ных, то этим самым не исполняется та цель, для коей корабли отправляются в море.

Не у одних моряков условия мирного времени преобладают над условиями военного, — у сухопутных войск то же самое и, вероятно, не в меньшей степени. Генерал Драгомиров (известный военный теоретик и герой Русско-турецкой войны 1877–1878 годов. — *А. III.*), разбирая причины, по которым до последнего времени была забыта суворовская «наука побеждать», ссылается на то, что в курсе несколько раз указывалось им на противоречие мирной и военной логики, «замечено также и то, пишет генерал Драгомиров, что в мирное время первая, будучи осязательною, влечет к себе и заставляет забывать положение человека в бою, а следовательно, и боевые требования. Ясно, что всякое сочинение, имеющее в виду исключительно боевые требования, по этому самому уже рискует остаться непонятным, а следовательно, заброшенным».

В последних словах генерала Драгомирова высказана величайшая истина, и ее надо понимать шире. Не только сочинение, имеющее в виду исключительно войну, остается непонятным, но часто может остаться непонятым и многое другое, имеющее исключительно военную цель. Только войны в состоянии открывать глаза для того, чтобы видеть недостатки. Но войны теперь бывают редко и продолжают недолго, между тем как мир преобладает, и его условия отодвигают войну на второй план. Поэтому каждый военный или причастный к военному делу человек, чтобы не забывать, для чего он существует, поступал бы правильно, если бы держал на видном месте надпись: *П о м н и в о й н у*, принятую нами в девиз настоящего труда.

Контр-адмирал *С. Макаров*».

Можно без всякого преувеличения сказать, что на рубеже двух веков — XIX и XX — макаровские «Рассуждения по вопросам морской тактики» стали настольной книгой не одного поколения военных моряков.

Труд, новаторский по своей сути, внимательно изучали в генеральных и морских штабах вероятных противников и союзников России в войнах будущего. К Макарову пристально присматривались иностранные разведки, прежде всего японская. В ее глазах в русском флоте для Страны

восходящего солнца четко просматривалась крайне опасная личность.

«Рассуждения по вопросам морской тактики» вызвали всплеск повышенного интереса флотских офицеров к теории ведения морской войны. Автором книги в декабре 1906 года были прочитаны три лекции на собрании членов кронштадтского отделения Российского технического общества. Лекции читались Макаровым в переполненном зале Кронштадтского морского собрания.

После чтения лекций последовали их публичные обсуждения. Они проходили все в том же Кронштадтском морском собрании. Ведущими были почетный председатель, он же главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Н. И. Казнаков и председатель местного отделения Технического общества капитан 2-го ранга В. Ф. Васильев.

Открывая первое такое обсуждение, вице-адмирал Казнаков обратился к собравшимся с такими словами:

— При обмене мыслей людей, близко знакомых с делом и любящих его, истина обязательно должна выясниться. Нельзя не поблагодарить вице-адмирала Степана Осиповича Макарова за внесенную им лепту в дело разработки морской тактики. Надо надеяться, что, с другой стороны, предстоящий обмен мыслей может быть полезен и лектору как материал для дальнейших работ. А теперь приступим к нашей беседе.

Первым на обсуждении макаровских лекций зачитали письмо капитана 1-го ранга Рожественского, который, заболев, не смог присутствовать на обсуждении прослушенных им лекций. Автор письма не соглашался с некоторыми взглядами Макарова относительно применения принципа взаимной поддержки и корабельного резерва в морском бою.

Степану Осиповичу пришлось выйти к доске и разъяснить суть поднятого Рожественским вопроса.

После этого ведущий сказал присутствующим:

— А теперь предлагаю высказаться по артиллерийской части лекций.

Однако с лектором, который утвердил себя в должности инспектора морской артиллерии, спорить не приходилось. Один из присутствующих в зале флотских артиллеристов, капитан 1-го ранга Скрыгин так и сказал о том:

— Уважаемый вице-адмирал Макаров для флотских артиллеристов своими познаниями так авторитетен, что мы можем только приветствовать появление его книги по тактике, особенно главу об огневом морском бое.

Вице-адмирал Казнаков, встав, только развел руками:

— Если вопросов к лектору по артиллерийскому бою нет, тогда к делам кораблестроительным, к механике. Кто хочет задать вопросы лектору? Прошу.

Такой вопрос нашелся у флагманского инженер-механика Заозерского:

— Я хочу сделать замечание. Такая работа, как исправление лопнувшей паровой трубы, не может быть выполнена немедленно. Вообще такие работы могут выполнять только нижние чины, оставшиеся на вторичную службу. Согласен ли со мной лектор?

— Согласен полностью, — прозвучал ответ. — Нам надо в этом брать пример с коммерческих пароходов, имеющих команды опытных механиков. А опыты они по той причине, что много лет плавают на одном и том же пароходе.

Больше всего споров возникло по вопросам, касающимся минного дела. На вице-адмирала Макарова посыпался град вопросов. Спрашивали капитан 2-го ранга Колокольников, лейтенанты Кладов, Левицкий, Покровский, Муравьев, штабс-капитан Престин...

— Самодвижущаяся мина — оружие еще несовершенное. На него нельзя смотреть как на артиллерийский снаряд в бою на больших дистанциях. Или это не так?

— Подводные минные аппараты больше опасны для судна не взрывом зарядного отделения мины под килем, а разрывом резервуара со сжатым воздухом. Так ли это?

— Не лучше ли стрелять из минного аппарата по цели, представляющей не одиночный корабль, а целую кильватерную колонну?

— Противник увидит издали минный залп и постарается уклониться от самодвижущейся мины, что ему вполне удастся. Не лучше ли минный выстрел подкреплять еще и усиленным артиллерийским огнем?

— Возможно ли пускать мины в бою по одной и той же цели с разных углов и дистанций до нее?

— Следует ли удлинять усы ударника, чтобы застраховать себя от случайных отказов в стрельбе миной?

Макарову пришлось убедительно отвечать на каждый такой вопрос. Доказывать свою правоту, ссылаясь на историю войн на море, на действия адмирала Ф. Ф. Ушакова, английского флотоводца Горацио Нельсона в Абукирском сражении и при Трафальгаре, опыт плаваний и учений Балтийской броненосной эскадры, свой личный опыт морехода и командира минного парохода «Великий князь Константин».

Макаров приводил примеры, которые стали бесценным достоянием мировой истории войн на море:

— Нельсон, экипажи которого были продолжительными плаваниями закалены в штормах, предпочитал тем не менее для сражения тихую погоду, ибо у прежних орудий не было даже прицелов, их наводили по телу орудия, сообщение же огня заряду было столь несовершенно, что вызывало разнообразие в скорости производства самих выстрелов. Поэтому стрельба на качке была гадательная. Кроме того, в свежий ветер атакующему было трудно держаться поблизости от своего противника и приходилось, следовательно, стрелять с больших расстояний. По этим причинам Нельсон предпочитал сражение в тихий ветер, считая, что при бурной погоде решительного боя быть не может, а нерешительный начинать не стоит.

— С какой дистанции надо открывать огонь в бою на море? Как это было в эпоху парусного флота? Прежние флотоводцы не разрешали открывать огонь, пока корабли не сблизились на пистолетный выстрел. По регламенту Петра Великого, капитану, открывшему огонь за пределами досягаемости его ядер, назначалась смертная казнь. Косвенно это означало: не торопись открывать огонь. Причин к этому было много, и главнейшие из них заключались в несовершенстве артиллерии и в неудобстве управления парусами кораблей, когда люди у пушек.

— С какой же дистанции сегодня следует открывать огонь, в эпоху парового флота? Теперь для управления движениями корабля служат совсем не те люди, которые у пушек, и пушки значительно усовершенствовались как в отношении к заряданию, так и в отношении к меткости. Сближение на пистолетный выстрел делает бой минным, что для большого судна невыгодно, а потому старое правило предпочтительности боя на близкой дистанции теперь нельзя признать безусловно.

Следует заметить, что к морской истории, как к отечественной, так и зарубежной, начиная с кадетской юности, адмирал Макаров относился с большой бережностью. Он никогда ее не переиначивал на выгодный для своих рассуждений лад.

Степан Осипович при ответах старался говорить о главных своих тревогах. О том, что на Дальнем Востоке вызывает военный конфликт России с Японией. Больше всего примеров для подтверждения собственной правоты в «Рассуждениях по вопросам морской тактики» приводилось им из недавней Японо-китайской войны:

— В морской войне дело первостепенной важности — разбитие неприятельского флота. Как это было в войне Японии с Китаем...

— Руководствуясь этим принципом, японский адмирал Ито должен был сначала уничтожить китайский флот, а потом уже обратиться за содействием к армии фельдмаршала Ямагато...

— Для уничтожения китайского флота японскому надо было перейти к порту Артур и брать этот порт с моря или же блокировать его, чтобы запереть в нем флот Китая...

— Операции на берегу от этого, без сомнения, сильно пострадали бы, ибо движение береговой армии и подвоз провианта всецело зависели бы от поддержки флота...

— Береговые перевозочные средства были крайне недостаточны, и фельдмаршал Ямагато требовал, чтобы перевозка всех материалов была как можно дальше от линии операции. Да и время тогда японцев не ждало — наступала холодная погода...

— Адмирал Ито понимал, как важно уничтожить китайский флот, но обстоятельства заставляли его поступать иначе...

— При более энергичном противнике, чем китайский флотоводец, может быть, японцам следовало поступать иначе. Но в тех обстоятельствах, в которых оказался адмирал Ито, выбор рода действий был правилен и оправдался в победном морском деле у устья реки Ялу...

— Отсюда мы можем вынести заключение, что Наполеон Бонапарт был прав совершенно, когда сказал, что на войне обстановка повелевает...

Ответы Степана Осиповича Макарова на вопросы, которые сыпались на него от заинтересованных слушателей, были не чем иным, как собственной оценкой Японо-китайской войны на море. Действий китайского флота и японского флотоводца Ито. Анализ тактических действий последнего, которой оказался на войне выше диктата обстоятельств.

Макаровские лекции по тактике в Кронштадтском морском собрании и их последующие обсуждения в том же зале словно проходили под одним девизом: «Помни войну!»

Откликом автора «Рассуждений по вопросам морской тактики» на обсуждения его лекций стала статья в одном из номеров журнала «Морской сборник» за 1897 год. В публикации вице-адмирал Макаров лишний раз подчеркнул для флотских читателей четыре главных принципа морской тактики, а именно:

«...1) Нападение большими силами на часть неприятельского флота;

2) Нападение на слабую сторону неприятеля;

3) Подставление неприятелю своей сильной стороны;

4) Взаимная поддержка...»

...Макаров на рубеже двух столетий, когда шло техническое перевооружение армий и флотов, уловил неизбежные следствия этого процесса. Сверхмощная боевая техника потребовала повышения морального фактора в войне. И флотоводец со всей настойчивостью учил матросов и офицеров всему тому, что потребует война на море.

В те годы менялись даже привычные поговорки Степана Осиповича. Он теперь любил говорить следующее:

— Дайте мне корабль из дерева, а людей из железа.

— Для успешного проведения боя нужны высокие нравственные качества всех корабельных чинов.

— Вопрос о том, где должны быть выше моральные качества бойцов, — в армии или на флоте, есть вопрос праздный.

Пока «Рассуждения по вопросам морской тактики» осмысливались во флотских кругах, каждодневная служба Макарова шла своим чередом, оставляя всякий раз ему очень мало времени для личной жизни. Степан Осипович продолжал жить так, как потом он откровенно скажет:

— В море — дома, на берегу — в гостях.

Еще будучи гардемаринном, он весь отдавался флотской службе и именно тогда полюбил корабельную жизнь. Не изменил он этому жизненному правилу и тогда, когда надел адмиральский мундир. Стало несравненно больше и обязанностей, и ответственности, и стремлений добиться на своем жизненном пути новых высот. Хотя карьеристом в плохом понимании этого слова Макаров никогда не был.

Степан Осипович никогда не скрывал своего «низкого происхождения». Более того, гордился тем, что мог выбиться, как говорится, «в люди». Да и в верхах всегда помнили происхождение его дворянства и от случая к случаю напоминали напористому и бескомпромиссному адмиралу, флигель-адъютанту и императорскому гвардейцу о «боцманской» родословной.

Биографы и исследователи жизни талантливого флотоводца считают, что глухая, незримая стена отделяла всю жизнь Макарова от правивших тогда Россией кругов. Он не был своим даже в Адмиралтействе. Однако при этом в столичных, придворных и правительственных кругах уже сформировалось мнение, что в критических ситуациях без «худородного» Макарова не обойтись:

— Макаров нужен там, где будет для империи сложно. Не важно где — в греческом Архипелаге или в морях вокруг Японии.

— Он уже раз сделал на Черном море из торгового парохода самый грозный в той войне броненосец.

— Может повторить то достижение еще раз. Когда будет нужно для России...

Макаров стал великим русским флотоводцем благодаря действительно титаническому труду. Он не мог в тех условиях рассчитывать на первотолчок и поддержку при продвижении по служебной лестнице, которые многим другим его сослуживцам давала родословная. Макаровские «Рассуждения по вопросам морской тактики» стали результатом многих лет упорнейшего труда «всезнайки», которому в жизни приходилось рассчитывать только на самого себя.

Именно происхождение из флотских низов во многом предопределило его познания в области воинского духа: так тогда называли моральный фактор в войне. Степан Осипович следовал лучшей традиции отечественной военной школы — суворовской традиции.

Макаровские «Рассуждения» по духу, самой сути сродни суворовской «Науке побеждать». Чего стоит, например, только одна такая выдержка:

«Дело духовной жизни корабля есть дело самой перво-степенной важности, и каждый из служащих, начиная от адмирала и кончая матросом, имеет в нем долю участия».

Для Макарова характерна любовь к матросу. Он никогда не считал себя «барином». Сам сын некогда рядового матроса, свою любовь к нижним чинам флотоводец проявлял через требовательность и продуманную систему обучения. Тем самым он добивался, чтобы как можно меньше подчиненных встретили смерть в грядущей войне. Степан Осипович приучал людей к мысли, что если они не сумеют спасти свой родной дом — корабль, то и им не будет спасения в битве на море, в походе, во время шторма.

Будучи командиром кораблей, а затем занимая различные адмиралские должности, Макаров видел свой начальный долг в неустанной заботе о нижних чинах. Вся его служба в ранге флотского командира пронизана постоянной и искренней заботой об условиях жизни и быта матросов. И прежде всего судовых экипажей, мир повседневного обитания которых заключался в четырех стальных «стенах».

Макаров относился к числу людей бескорыстных, ибо ратное служение Отечеству считал святостью. Здесь его можно считать продолжателем дела великих флотоводцев России — Ф. Ф. Ушакова и П. А. Нахимова. Те, в свою очередь, брали жизненный пример с творца побед в Хиосском и Чесменском морских сражениях адмирала Григория Андреевича Спиридова...

После годичного отсутствия на Балтике Макарова возвращают назад. В Адмиралтействе не без оснований сочли, что боевая учеба на Тихоокеанской эскадре налажена должным образом. В январе 1896 года следует назначение исполняющим делами старшего флагмана первой флотской дивизии Балтийского моря. А с мая по сентябрь того же года Степан Осипович командует Практической эскадрой, держа свой флаг на эскадренном броненосце «Петр Великий».

Учебное плавание кораблей Практической эскадры того года запомнилось морякам-балтийцам своей насыщенностью. Время первым флагманом зря в море не терялось. Артиллерийские стрельбы сменялись минными атаками, по-

становкой заграждения, испытаниями различных способов связи, отработкой взаимодействия кораблей. Контр-адмирал Макаров требовал от командиров:

— В море надо людей и себя учить одному: тому, что требует реальная война.

При этом Степан Осипович, собирая офицеров в кают-компанию флагманского броненосца «Петр Великий», не забывал напоминать:

— Военный флот строится государством не для парадов, а для войны. Всегда помните о ней.

— Каждый корабль Практической эскадры есть боевая единица флота. Боевая единица морской силы государства.

— Помня об этом, помните о войне...

Учения чередовались с коротким отдыхом. Устраивались шлюпочные состязания на призы. Степан Осипович, сам хороший гребец, часто становился главным арбитром гонок шлюпок. Такой водный праздник становился каждый раз большим событием в жизни Практической эскадры. На броненосных кораблях к призовым гонкам относились серьезным образом, отбирая в команды самых сильных и выносливых для гребли моряков.

После шлюпочных гонок по макаровскому нововведению следовал час испытания всевозможных рационализаторских, технических предложений судовых изобретателей из числа офицеров и нижних чинов. Многие из них трудились по персональным заданиям самого адмирала. Тот имел прекрасную черту характера начальствующего человека: всегда отмечать и хвалить профессиональную сметку моряков:

— Без смекалки моряку быть никак нельзя. Матрос должен быть ушлый, всегда готовый на бой и в поход.

Часто первым флагманом Практической эскадры проводились инспекторские смотры кораблей. В ходе их команды экзаменовались на профессиональную зрелость. Макаров никогда не делал громких разгонов, уважительно относясь к личностям подчиненных. Сам оставаясь всегда спокойным, никого не торопил и не нервировал. Может быть, именно поэтому его моряки трудились без принуждения, охотно и много, с удовольствием.

Макаров, заботясь о становлении молодых офицеров и начинающих командиров кораблей, часто говорил им в

наставление старшего жизненным, флотским опытом человека:

— В плавании не следует пропускать ни одного случая попрактиковаться в упражнениях, полезных в боевом отношении.

— То, что офицер будет требовать от своих подчиненных, он обязан безукоризненно выполнять сам; учась сам, он должен учить и воспитывать других.

— Нет общих мерок для всех и каждого; прежде всего необходимо изучить способности и индивидуальность своего подчиненного, а уже после этого вести работу с ним.

— Командир должен быть примером поведения и исполнения служебных обязанностей для подчиненных; во флотской жизни иначе нельзя...

В своих наставлениях Макаров порой иронизировал над флотской жизнью, говоря:

— Если смотры и парады не обходятся без репетиций, то как же можно допустить, что в таких сложных условиях, как исправление повреждений, полученных в бою, можно обойтись без предварительной тренировки.

О периоде командования Макаровым Практической эскадрой флота Балтийского моря (ее обычно называли Балтийской эскадрой) сохранилось несколько интересных мемуарных заметок.

В воспоминаниях флотского офицера Н. Орлова, участника Русско-японской войны, рассказывалось об отношении Степана Осиповича к целесообразному использованию служебного и личного времени. Адмирал говорил подчиненным:

— Всякий человек должен уметь поесть и поспать.

— Какой мне толк, что иной от усердия три ночи не спит? Ну, он тогда никуда и не годится!

— Тот хорош, кто при самой большой спешке умеет выспаться...

Воспоминания писались людьми, которые наблюдали личность флотоводца какое-то время. О бытности его во главе Балтийской эскадры флаг-офицер Зилоти рассказывал:

«В кампанию 1896 года, командуя Практической эскадрой, адмирал Макаров на флагманском корабле «Петр Великий» сам вел эскадру, маневрируя на Трансзундском рейде, огибая вехи в обычном расстоянии, и вдруг... «Петр

Великий» напоролся на камни! И с поврежденной деревянной обшивкой проскочил дальше (стальной корпус корабля был обшит деревом с целью предохранения подводного борта от повреждения камнями. — А. III.).

— Определяйте расстояние и направление на вежи! — тотчас скомандовал находившимся на капитанском мостике людям адмирал.

И командир, и штурманские офицеры оценили расстояние — кто в 25, кто в 30 саженей. Вывод напрашивался сам собой: значит, курс корабля был взят слишком близко от мели.

— Не менее 75 саженей! — с уверенностью сказал Макаров и велел разыскать подводный камень.

Два дня поисков не привели ни к какому результату. Большинство офицеров было убеждено, что наткнулись не на отдельно стоящую скалу, а на отрог огражденной вежой банки. Только один адмирал оставался при своем убеждении:

— Если мы прошли ближе 75 саженей от вежи, то у меня нет морского глаза и я весь век удачно плавал не благодаря искусству управляться, а благодаря лишь глупому счастью! — воскликнул Макаров.

Через два дня водолазу удалось отыскать в расстоянии 80 саженей от вежи остроконечную скалу, на вершине которой сохранились обломки деревянной обшивки корабля, — вещественное доказательство, что корабль наткнулся именно на этот камень и что морской глаз Макарова не обманул его и на этот раз».

...В августе 1896 года в биографии Степана Осиповича Макарова происходит значительное событие: следует производство в вице-адмиралы — последний чин флотоводца. Чин полного адмирала ему помешала получить, вне всякого в том сомнения, гибель эскадренного броненосца «Петропавловск» как результат умело поставленной на его пути японцами минной банки.

Присвоение нового звания совпало с утверждением его в должности старшего флагмана на 1-й флотской дивизии морских сил России на Балтике. Новое назначение Макарова в глазах его сослуживцев стало прежде всего высоким доверием способностям новоиспеченного вице-адмирала.

В конце того же 1896 года Степан Осипович начинает чтение публичных лекций в Кронштадтском морском собрании на тему «Рассуждения по вопросам морской тактики». Макаровские чтения вызвали огромный интерес у слушателей из среды флотского офицерства, проходящего службу в морской крепости. Более того, послушать ученого в адмиральских эполетах специально приезжали в Кронштадт из близкого к острову Котлин столичного Санкт-Петербурга.

Глава седьмая

К Северному полюсу — напролом

Старшего флагмана 1-й флотской дивизии моряков-балтийцев на закате XIX века увлекает новая «безумная» идея. Ее суть — дойти сквозь толщу вековых полярных льдов к Северному полюсу. Дойти напролом, на специально построенном ледокольном корабле. Действительно, дерзость макаровской мысли не знала границ.

В январе 1897 года управляющему Морским министерством П. П. Тыртову представляется докладная записка о проекте исследования Арктики при помощи мощных ледоколов. Такого еще не знала практика морского судостроения.

Пока докладная записка «проходила» все стадии кабинетного изучения, ее автор уже 12 марта выступает на конференции Российской Императорской Академии наук с обстоятельным докладом об исследовании Северного Ледовитого океана с помощью ледоколов, которые предстояло еще построить. В заключение своего доклада Степан Осипович произнес слова, вошедшие в историю освоения Арктики:

— К Северному полюсу нам надо идти напролом! Напролом сквозь арктические льды!

На эти слова переполненный зал академического собрания ответил громом аплодисментов и возгласами:

— Bravo, Макаров! Bravo!

30 марта вице-адмирал Макаров делает новый научный доклад — на заседании популярного в самых широких кругах Российского Географического общества. Название доклада звучало пророчески: «К Северному полюсу — напролом».

Макаровские выступления относились к разряду «нашумевших». Сразу же нашлись и сторонники научной идеи, и ее противники, считавшие адмиральский замысел просто безумным. К числу первых относились выдающиеся ученые того времени — академик Михаил Александрович Рыкачев, директор Главной физической обсерватории, и сам Дмитрий Иванович Менделеев. Это, как говорится, было уже что-то.

Степан Осипович строил проект изучения и освоения ледовых просторов Арктики не на пустом месте. Его еще в юности влекли блестящие примеры мужества многих поколений русских поморов, бесстрашие Семена Дежнева, Харитона Лаптева и их сподвижников, землепроходцев-промысловиков и вольных сибирских казаков, в большинстве своем оставшихся для отечественной истории безымянными. Только дела их и проторенные дороги в северных арктических морях остались для потомков. Да и многие имена на географических картах.

Мысль о возможности исследования Ледовитого океана и освоения Северного морского пути пришла к Макарову, по его собственному признанию, в 1892 году. В тот год великий норвежский полярный исследователь Фритьоф Нансен собирался с экспедицией в Арктику. Тогда достичь Северного полюса Земли не удалось: специально построенный для плавания во льдах пароход «Фрам» не отвечал требованиям для похода в сплошных льдах.

Дрейф «Фрама» к полюсу, на что рассчитывал бесстрашный Нансен, не получился. Да и не мог получиться. Последующие арктические исследования ученых убедительно доказали это.

В том 1892 году контр-адмирал Макаров на одном из адмиралтейских заседаний во всеуслышание заявил:

— Норвежец Нансен ошибается в своих расчетах. Я достоверно знаю, как можно достичь Северного полюса.

— Как?

— Надо построить ледокол такой силы, чтобы он мог лопать в движении своей грудью полярные льды.

— Но морская практика еще не знает таких судов.

— Это дело нашего времени. Нашего с вами времени.

— Но об этом пока и не мечтают ни в Британии, ни в Америке.

— Нам надо мечтать. Иначе мы упустим пальму первенства в освоении Арктики.

— А кто может опередить Россию?

— Те же норвежцы. Ведь русский Грумант стал их Шпицбергенom. Или американцы. У них Русская Америка стала Аляской.

— Стоит ли проводить такие трудно сопоставимые исторические параллели. Арктика — это ледяное поле, а не земля с богатствами в ее недрах.

— Тогда почему туда так стремится полярный герой Нансен. И его норвежское отечество?..

Тогда это звучало заманчивой мечтой талантливого исследователя Мирового океана и не менее способного морехода. Потребуется еще почти столетие, чтобы в советское время мощный атомный ледокол «Арктика» пробил сквозь вековые льды дорогу к Северному полюсу и водрузил на нем стяг родины Макарова.

Освоение Северного морского пути Степан Осипович считал задачей государственной важности. Заглядывая далеко в будущее, он с горячей убежденностью утверждал:

— Большой ледокол мог бы сослужить огромную службу в Ледовитом океане для поддержания сообщения с реками Обью и Енисеем. А эти реки есть сердце земли сибирской...

— Подчеркиваю: именно мощный ледокол обеспечит России круглогодичное сообщение по Северному морскому пути...

— Современнейший ледокол будет годен и для поддержания всяческих работ в этих местах как по задачам коммерческим, так и научным...

— Пробив Северный морской путь, мы хозяйственно оживим сибирский край у Арктики. Ведь не одними оленями и песцами богат он...

Но адмирала заботила и военная сторона исследования ледовой Арктики для упрочения государственной безопасности на Дальнем Востоке. В докладной записке на имя вице-адмирала П. П. Тыртова он пишет:

«Полагаю, что содержание большого ледокола на Ледовитом океане может иметь и стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем».

С присущей ему настойчивостью Макаров добивается командировки в устья рек Оби и Енисея с целью изучения ледовых условий плавания. Научная экспедиция в июне—сентябре 1897 года состоялась на небольшом пароходе «Иоанн Кронштадтский». Путешествие через южную кромку Северного Ледовитого океана завершилось поездкой по Енисею до города Красноярска. Он тогда наряду с Иркутском был центром хозяйственной жизни Восточной Сибири.

Обратный путь в Санкт-Петербург лежал через Томск, Тобольск, Тюмень. Для конца XIX столетия эти города были крупнейшими экономическими центрами Западной Сибири. Так что Степан Осипович с увлечением изучил сибирские земли, для которых «владение» Арктикой и ее путями могло сослужить хорошую службу на века.

Макаровский дневник в том путешествии от устья Енисея по сибирским просторам заполнился записями не просто заинтересованного путника, а человека, обладавшего известным уровнем государственного мышления:

«В 5 ч. вечера пришли в Енисейск, и маленькая каюта парохода «Иоанн Кронштадтский» скоро наполнилась представителями местной власти и местного купечества. Жителям столицы город Енисейск представляется далеким захолустьем, в которое еще не проникли успехи цивилизации, между тем мое знакомство с местным купечеством показало мне совершенно обратное: городской голова Востротин и купец Кытманов, оба с университетским образованием... это коренные енисейские жители — разумные и толковые люди...

Местное купечество пожелало, чтобы я его ознакомил с результатами осмотра Северного пути, в котором они очень заинтересованы».

«...Река Енисей глубока, весьма судоходна... и представляет бесподобный водный путь на протяжении 3000 верст...»

«Для Сибири важнее всего дешевый сбыт своих материалов. Сибирь изобилует хлебом, скотом, лесом, рыбой и минеральными богатствами. Чтобы предметы эти могли выдержать перевозку, необходимо, чтобы фрахт был дешев. Только при установлении пароходства с дешевым перевозочным фрахтом Сибирь получит прочную коммерческую непосредственную связь с европейскими портами».

«Сибирская железная дорога, несмотря на свою большую провозоспособность, представляет плохой выход для западно-сибирских излишков хлеба в восточном направлении...

...1892 год, год сильного неурожая, охватившего обширный район европейской России, показал уже, что и Урал, даже в годину крупного несчастья, поглотить все запасы Западной Сибири не может; от завезенных в этот год в Тюмень хлебных грузов осталось непроданного хлеба на 3 миллиона пудов...»

«Таким образом, Сибирская железная дорога... даже в соединении с обским пароходством на Тюмень, не обеспечивает еще достаточного выхода сибирскому хлебу. Такой выход может дать только Северный морской путь».

Можно доказательно отметить, что в истории Российской империи начала XX столетия, Советского Союза и современной Российской Федерации флотоводец Степан Осипович Макаров стоял одним из немногих у истоков Севморпути.

Такого пути в водах Северного Ледовитого океана ни одно из арктических государств нашей планеты — Канада, Соединенные Штаты и Дания с ее автономией Гренландией — не имеют по нынешний день.

Автор строительства мощного отечественного ледокола доказывал его экономическую «состоятельность» и выгоду для России от освоения Северного морского пути для расширения торговли с Китаем и другими южными странами. Хотя последнее обстоятельство в наше время никакой экономической выгоды не дает. Но тогда вице-адмирал со всей уверенностью говорил, «сражаясь» со своими оппонентами:

— Вы знаете, во сколько обходится провоз одного ящика китайского чая по сухопутью от города Ханькоу до нашей Тюмени?

— 21 рубль 75 копеек. А иногда и больше.

— А по Северному Ледовитому океану на пароходе, путь которому будет прокладывать ледокол, ящик чая можно доставить в Архангельский порт всего за семь рублей. Выгода есть или нет, господа?

— Несомненна.

— Верно, несомненна. Если еще при этом учесть, сколько наш городской или сельский обыватель выпивает в год чая...

Против убедительных аргументов, которые выражались в рублях и копейках, возражать было трудно, а порой и невозможно. Тем более что Российская империя переживала экономический «бум» и ее торговля — внешняя и внутренняя — находилась на подъеме.

Вскоре всесильный министр финансов России С. Ю. Витте, увлеченный макаровской идеей создания мощного ледокола, добивается согласия императора Николая II на ассигнование трех миллионов рублей для его строительства. Так идея начинала воплощаться в практическое дело. Или, говоря иначе, — в ледокольное судно принципиально новой конструкции.

Успеху способствовало общественное движение в пользу освоения Северного морского пути, которое приобрело поистине общенациональный характер. Но из всех предлагавшихся Макаровым изобретений и нововведений идея постройки ледокола вызвала едва ли не самое сильное и упорное противодействие в государственном чиновничьем аппарате. И все же Степан Осипович сумел победить!

Принимается решение строить один, пока один, пробный ледокол, флагман российского ледокольного флота. Под председательством Степана Осиповича создается Особая комиссия для выработки технических условий, которым должен был удовлетворять такой ледокол, чтобы биться со льдами Финского залива и Карского моря. Инициатором создания комиссии стал министр финансов Витте, который заявил императору Николаю II:

— Ваше величество. Россия на Балтике и на Русском Севере не должна зависеть от ледяной ситуации.

— Разве одно ледокольное судно способно решить эту проблему?

— В какой-то мере да. Этот ледокол будет первенцем нашей державы. Флагманским кораблем.

— Какие у него будут шансы изменить зимнее судоходство у Кронштадта и столицы?

— Верю в большие шансы. Особенно если вы, ваше величество, поручите ледокольное дело адмиралу Макарову. Он новатор в мореходстве.

— Хорошо, граф. Мы согласны с вашим мнением...

Особую комиссию составили из людей знающих, высокой квалификации и авторитета. В ее состав вошли ученый

с мировой славой Д. И. Менделеев, Ф. Ф. Врангель, капитан 1-го ранга Шеман, инженеры Афанасьев, Рунеберг и Янковский. От Адмиралтейства был назначен главный инспектор кораблестроения Н. Е. Кутейников.

Правительство России заключает договор на строительство мощного ледокола с известной британской фирмой «Армстронг и Витворт». Определялась сумма финансирования — три миллиона рублей, деньги для того времени немалые. Договор в декабре 1897 года в английском городе Нью-кэстле подписывал сам вице-адмирал С. О. Макаров. Название флагману освоения северных широт дали в честь простого донского казака Ермака Тимофеева, прославленного атамана казачьей вольницы — покорителя Сибирского царства по воле купцов-солепромышленников Строгановых.

Когда немало удивленные англичане спросили русского адмирала, почему судну дается имя предводителя небольшого воинского отряда, а не прославленного флотоводца или члена императорской фамилии, то он ответил:

— Ермак Тимофеев был первопроходцем не только для Русского царства, но и для всей просвещенной Европы. Если Кук открывал ранее неизвестные острова, то Ермак — столь же неизвестные земли Сибири.

— С кем из великих английских морских путешественников вы еще смогли бы сравнить вашего атамана?

— Мне бы хотелось сравнить Ермака с его последователями по делам сибирским — Хабаровым и Дежневым. Не обижайтесь, господа.

— Почему только с ними? Ведь у Британии есть, например, великий путешественник Ливингстон. Есть и немало других великих имен, отмеченных на карте Африки и Мирового океана.

— Я никак не умоляю их заслуг перед цивилизованным обществом. Но к выбору названия новостроящегося ледокола у нас особый подход.

— Какой? Если это, разумеется, не большой секрет.

— Секрета здесь нет. Казачий атаман Ермак Тимофеев принадлежит прежде всего российской истории. А только потом мировой истории...

Хотя проект «Ермака» разрабатывали английские инженеры-кораблестроители, однако подлинным его творцом современники по праву считали русского адмирала.

Он, как тогда говорили, «обмел своей бородой» все важнейшие механизмы и устройства корабля. И что самое главное, добился полной переделки его носовой части, которой, собственно говоря, и крушился лед.

Пока подступали к строительству «Ермака», Степан Осипович успел изучить искусство ледокольного судостроения. Оно было делом новым и действительно перспективным. На пустое время Степан Осипович никогда не тратил.

С четко поставленной целью вице-адмирал Макаров посещает Швецию, Данию, Германию и Соединенные Штаты. Всюду его интересует только одна проблема — строительство судов ледокольного типа. В Северной Америке он побывал на озерах Мичиган, Гурон и Эри, познакомившись там с ледокольными судами, которые обеспечивали грузовые перевозки в непродолжительные здесь зимы.

Больше всего русского адмирала интересовали те суда, на которых стоял передний винт для разламывания сплошного льда. Были в истории судостроения такие ледоколы, которые себя не оправдали. Лед на североамериканских озерах был недолговечен и толщиной не отличался. Но и при этом передние винты — «крушители льда» долго не выдерживали. Сама же идея их использования выглядела весьма заманчивой в глазах не только одного арктического исследователя Макарова.

Новатор добился желаемого. Ледокол «Ермак» не на одно десятилетие стал образцом передовой технической мысли, не имея равных среди себе подобных судов.

19 февраля 1899 года вице-адмирал Макаров поднял на построенном судне русский трехцветный коммерческий флаг (цветов государственного стяга Российской Федерации). Ледокол в состав военно-морского флота не вошел, на чем настаивал Степан Осипович, так как невооруженное судно приписали к Министерству финансов. После торжественных проводов «Ермак» от британских берегов взял курс на Кронштадт.

Встреченный сплошным льдом Финского залива в его восточной части, ледокол смело пошел напролом. Макаров все эти часы провел на капитанском мостике. Он наблюдал, как его детище ломает ледовое поле залива, почти не замедляя при этом свой ход.

Толпы народа, вышедшие на лед Кронштадтской гавани, криками «ура» приветствовали «Ермак». А перед этим его встретила далеко от острова Котлина на лыжах рота пехотинцев гарнизонного Каспийского полка во главе с полковым командиром полковником Адлербергом. «Ермак» замедлил ход, приостановился и взял на борт солдат-каспийцев. Они и стали первыми его пассажирами.

Обнимая полковника, большого любителя лыжных походов по замерзшему Финскому заливу, Степан Осипович спросил его:

— Как наш «Ермак»? Впечатляет?

— Еще как, ваше превосходительство! Такой толстый лед ломает на ходу, как в сказке.

— Что говорят, полковник, ваши солдатушки о ледоколе?

— О том, что это мощь России. Сила.

— Правильно говорят. Молодцы каспийцы. «Ермак» еще и по арктическим льдам, поверьте мне, не раз пройдет. Дайте только время...

Ледокольный корабль на большей части пути по Финскому заливу до Кронштадта приветствовали тысячи рыбаков, которые ловили рыбу во время великого поста. Это были жители древнего Копорья, с острова Сескара, финны. Лед чернел от рыбацких будок и лошадей с саними. Люди с удивлением смотрели, как мощное судно необычной конструкции взламывало на своем пути крепкий лед.

Макаров в книге «Ермак во льдах» писал, что толпы рыбаков бежали, чтобы подивиться невиданному доселе делу. Некоторые старшины рыбацких артелей просили, чтобы ледокол прошел левее или правее, чтобы не пострадали расставленные сети.

За двести лет существования морской крепости Кронштадт ледокол «Ермак» стал первым судном, которое вошло в гавань раньше начала марта. Первыми приветствовали экипаж судна Главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Николай Иванович Казнаков и городской голова Аверкий Васильевич Шебунин:

— Степан Осипович, поздравляем вас от имени всех кронштадтцев со счастливым приходом и с открытием ледовой навигации.

— Премного благодарен за такой радушный прием на российской земле.

— Каким вам показался для «Ермака» лед в заливе?

— Крепок. У Сескара встречались поля, где лед был толщиной в 2 фута 9 дюймов. Это немало для зимы в заливе.

— Но вы все же дошли без поломок и в назначенный срок.

— Чтобы не задержаться в пути, от Ревеля до Гогланда по сплошному льду шли ходом в 7 узлов.

— Рыбаки на вас обижаться не будут?

— Думаю, что нет. Расставленные ими снасти ледокол по просьбам рыбацких старост обходил не раз.

— Степан Осипович, из Зимнего дворца нам напомнили, что государь император и великие князья Алексей Александрович и Александр Михайлович ждут известия о вашем благополучном прибытии в Кронштадт. От газетчиков просто нет отбоя.

— Будет исполнено сегодня же...

Из Кронштадта в Санкт-Петербург вице-адмирал Макаров лично телеграфировал императору Николаю II:

«Счастлив донести вашему императорскому величеству, что сейчас с ледоколом «Ермак» вошел в гавань в Кронштадт...»

В тот же день на имя командира ледокола поступила ответная телеграмма всероссийского монарха, опубликованная, естественно, на первых страницах газет:

«Поздравляю вас с приходом в Кронштадт в это время года, радуюсь вместе с вами блестящему осуществлению вашей мысли.

Николай».

Поздравительных телеграмм оказалось очень много. Их слали даже из Сибири и с Кавказа. Больше всего поздравлений пришло из столицы, Москвы и от военных моряков. Российская морская газета «Котлин» дала следующее описание входа ледокола «Ермак» в гавань Кронштадтской крепости:

«4 марта утром был туман, но к 8 часам рассеялся.

Корпус «Ермака» уже ясно обрисовывался. Видно было, как по льду спешно приближались крестьяне с южного берега длинной вереницей на своих санках по Большому рейду, так как они, вероятно, знали, что дорогу им перережет «Ермак». Работы на броненосце «Полтава» начались обычным порядком, и только время от времени кое-кто вы-

бегал на мостик посмотреть на приближавшегося «Ермака». Скоро стало известным, что «Ермак» войдет в гавань в 2 часа, как об этом сообщил еще значительно раньше сам инициатор и создатель «Ермака» вице-адмирал С. О. Макаров. К 12 часам «Ермак» был уже на Большом рейде и, по видимому, остановился.

Видно было, как по льду спешили к нему навстречу обыватели города пешком и на извозчиках. Скоро кругом «Ермака» образовалась темная полоса людей, которая все более и более росла. К 1 часу дня на эскадренный броненосец «Полтава», стоящий у Лесных ворот, в которые и должен войти «Ермак», стали съезжаться приглашенные для встречи. Гостям был предложен командиром броненосца в кают-компании чай.

Как известно, броненосец находился всю зиму на отоплении и освещении, благодаря чему жизнь на нем шла судовым порядком. Но никому не хотелось спускаться вниз, все напряженно смотрели на ледокол «Ермак», когда он наконец тронется.

Многочисленное общество собралось на баке и мостике броненосца; кругом всюду разместились матросы, рабочие... Но вот отдаленный рев сирены дал знать, что «Ермак» дал ход. «Ермак» быстро приближался.

Подходя к Купеческим воротам, «Ермак» стал салютовать. Белые струйки дыма вылетали то с правого, то с левого борта. Тысячная толпа бежала по льду впереди и по бортам «Ермака».

Тут же рядом на извозчиках ехали встречавшие.

Но вот грянуло «ура!» у форта Меньшиков. На «Ермаке» ответили тем же.

Весь могучий корпус победителя льда стал ясно виден. Его характерные обводы, покатые борты, приподнятый нос, вид его с высокими дымовыми трубами был действительно грандиозен.

На эскадренном броненосце «Пересвет», который стоял у металлического крана, грянул встречный марш.

Но вот «Ермак» все ближе и ближе. Движение его в массе сплошного льда было поразительно. Все мы знали, что лед на рейде доходит до полутора аршина толщины, и не верилось своим глазам, как шел «Ермак», будто бы льда и не было. Незаметно было ни малейшего усилия. «Ермак»

шел с глухим треском, ломая лед и подбивая его под себя. Благодаря удивительно удачно рассчитанным обводам, особенно в носу, ясно было видно, как штивень легко врезался в лед, после чего масса льда покорно уходила под могучий корпус судна. Кругом не образовывалось трещин, и «Ермак» шел, плотно прикасаясь бортами ко льду. У самого борта иногда показывались толстые льдины, но быстро прятались под корпус; за кормой оставался свободный канал, наполненный льдом, разбитым на мелкие куски могучим винтом «Ермака».

Сопровождавшая толпа, состоявшая преимущественно из матросов и солдат, бежала почти у самого борта. На палубе «Ермака» находилось много офицеров, артиллерийских и морских, которые встретили его на рейде. Там находились и солдатики, вышедшие навстречу на лыжах. Вот «Ермак» поравнялся с «Полтавой», здесь грянуло «ура» и встречный марш. Встречавшая толпа все более и более наэлектризовывалась.

Я думаю, что мало кто в эту минуту отдавал себе ясный отчет о всей важности события, но все единодушно приветствовали новый блестящий факт завоевания человеческого ума и энергии над стихией. Все старались рассмотреть самого творца «Ермака» С. О. Макарова и скоро увидели его высокую фигуру на верхнем мостике в штатском пальто; за ним был виден командир «Ермака» капитан 2-го ранга Васильев и старший офицер лейтенант барон Ферзен.

Но вот «Ермак» стал поворачиваться и, несмотря на свою большую длину, свободно вошел в Лесные ворота и пошел по левому борту броненосца «Полтава». При прохождении ледокола в воротах последовал новый взрыв всеобщего восторга и «ура». Адмирал С. О. Макаров отвечал на приветствия.

В каждом из присутствующих невольно поднималось чувство гордости за нас, русских, что из нашей среды вышли люди, не только способные делать теоретические выводы, но на деле доказать и подтвердить идеи, открывающие новые горизонты.

Многие скептически относились к «Ермаку», многие не верили в его силу, несмотря на легкость, с которою он преодолевал ледяной покров. Вселяется убеждение, что какой бы толщины, конечно существующей, не был бы лед, но он

больше не будет прекращать торговли, не будет запирасть Балтийский флот на 6 месяцев, и мы в Кронштадте будем так же близки к свободному морю, как и прочие государства.

Теперь нет времени перечислить все случаи практического применения «Ермака», но мы только были свидетелями его победы и шлем свои пожелания счастливой и долгой работы «Ермаку» на пользу родного флота и на славу его инициатору и тем, которые способствовали его осуществлению.

«Ермак» уже не мечта, а свершившийся факт.

Пройдя по борту «Полтавы», «Ермак» ошвартовался у угольных складов. Все встречавшие его во главе с главным командиром вице-адмиралом Н. И. Казнаковым вскоре вошли на палубу «Ермака» поздравить вице-адмирала С. О. Макарова с новым мирным завоеванием в области труда и науки.

На баке и юте «Ермака» развеваются русские торговые флаги, но среди броненосцев и боевых судов Балтийского флота в наших Кронштадтских гаванях, кажется, и нам нужен в состав эскадры такой ключ под Андреевским крестом от зимних ставен окна Петрова, чтобы могли все 12 месяцев отсель грозить надменным соседям. Зрелище было поистине грандиозное, и все присутствующие на всю жизнь сохранят воспоминание...»

Один из иерархов Русской Православной Церкви Иоанн Кронштадтский отслужил на ледокольном судне в присутствии всего экипажа и многочисленных гостей молебен. В молитве говорилось:

«Господи, Творче небеси и земли, создавый сушу, равнины и высоты гор в мериле и холми в высь, такожде моря глубокия и пространная, приемающая в лоно свое множество рек, якоже жил животворных, распростертых по лицу всея земли.

Ты Владыка всея твари, сотворивый мразы и льды, покрывающие яко корою и броней твердою некия моря, озера и реки и по верху их, яко по мостам крепким шествие безопасное человеком и животным устроивый.

Ты, Всеблагий и Всесильный Господи, умудривый человека пролагати дивные скорые пути по морю и суше, рекам и озерам, силою огня и пара, Ты, Премудрый и Преславный во всех делах, Господи, ныне новый и дивный путь льдами безмерными проходити устроил еси через сие судно, дви-

жимое огнем и силою пара, умудрив и на сие дело человека, созданного Тобою по образу Твоея безмерныя мудрости!

Прими ныне от рабов Твоих, предстоящих zde лицу Твоему, и дивное плавание во льдах совершивших благополучно, кроме всякаго вреда, благодарение всесердечное о милости Твоей, яко умудрил еси рабов Твоих и создати такое судно и препроводити доселе рукою Твоею крепкою, яко Твоя есть держава, Твое царство и сила, и слава, и мудрость во всех в веки веков.

Аминь».

По указанию Макарова эта молитва была выгравирована на серебряной доске и помещена на киоте присланной в дар экипажу «Ермака» томским купечеством иконы. Она читалась на всех праздниках, которые проходили на борту судна.

В первый же год своего существования ледокол окупил себя. Он спас от действительного кораблекрушения ставший на камни у острова Гогланд броненосец «Генерал-адмирал Апраксин» стоимостью в четыре с половиной миллиона рублей.

В той спасательной операции «Ермак» принял самое деятельное участие. Опасность состояла в том, что подвижка льдов могла усугубить положение севшего на камни броненосца. Ледоколу пришлось несколько раз завозить якорь с канатами, которые удерживали «Генерал-адмирала Апраксина» от сдвига ледяного покрова Финского залива. Он же доставил на корабль уголь, провиант и другие грузы, необходимые для жизнеобеспечения экипажа судна, попавшего в большую беду.

В спасательной операции принял участие известный русский ученый, изобретатель «беспроволочного телеграфа» профессор А. С. Попов. Он установил радиостанцию, которая обеспечивала связь броненосцу на расстоянии в 43 километра. В ближайшем финском городе Котка была устроена станция телеграфа, которая принимала депеши с потерпевшего аварию военного судна.

Макаров принял самое деятельное участие в этой «поповской затее». Хорошо лично зная изобретателя, адмирал «подсоблял» ему во всем:

— Беспроволочный телеграф — будущее флотской связи. И обязательно армейской. Только испытать творение Попова надо в достойном деле...

Спасательная операция к концу событий приняла напряженный характер. Речь шла о судьбе одного из самых современных эскадренных броненосцев флота Балтийского моря. Адмирал Зиновий Петрович Рожественский телеграфировал с места событий в столицу:

«11 апреля «Ермак» стянул «Апраксина» на чистую воду. Сегодня «Ермак» послан осмотреть подход к Аспэ и состояние льда у Соммерса. Здесь у Гогланда «Апраксин» окружен торосами. Ледоход от оста может уничтожить плоды всех затрат».

Через два дня адмирал Рожественский отправил на берега Невы новую телеграмму:

«Вчера, 13 апреля 9 часов утра, ввиду сильно свежевшей погоды, опасаясь аварии от зыби льда из восточной части залива (броненосец «Генерал-адмирал Апраксин». — А. Ш.), спешно покинул место крушения и, следуя в струе «Ермака», пошел в Аспэ. Несмотря на непрекращающуюся снежную метель (горизонт не более кабельтова), «Ермак» блестящим маневрированием в ледяных полях и между отдельными глыбами торосистого образования проложил сравнительно безопасный путь до шхер и сделал удобопроходимый канал в сплошном шхерном льде. В 4 часа пополудни «Апраксин» вошел в Малую гавань Аспэ и ошвартовался в центре ее на ледяных якорях с «Ермака». Пластыря Спасательного Общества выдержали испытание прекрасно: ни один из сорока цепных и тросовых найтовов не перерезан льдом. Теперь «Апраксин» в полной безопасности».

Спасательная операция по снятию с камней одного из самых мощных броненосных кораблей флота Балтийского моря еще раз прославила создателя «Ермака». Адмирал Рожественский дал с борта ледокола в адрес Макарова, в Кронштадт, следующую радиограмму:

«Ермаку» и его доблестному командиру капитану 2-го ранга Васильеву «Апраксин» обязан спасением. В неприглядную снежную метель броненосец, обмотанный вытянутыми в струну цепями, стальными и пеньковыми тросами, прикреплявшими тысячу пятьсот квадратных футов пластырей, шел семь часов в струе «Ермака» ледяными полями между отдельными глыбами торосистого образования и каналом, пробитым в сплошном льде, и ни одна цепь, ни один трос не были перерезаны льдом».

Ледоколом был ставший со временем легендарным «Ермак» — любимое детище вице-адмирала Степана Осиповича Макарова. Пластырями, закрывшими пробоину эскадренного броненосца, — «пластыри мичмана Макарова».

По случаю вызволения из беды у острова Гогланд броненосца «Генерал-адмирал Апраксин» в Адмиралтействе состоялся разбор хода спасательной операции. На нем состоялась беседа двух адмиралов — Макарова и Рожественского, которым судьба не позволила встретиться в Порт-Артуре на закате Русско-японской войны. Один из них погиб героически на капитанском мостике, второй, будучи раненным, попал во вражеский плен.

— Зиновий Петрович, как вел себя «Ермак» во время спасения «Апраксина»?

— Выше всяких похвал. Ледокол оказался единственным судном на Балтике, способным оказать помощь броненосцу.

— Я немало поволновался, когда стали поступать депеши о начале подвижки льдов.

— Помню те дни. Лдины готовы были помочь «Апраксину» еще прочнее сесть на камни. Как раз водолазы начали работы по их разрушению. Спасибо «Ермаку»: он ни днем, ни ночью не переставал крошить ледяное поле у места аварии.

— Так что можно считать, что затраты казны на постройку ледокола уже оправдались?

— Оправдались! Да еще как, Степан Осипович!

— Действительно, за деньги, затраченные на «Ермака», эскадренный броненосец никак не построишь даже на отечественном Балтийском заводе.

— Зиновий Петрович, я просил бы вас поддержать мое предложение о переводе «Ермака» в состав флота Балтийского моря.

— Я готов подать свой голос за ваше предложение. Но как посмотрит на это Министерство финансов? Ведь ледокол находится в его ведении как министерская собственность.

— У меня уже была предварительная беседа с графом Сергеем Юльевичем. Витте твердо против передачи «Ермака» Морскому министерству.

— Почему?

— Причина в деньгах. За каждое вызволение судов из ледового плена и наши купцы, и иностранцы платят в казну хорошие деньги. Терять такой источник пополнения казны Витте никак не хочет.

— Но надо же думать о безопасности государственных границ на Балтике.

— Министр финансов понимает это не хуже нас, адмиралов. Однако в мирное время для него важнее финансовые интересы империи. Надо отдать должное Сергею Юльевичу — он человек большого государственного ума.

— Остается только пожелать, чтобы в министерствах было побольше таких государственныхников.

— Все так. Но флоту на случай войны зимой без сильного ледокола никак не обойтись. Без него сквозь льды ни одно военное судно не выйдет в чистые воды Балтики.

— Значит, Степан Осипович, будем настаивать на передаче «Ермака» флоту?

— Будем. Как говорится, вода камни точит. Но перебороть Витте будет потруднее, чем было выбить из казны деньги на постройку нашего ледокола.

— Помню. Тогда Витте был за...

В том же 1891 году «Ермак» освободил из ледяного плена в районе города Ревеля (ныне Таллина, столицы Эстонии) одиннадцать коммерческих пароходов самых разных стран. В противном случае им грозила гибель. Этому событию предшествовала телеграфная «переписка» Степана Осиповича с Министерством финансов, у которого в подчинении находился ледокол:

«Санкт-Петербург. Министру финансов Витте. Из Ревеля пришла телеграмма. Там затерто льдом одиннадцать пароходов. Прошу разрешение на выход из Кронштадта. *Макаров*».

«Макарову. Такое случалось в прочие зимы. Не вижу причины спешного выхода. Министр финансов *Витте*».

«Министру финансов Витте. Срочно. Коммерческий груз ревельских пароходов в опасности. Прошу разрешение провести спасательную операцию. *Макаров*».

«Макарову. Конечно, следует идти. Министр финансов *Витте*».

Спасение затертых льдом коммерческих, тяжелогруженных пароходов оказалось довольно сложной операцией.

Суда оказались в ледяном плену между маяками Наргена и Суropa. Вышедший им на помощь портовый ледокол «Штадт Ревель» сам попал в незавидное положение. Лед здесь оказался настолько крепок, что подошедшему «Ермаку» пришлось ломать его с «набега», давая ход то вперед, то назад.

Ревельский ледокол вошел в канал, пробитый «Ермаком», но замешкался и снова оказался в ледяном плену. Тогда вице-адмирал Макаров приказал взламывать лед вокруг пароходов кругами. Так они один за другим были вызволены из льдов. В Ревеле городские власти на деньги благодарного местного купечества устроили «Ермаку» торжественную встречу.

Степан Осипович потом скажет:

— Я не помню другого обеда, на котором бы говорилось о «Ермаке» больше речей. Мы вышли из городской ратуши, очарованные гостеприимством ревельцев.

О тех событиях следует еще добавить, что местное телеграфное агентство ежедневно рассылало во все концы России телеграммы о ледовой работе «Ермака». Тысячи читателей самых разных газет с интересом следили за событиями у западной оконечности Финского залива.

Выйдя из Ревеля, ледокол «Ермак» провел через замерзший Финский залив караван пароходов, прибытие которых ожидалось в российской столице. В Санкт-Петербурге «Ермак» прошел по Неве до Николаевского моста, тепло приветствуемый горожанами с набережных.

Судно посетили многие видные государственные деятели: министр финансов С. Ю. Витте, министр путей сообщений князь М. И. Хилков, управляющий Морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов, члены Государственного совета Кремер, Кулразин и Галкин-Врасский, директор департамента торговли и мануфактур В. И. Ковалевский, председатель отдела математической географии Географического общества полковник В. В. Витковский...

Самым почетным гостем, разумеется, стал великий князь генерал-адмирал Алексей Александрович. О российском военном флоте, главой которого он был, Романов пекся. По прибытии на борт «Ермака» в окружении большой свиты офицеров и чиновников Морского ведомства великий князь сказал:

— Уважаемый Степан Осипович! Государь император просил передать вам свою высочайшую благодарность.

— Передайте государю, что я сердечно признателен за столь высокую оценку моих ледокольных трудов...

На званом обеде в столичной городской думе известный поэт того времени Н. Э. Гейнце прочел написанное им стихотворение, посвященное ледоколу «Ермак» и его создателю контр-адмиралу Степану Осиповичу Макарову. Оно было опубликовано в столичных газетах:

Суров наш климат! Край родимый
Полгода спит под льда корой,
Как бы в броне неуязвимой.
Сражаться с северной зимой
Давно стремился ум пыливый,
Но над корою ледяной
Победы не было счастливой.
Как древле дивный Прометей,
К скале прикованный, томился,
Как тяжкий лед своих цепей
Напрасно сбросить север тщился,
Как полубога сердца вран
Клевать с свирепостию жадной,
Так русский скованный титан
Судьбе был отдан безотрадной.
Но пробил час! С лучом свободы
Явился доблестный моряк,
И глыбы льда, как вешни воды,
Прорезал ледокол «Ермак».
Суров, угрюм на первый взгляд
Народ с отзывчивой душою,
И много ледяных преград
Стоит пред русскою толпою —
Для тех, кто хочет быть любим
В избушках, снегом занесенных,
Для тех, кто хочет быть ценим
В сердцах народа умиленных.
Как молния из края в край,
Промчалось имя адмирала,
И «Ермака» не невзначай
Молва «Степаньчем» прозвала!
Покорена сама природа —
Всю Русь Макаров обошел,
И... к сердцу русского народа
Ему не нужен «ледокол».

В ту зиму ледокол «Ермак» вызволил из ледяного плена в Финском заливе и провел в столицу и обратно еще не-

сколько гражданских судов — отечественных и иностранных. Среди них оказались барка «Вашингтон», груженная фруктами — апельсинами и лимонами, торговый пароход «Якобсон» и даже купеческие парусники, ходившие из прибалтийских портов в порты Финляндии и Швеции.

Зима 1898/99 года оказалась на Балтике на редкость суровой, словно сама природа устраивала ледокольному кораблю самый пристрастный экзамен на прочность. О том, что сама природа одарила «Ермака» такими испытаниями, Степан Осипович скажет, а потом напишет в своем дневнике:

— Спасибо зиме с ее морозами. Чем больше крепчал лед в Финском заливе, тем больше перспектив было у русского ледокольного дела в будущем...

В мае 1899 года ледокол «Ермак» вышел из Кронштадта в первое полярное плавание. Торжественных проводов было решено не устраивать. На этом настоял сам начальник полярной экспедиции. Почти неизведанная Арктика не обещала легких и быстрых побед мореходам. Она чаще выигрывала у них, чем признавала себя побежденной.

Степана Осиповича провожала семья, как и других членов экипажа. Отец Василий отслужил молебен. В кают-компании состоялся скромный прощальный обед. Он проходил без хлопонья пробок бутылок шампанского, привычных громких тостов и словоизлияний почетных гостей. После «Ермак» отошел от причала кронштадтской гавани и взял курс на запад. На причале народа — горожан, моряков, гарнизонных солдат — собралось, на удивление всем, немало. Вслед отходящему ледокольному судну кричали:

— Ура! Слава «Ермаку»! Арктику победим!..

Начинается арктическая эпопея «Ермака». Руководитель научной, океанографической экспедиции сам подбирал себе помощников. Первым среди них стал командир судна Михаил Петрович Васильев, выдающийся моряк с истинно макаровским характером: волевой, энергичный, решительный и твердый в достижении поставленной цели. Он верил до конца в идею добраться до Северного полюса напролом.

Следует сказать, что ученая общественность России высоко оценила заслуги Степана Осиповича. Он был избран членом-корреспондентом Главной физической обсерватории.

Морское министерство сделало все, чтобы снабдить полную экспедицию всем необходимым. Макаров скажет впоследствии, говоря о первом арктическом рейде «Ермака»:

— Ведомство открыло передо мной свои склады. Это чрезвычайно упрощало подготовку ледокола к плаванию. Безвозмездную помощь готово было дать купечество...

В поход был взят годовой запас консервов всякого рода на случай вынужденной зимовки экипажа во льдах. Собственно говоря, консервы составили только треть запаса провианта, а две трети была солонина. Сухарей брали немного, но зато погрузили годовой запас муки.

Теплой одеждой участники экспедиции запаслись хорошо. Было взято из Кронштадтского «порта 100 аршин сукна гвардейского, 200 аршин сукна верблюжьего, 2000 аршин полотна, 2 кипы ваты, а впоследствии приобретено 30 оленьих шкур. На судне имелось, кроме того, 30 комплектов теплого платья».

Для охоты взяли с собой 4 охотничьих ружья-экспресса, один штуцер и 2 двустолки. Имелось пять частных ружей. Патронов взяли достаточное количество.

«Ермак» нес на себе целую флотилию малых плавучих средств: паровой катер, баркас, приспособленный к заводу запасного якоря, 4 спасательных вельбота, 2 шлюпки-двойки и 4 так называемых ледяных шлюпки, приспособленных для движения по льду. В проводимых научных исследованиях они оказались незаменимыми.

Ледяные шлюпки были специально изготовлены по образцу финляндских лодок для зимнего плавания. Они легко вытаскивались из воды, перетаскивались на другую сторону льдины и вновь легко опускались в воду. Как показала исследовательская жизнь участников арктической экспедиции, такие шлюпки оказались для них просто незаменимыми средствами передвижения вокруг ледокола. Макаров скажет о них:

— Если бы мне было приказано оставить «Ермак» и добираться до Северного полюса своим ходом, то мы бы двинулись к нему только на ледовых шлюпках...

Экспедиция была снаряжена самыми современными приборами того времени. Для магнитных наблюдений использовался магнитный теодолит Брамберга. Для астрономических наблюдений — круг Репсольда, круг Пистора,

секстаны и 8 хронометров. Для изучения колебаний уровня моря — два мореографа. Для гидрологических и метеорологических исследований — флюктометр, термометры, батометры, ареометры и прочее.

Ледокольный корабль в начале июня без всяких происшествий подошел к острову Шпицберген (русские поморы издревле называли его Грумант) и взял курс в район сплошных льдов Арктики. Макаров действительно шел напролом к Северному полюсу земли, шел непроторенной дорогой. Он не имел никаких описаний выбранного пути, который определялся только по компасу днем и ночью по звездам.

По ночам, стоя в штурманской рубке, Макаров заводил разговоры с вахтенными начальниками:

— Шпицберген видели во всей его красе.

— Видели. Все красоты от полярной зимы.

— Острова наши мореходы-поморы называли Грумантом. А как хаживали к нему на своих парусных кочах из Архангелогорода и Мурмана — одна эпопея.

— Ходить по Арктике, держа курс только по звездам, — удивительно, и только. И добычу брали какую: рыбий зуб, пушнину. Песцы на Шпицбергене по сей день людей мало боятся.

— Что там пушнина. Поморы для России новую землю открывали. Столбили ее деревянными крестами своих могил.

— На том им и слава в истории.

— Слава славой. Да жаль, что она на морских картах именами мореходов из Поморья неизвестна...

На протяжении всей экспедиции велись самые различные научные исследования: северных вод, арктического льда, земного магнетизма. Исследования велись как самим Степаном Осиповичем, так и его помощниками. Среди них оказалось немало известных в российской науке людей.

Сверхштатный астроном Пулковской обсерватории Борис Павлович Остащенко-Кудрявцев был приглашен для производства магнитных наблюдений. Он был крупным специалистом в изучении теории движения малых планет и участвовал в изучении большой Курской магнитной аномалии. По своей инициативе астроном занимался в экспедиции изучением физических свойств арктического льда.

Судовой врач Александр Григорьевич Чернышев посвящал себя зоологии. Он сам изготовил трал, драгу и сетки.

Им исследовались и консервировались все добытые из вод морские организмы (спиртовались) и образцы грунта и камней.

Научно-исследовательской работой занимались два лейтенанта — Константин Федорович Шульц и Исаак Ибрагимович Ислямов. Первый был минным специалистом и исполнял должность старшего офицера ледокола. Он заведовал в экспедиции «кинематографической и электрической частью». Второй являлся гидрографом и занимался изучением ледового покрова.

Межевой инженер Константин Алексеевич Цветков был приглашен в экспедицию для проведения геодезических работ. Поскольку работы по специальности ему почти не находилось, то Цветков стал помощником лейтенанта Ислямова в ведении метеорологических наблюдений. Он же сумел во время короткого пребывания «Ермака» в бухте Адвент получить кривую колебания уровня моря.

Когда Степана Осиповича на одном из заседаний Императорского Географического общества попросили сказать слово о его ближайших помощниках в полярной экспедиции, то он сказал, обращаясь к залу:

— У меня в битве «Ермака» с Арктикой, с ее льдами были прекрасные товарищи. Настоящие соратники по научному делу. И я им всем премного благодарен...

В бухте Адвент по случаю оказалась яхта принца Монакского «Принцесса Алиса». Принц, известный исследователь моря, занимался вопросами океанографии и с большим интересом посетил русский ледокол. Контр-адмирал Макаров, в свою очередь, ознакомился с лабораторией для проведения глубоководных исследований на борту яхты. Она оставила у него самое благоприятное впечатление.

Между хозяином яхты и руководителем российской полярной экспедиции состоялась беседа двух заинтересованных одним делом людей. Разговор, естественно, шел об исследовании арктических вод:

— Ваше величество. Ваша яхта просто чудо для океанографических исследований хоть в Арктике, хоть в тропиках.

— Благодарю за такую оценку известного в мире океанографа. Но меня больше привлекают полярные воды.

— Чем же, извольте спросить?

— Секрета нет. Арктика колыбель европейских мореходов. Викинги, русские поморы. История нескольких столетий. Целая эпоха.

— Действительно, эпоха в мировой истории. Ходили по холодным морям, так мало о них зная.

— Вот почему, господин адмирал, мы с вами и оказались здесь. Вы — на мощном ледокольном красавце, я — на яхте монашеского двора. Но цель у нас общая: немного познать Арктику. Вы, как пишут в газетах, решили пробиться к Северному полюсу?

— Да, это одна из главных целей экспедиции.

— Вас не пугает неудачный опыт норвежца Нансена?

— Нет, ваше величество. У отважного Нансена был только «Фрам». У меня же ледокольный «Ермак».

— Как же вы решили пробиться к полюсу? Ведь только одни айсберги выглядят устрашающе.

— Путь у «Ермака» только один. К полюсу он пойдет только напролом.

— Тогда пусть Всевышний даст вам удачу в задуманном предприятии. Это такое славное дело.

— А вам, ваше величество, от души желаю еще не раз посетить воды русского Груманта.

— Хорошо, господин адмирал. Спасибо на добром пожелании.

Вице-президент Императорской Академии художеств граф Толстой уговорил начальника полярной экспедиции взять с собой художника. Им оказался Евгений Иванович Столица, ученик академического профессора прославленного живописца Куинджи. Из рейса Столица привез с собой множество натуральных зарисовок и арктических пейзажей, поражавших своим безмолвием и суровостью.

К научным работам привлекались и все три штурмана ледокола: Тульский, Николаев и Эльзингер. Они, посменно неся ходовую вахту, с удовольствием участвовали в самых различных исследованиях, не сторонясь черновой работы.

Провидимые научные исследования оказались для участников экспедиции действительно увлекательной работой. На нее тратилось не только все рабочее время, но и большая часть личного. Пример показывал сам Степан Осипович. Он трудился, как обычно, и по ночам.

Экипажу «Ермака» не раз приходилось сталкиваться с подлинными хозяевами арктического ледяного безмолвия — белыми медведями. В макаровском дневнике появилась, например, такая запись:

«Сегодня, в 4 часа утра, вахтенный увидел трех медведей, которые подошли к самому борту: два взрослых и один медвежонок. Оказалось потом, что из взрослых один был самец и одна самка. Разбудили охотников — Пермякова и других, которые погнались за медведями и тотчас же ранили медвежонка. Нужно было видеть эту трогательную сцену, как самка помогала своему раненому детенышу перебираться через торосы. Следующая пуля покончила с детенышем. Как только это случилось, самка, считавшая, вероятно, что детеныш убит самцом, бросилась на него, вцепилась ему в бок своими клыками и нанесла огромную рану, разорвав шкуру почти на полметра. Пока продолжалась эта борьба, подоспели охотники и меткими выстрелами покончили с остальными двумя медведями».

Но, вступив в неравный поединок с безмолвной ледяной крепостью, моряки вскоре поняли, что арктический лед неизмеримо толще, чем в хорошо знакомой северной части Балтики. И Макаров, как трезво мыслящий в сложных ситуациях мореплаватель, решил: дальнейшее упорство бессмысленно и опасно для судна. Мощный ледокол оказался бессилен против сплошного полярного льда.

Борьба с арктическим льдом не прошла бесследно для судна. «Ермак», имея повреждения в стальном корпусе, лег на обратный курс и отступил от ледяного барьера. Для руководителя полярной экспедиции это было вынужденным решением.

В английском порту Ньюкасл судно «подлечили» и выполнили все необходимые конструктивные переделки. Первое полярное плавание по сути своей стало пробным. Иным оно просто и не могло быть, поскольку еще никто до макаровского ледокола не пытался напролом пробиться к заветному Северному полюсу планеты Земля.

В середине июня «Ермак» вновь двинулся в Заполярье. Войдя в зону арктических льдов, он сначала маневрировал среди огромных плавающих льдин, миля за милей приближаясь к полюсу. Когда чистой воды почти не стало, вице-адмирал отдал приказание идти напрямик. Так «Ермак»

вновь вступил в схватку с Арктикой, начав пробиваться к Северному полюсу «напролом».

Вскоре показали первые торосы. В 20 часов 25 июля «Ермак» столкнулся с подводной частью одного из них, получил пробоину в корпусе и встал. Впоследствии установили, что подводная часть тороса достигала 10 метров. Несколько дней ушло на то, чтобы, как говорится, на живую нитку залатать пробоину, которая, к счастью, оказалась незначительной.

После этого Макаров пошел на сознательный риск. Полярная экспедиция на поврежденном ледоколе продолжалась. Научные исследования не прекращались ни на один день. Теперь к Северному полюсу двигались очень осмотрительно. Это был тот редкий случай в жизни флотоводца, когда он не шел во имя высокой цели на риск: в его руках была судьба корабля и его экипажа. И, что было не менее важно, судьба российской арктической экспедиции. Ходовая вахта много раз за день получала приказания-напоминания адмирала:

— Смотрите за морем. Все внимание по ходу судна. «Ермак» вести строго по назначенному курсу...

— О любой непонятности немедленно докладывайте мне. Если сплю в каюте — немедленно будите...

— Наблюдайте льды. Они могут начать движение...

— Все внимание на торосистый лед. Знайте, что он есть прибежище айсбергов с их подводными таранами...

Вскоре «Ермак» подошел к зоне сплошных тяжелых, торосистых льдов. Судно в бессилии встало перед ними. Таранный ход не получился, поскольку силы оказались явно не равны. Полярным исследователям-россиянам вновь пришлось отступить перед Арктикой: она не пустила ледокольный корабль на свои ледяные поля.

...После двух неудачных попыток пробиться к Северному полюсу во весь голос заговорили противники Макарова:

— «Ермак» вообще не пригоден для арктических плаваний. Северный Ледовитый океан — не зимняя Балтика...

— Если «Ермак» будет и дальше таранить арктические льды, то министерство финансов и господин Витте потеряют дорогостоящий корабль...

— Адмирал Макаров явно переоценил возможности ледокольных судов...

Обвинения доходили до того, что, мол, был построен корабль слабой ледокольной мощи. Однако Степан Осипович и его единомышленники добились постановки ледокола на реконструкцию, хотя деньги в Министерстве финансов на это были выбиты с трудом. На правительственном уровне было решено, что полярные экспедиции на «Ермаке» в будущем продолжатся. За это выступала российская научная общественность.

На первополосных газетных страницах в поддержку контр-адмирала Степана Осиповича Макарова и его детища ледокола «Ермак» писалось:

— Россия должна иметь приоритет в исследовании Северного Ледовитого океана. Половина его морей принадлежит нашему Отечеству, и никому другому...

Глава восьмая

Главноуправляющий Кронштадта

Приказом по флоту от 18 декабря 1899 года вице-адмирал Макаров назначается главным командиром Кронштадтского порта, начальником гарнизона и военным губернатором города Кронштадта. Он получил высокую и почетную должность в Российском императорском флоте. Город-крепость, творение Петра Великого, являлся главной базой Балтийского флота и вместе с черноморским Севастополем главной государственной твердыней на море.

В новой должности Степан Осипович показал обычную энергию и заботу о нуждах флота. А дел у него действительно было хоть отбавляй. В Кронштадте работали на полную мощь большой порт, доки, судоремонтные заводы, флотские арсеналы и склады, учебные отряды. На острове Котлин находились батареи морской артиллерии и мощные форты, защищавшие с моря столицу России. Кроме того, в городе Кронштадте проживало несколько десятков тысяч человек гражданского населения, чья судьба так или иначе была связана с флотом.

Нельзя сказать, чтобы Макаров, имевший призвание флотоводца, был доволен таким назначением. Но служба

оставалась службой. Как всегда, он работал с полной отдачей сил и в ранге главноуправляющего морской крепостью.

Тогдашний адъютант Степана Осиповича И. А. Шторре так рассказывает о рабочем дне вице-адмирала:

«День адмирала начинался с шести с половиной утра; в 7 часов, самое позднее в 7 с половиной, он сидел уже у своего рабочего стола, очень часто в это время я уже получал от Степана Осиповича распоряжения или запросы по телефону. До девяти с половиной или 10 часов утра был доклад правителя канцелярии по делам военного губернатора и доклад полицмейстера...

С 10 часов утра адмирал выезжал либо в экипажи, либо в порт, либо в специальные классы; всякая новая работа в порту не обходилась без присмотра и руководства адмирала...

Завтракал адмирал около 1 часа дня, после еды никогда не ложился, выкуривал сигарету и полчаса просматривал газету...

Доклад начальника штаба порта, капитана над портом, медицинского инспектора и других лиц непрерывно с 2 часов до 6 с половиной часов вечера и с 8 до 10 часов.

На обед (в 5 часов 45 минут Макаров принимал душ и шел обедать) полагался час, долго сидеть за столом адмирал не любил, но не стеснял и домашних, в определенное время вставал один и уходил к себе в кабинет.

...Все лекции в Морском собрании, в специальных классах и где бы то ни было в Кронштадте всегда посещались адмиралом, и он принимал личное участие в обсуждении выслушанного...»

Надо отметить, что многолетняя флотская, и особенно корабельная, служба выработали у Макарова приверженность к самому строгому распорядку дня. Засыпал он сразу же, как только ложился — всегда и в любых условиях. Это считалось им совершенно необходимым для военного человека, сон которого в любую минуту может прервать сигнал тревоги.

Работал Степан Осипович допоздна. В половине 12 пил чай и вновь продолжал трудиться. Спать ложился ровно в час, не раньше и не позже.

Макаров писал только в копировальную книгу и только остро отточенным карандашом. В такие часы его мог беспокоить только один человек — старый денщик из матросов

Иван Хренов, служивший адмиралу еще со времени кругосветного плавания на «Витязе».

В распорядке дня обязательно присутствовала физкультура. Степан Осипович, обладавший от природы недюжинной силой, регулярно занимался гимнастикой, был хорошим гребцом, недурно плавал. Он любил организовывать массовые спортивные соревнования — шлюпочные гонки, стрельбы, перетягивание каната. На кораблях, где служил Макаров, моряки занимались гимнастическими упражнениями, фехтованием, лазали по канату и вертикальному шесту.

Будучи старшим военным и гражданским начальником в крупнейшей морской крепости России, вице-адмирал Макаров проявил поистине отеческую заботу о здоровье, питании, размещении рядовых матросов. Он всегда находил время, чтобы заняться нуждами нижних чинов, ибо в этом Степан Осипович видел важный фактор повышения боевой готовности флота и каждого корабля в отдельности, настроя на добросовестное выполнение служебных обязанностей моряками.

Матросы на такую заботу неизменно отвечали любовью к флотоводцу. Они шутливо называли его «своим» человеком и в море, и на берегу, говоря:

— Борода...

— Наш старик...

— Отец наш...

Весной 1900 года увеличилось число новобранцев в связи с вступлением в строй новых броненосных кораблей. Было призвано 16 тысяч человек вместо одиннадцати, как было год назад. Главноуправляющий Кронштадта не пошел по пути «уплотнения» матросских казарм, зная, что это заметно ухудшит бытовые и санитарные условия жизни нижних чинов.

Макаров лично занялся вопросами размещения новобранцев, тысячными партиями прибывавших в учебные отряды морской крепости. Выход он нашел в надстройке четвертых этажей у служебных флигелей и превращении сгоревшего канатного завода в матросскую казарму.

Издается специальная инструкция о печении хлеба. В столице петровского флота проводятся конкурсы коков и хлебопеков. Имена победителей объявляются в адмираль-

ских приказах, где говорится не только о наградах, но и о значимости качества матросского питания.

Известность среди флотских чинов получил макаровский приказ «Об улучшенном способе варки щей». В нем говорилось:

«Изданные постановления не мешают хорошему коку придать щам тот вкус, какой он желает, но они не допускают неумелого человека испортить хорошую провизию и дают удобство контроля над провизией и способом приготовления».

Главный командир Кронштадтского порта проявил себя рачительным хозяином. Он устроил склад для мяса, предназначенного матросам, которое поступало от сибирских мясоторговцев по оптовым ценам. Тем самым удалось сбить цену на солонину на один рубль за пуд.

После такой «финансовой удачи» вице-адмирал Макаров провел в служебном кабинете беседу для крепостных интендантов. Те оказались немало удивлены подобными способностями Степана Осиповича:

— Как вы считаете, что выиграла казна от устроенного в Кронштадте мясного склада для матросского довольствия?

— По рублю с пуда, ваше превосходительство.

— А что выиграло от этого флотское начальство?

— Должно быть, благодарное понимание нижних чинов. Мясо в котлы теперь поступает отменного качества.

— Не только это, господа интенданты. Кронштадтское начальство, в моем лице тоже, исполнило свой долг. А это всегда вызывает удовлетворение от содеянного...

Для контроля за питанием и здоровьем «морских служителей» Макаров предписал производить их взвешивание: через неделю после прибытия к месту службы, перед началом кампании выходов в море во второй половине апреля и во второй половине сентября.

Макаров был чрезвычайно строгим, суровым и даже придиричивым во всем, что касалось воинской службы и дисциплины, внешнего вида и отдания воинской чести. И в то же время он оставался чрезвычайно прост в обращении с подчиненными, будь то офицеры или нижние чины. Никогда не садился за стол в кают-компании, не попробовав пищи для рядовых матросов. К их удовольствию, мог покурить с ними простую махорку. Ни в чем не считал себя баринном.

Обладая умением обращаться с нижними чинами, Степан Осипович учил тому офицеров:

— Когда матросы видят, что начальник себя не жалеет, об их нуждах печется и дело разумеет, то они за него постоят и в морском бою, и в плавании...

Макаровская школа воинского воспитания являлась по сути своей продолжательницей традиций школ Александра Васильевича Суворова и Федора Федоровича Ушакова. Великих полководца и флотоводца России. Суворовская «Наука побеждать» была одной из любимых книг кронштадтского главноуправляющего.

Хорошо зная отечественное военно-морское искусство, столь прекрасно знал Степан Осипович и русскую военную историю, ратную славу государства Российского. Он стремился к тому, чтобы исторические знания матросов и офицеров воспитывали в них высокий дух патриотизма, верного служения Отечеству. И это для него были не слова высокого пафоса.

Один лишь пример. В 1903 году исполнилось полвека славной победе при Синопе, когда в морском сражении — последнем в эпоху парусного флота — русская эскадра под флагом адмирала Нахимова уничтожила турецкий флот. Это был викториальный день России.

Вице-адмирал Макаров превратил юбилейный день в истории военного флота России в праздник для всей Кронштадтской крепости. Он заблаговременно издал приказ:

«18 ноября, в день 50-летия Синопской победы, в учебных заведениях морского ведомства в Кронштадте, а также во всех экипажах, отрядах, командах и школах занятий не производить и на работы нижних чинов не посылать. Утром во всех командах объяснить значение и подробности Синопского боя».

Накануне праздничного дня вечером отслужили торжественную панихиду «по православным воинам, павшим в сражении», а на другое утро офицеры и унтер-офицеры рассказали подчиненным о славе Российского флота и подвигах его моряков в ходе Крымской войны. Сам кронштадтский губернатор выступал в то утро перед молодыми матросами последнего призыва в крепостном экипаже:

— ...Слава моряков севастопольской эскадры адмирала Нахимова есть слава русского флота. Наша с вами слава, братцы вы мои.

Управляя Кронштадтом, Макаров не забывал о своем детище. «Ермак» с началом ледовой обстановки в Финском заливе не раз выходил в море, занимаясь то проводкой судов, то спасательными операциями. Так, ему удалось выручить из ледового плена крейсер «Адмирал Нахимов». Корабль вышел из Ревеля 26 января 1901 года, но только оставил рейд, как встретил сплошной лед, преградивший ему путь на просторы Балтики.

Командир крейсера капитан 2-го ранга Всеволожский решил выйти из Ревельской бухты через второй проход, но и здесь фарватер оказался наглухо закрыт сплошным ледяным полем, которое уходило за горизонт. «Адмирал Нахимов» оказался в западне. Стоял семиградусный мороз. Надежд на то, что штормовой ветер с Балтики взломает ледяное поле у Ревеля, не было.

Крейсер застопорил ход и остановился. Оставалось только одно — возвращаться в Ревельский порт и ожидать там весеннего потепления. В это время матрос-сигнальщик радостным голосом доложил командиру:

— Вижу два судна, направляющихся прямо к нам через лед.

— Что за суда?

— Впереди идет наш «Ермак». За ним — большой купеческий пароход.

Когда ледокол и ведомый им пароход поравнялись с крейсером, на мачте «Адмирала Нахимова» взвился флажный сигнал:

«Можете провести меня через лед?»

Командир «Ермака» капитан 2-го ранга Васильев приказал ответить утвердительно:

«Готов осуществить проводку».

Ледокол подошел к крейсеру на расстояние слышимости человеческого голоса. Между командирами судов состоялся краткий разговор:

— Нам надо выйти через сплошной лед к Дагерорду. Оттуда пойдем сами. Можете провести нас туда?

— Конечно, могу.

— Благодарю.

— Тогда следуйте за нами.

Купеческий пароход самостоятельно двинулся по чистой воде к Ревелю. «Ермак» развернулся и взял курс к Да-

герорду, оставляя за собой в ледяном поле широкий канал, по которому плавали осколки льдин. Крейсер «Адмирал Нахимов» шел за ледоколом.

В одном месте отколовшаяся от ледяного поля огромная льдина перекрыла канал, сделанный «Ермаком». На крейсере выстрелом из пушки дали знать на ледокол, что крейсер опять оказался в западне. Капитан 2-го ранга Васильев приказал разворачиваться и крошить лед вокруг «Адмирала Нахимова». Вскоре тот снова двинулся вперед. Поздней ночью корабли достигли Дагерорда и оказались на чистой воде, по которой плавали только небольшие льдины.

О том происшествии газета «Новое время» рассказала в номере от 3 февраля. Корреспонденция офицера Р. с крейсера «Адмирал Нахимов» заканчивалась такими словами:

«Какую пользу может оказать ледокол военному флоту в том случае, если явится необходимость отправить этот флот в зимнее время в открытое море, — об этом я представляю судить самим читателям, но, кончив свой правдивый рассказ, написать который меня побудило чувство глубокой благодарности, я хочу здесь воспользоваться случаем и от имени нашего командира и всех моих товарищей офицеров выразить нашу общую самую сердечную благодарность и глубокую признательность как командиру «Ермака» капитану 2-го ранга Михаилу Петровичу Васильеву, за истинно товарищескую услугу, оказанную крейсеру, так и инициатору ледокола глубоко уважаемому вице-адмиралу Степану Осиповичу Макарову. Причем еще раз должен повторить, что не будь «Ермака» и не будь его личного командира, крейсер «Адмирал Нахимов», конечно, ни в коем случае не был бы в состоянии уйти в дальнейшее плавание раньше весны».

Корреспонденция была прислана в редакцию газеты «Новое время» из германского портового города Килия, в который зашел по пути русский крейсер.

Командуя Кронштадтской крепостью, Макаров не оставляет научные изыскания. Он продолжает исследования по теории непотопляемости корабля. В специальном Опытном бассейне проводятся испытания над моделями русских и иностранных кораблей, в том числе и ледокола «Ермак». Испытания указывали на те или иные конструктивные недостатки судов разных классов.

История создания первого в России Опытного бассейна, уникального сооружения для проведения научных исследований, весьма интересна и поучительна.

В 1891 году у Морского министерства из ассигнованных ему на год сумм остались неиспользованными полтора миллиона рублей. Сумма немалая. Степан Осипович подал совет управляющему Морским ведомством адмиралу Н. А. Чихачеву идею использовать эти деньги для производства опытов по «изысканию» бездымного пороха для снаряжения снарядов морской артиллерии.

Идея была принята, и работы начались. Великий отечественный химик Дмитрий Иванович Менделеев успешно справился с поставленной ему задачей. Он заслуживал похвалы еще и за то, что истратил всего 500 тысяч рублей из полутора миллионов. Тогда инициативный Макаров, поддержанный Менделеевым, ходатайствовал перед управляющим Морским министерством об употреблении оставшихся казенных денег на постройку Опытного бассейна для испытания моделей судов. Такое предложение было принято не сразу, инициаторам его создания пришлось убеждать министерское начальство. Оно не сколько упорствовало в нежелании строить бассейн, сколько хотело получить доказательства важности его строительства:

— Кораблестроительная наука не может обойтись без работ над моделями судов.

— Но ведь раньше обходилась.

— Обходилась, но как? Сколько неудачных проектов различных судов было и у нас в России, и за рубежом. Отсутствием инженерных неудач не могут похвастаться и англичане.

— Так что даст нам так называемый Опытный бассейн стоимостью в миллион рублей?

— Даст для кораблестроительной науки очень многое. Возможность на моделях исследовать качества новостроящегося корабля: скорость хода, остойчивость, непотопляемость и многие другие черты. На бумаге даже математическими расчетами много не определишь.

— Если говорить о скорости корабельного хода, то чем здесь может помочь бассейн?

— Прежде всего испытаниями точной модели будущего

судна на выбор лучших обводов его корпуса. Бассейн позволит определить самые оптимальные обводы.

— Поддержка инженеров-корабелов столичных заводов у вас есть.

— Они только приветствуют создание Опытного бассейна. Мы тогда в этой научной области становимся вровень с европейцами и Америкой. Там миллион на такое дело почему-то не жалеют.

— Хорошо. Ваше предложение Морским министерством принимается. Уж только не считайте, что в нем не заботятся о современном уровне отечественного кораблестроения. Это совсем не так.

— Но мы об этом речь и не ведем. Просто доказываем нужность Опытного бассейна.

— А кандидатура на место его начальника у вас есть?

— Есть. Капитан Крылов Алексей Николаевич. Он будущее, поверьте нам, отечественной кораблестроительной науки. Мы за него ручаемся. Ко всему прочему он блестящий ученик нашей знаменитости — математика Чебышева.

— Тогда считайте, что сэкономленный на бездымном порохе миллион уже работает на российское кораблестроение...

Строительство Опытного бассейна затянулось. Он был введен в строй только в 1894 году и представлял из себя длинное здание, посреди которого и находился сам бассейн. Это была гигантская бетонная ванна длиной более ста метров, шириною шесть с лишним метров и глубиною в три метра. Емкость бассейна составляла 2500 кубических метров воды.

На его торжественном открытии Степан Осипович Макаров, поблагодарив строителей и флотское начальство, сказал с полной уверенностью:

— Вне всякого сомнения, уважаемые коллеги по морским наукам, это на сегодняшний день лучшее в мире сооружение подобного рода...

Заведовал макаровским Опытным бассейном с первого дня его эксплуатации капитан Алексей Николаевич Крылов, будущий академик Петербургской Академии наук и Академии наук СССР, ставший Героем Социалистического Труда в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов, один из крупнейших советских кораблестроителей, механиков и математиков. Работа над проблемами непо-

топляемости кораблей сдружила двух выдающихся ученых России.

Макаров часто бывал в Опытном бассейне, стараясь не пропускать испытания новых моделей судов. Для Крылова он стал и наставником, и добрым советчиком и не раз — защитником в кабинетах Адмиралтейства:

— Поздравляю вас, Алексей Николаевич. Бассейн прямо на глазах превращается в своего рода обсерваторию для наблюдения за сопротивлением воды движению судов.

— Спасибо на добром слове, Степан Осипович. Успехи моих сотрудников во многом обязаны вашей поддержке там, наверху.

— Пустое. Результаты проведенных исследований говорят адмиралтейским чинам сами за себя.

— У меня к вам, Степан Осипович, большая просьба.

— Какая? Говорите.

— Испытание в бассейне модели судна еще не дает всей картины его будущего. Настоятельно требуется, чтобы подобные опыты проводились на однотипных кораблях в «натуре», непосредственно в море.

— Понимаю. Вы хотите избавиться от случайных погрешностей в проведенных опытах.

— Да.

— Правильно. Тогда я, не откладывая это в долгий ящик, буду ходатайствовать перед министерством об испытаниях судов и в естественных для них условиях.

— Степан Осипович! Кораблестроительная наука у вас в большом долгу.

— Что вы! Не я, а вы, Алексей Николаевич, вносите в это живое дело правильные основания. Если их не будет, то и исследовательская работа бассейна станет носить случайный характер. С этим солидарен даже наш великий Менделеев. Он меня постоянно расспрашивает об успешности вашей работы.

— Больших достижений, как сами знаете, пока нет. Но балтийские корабли уже не раз были бассейну благодарны.

— Тогда желаю полного успеха во всех задумках. Прошу верить моему глубокому уважению к вам...

Макаров, приезжая по делам из Кронштадта в столицу, часто навещался к Крылову в Опытный бассейн, который размещался в районе «Новой Голландии». Степан Оси-

пович старался пробудить в талантливом исследователе интерес к такой кораблестроительной проблеме, как непотопляемость судов. Собственно говоря, Крылов сам предложил в этом деле помощь адмиралу, когда тот занимался изучением гибели английского броненосца «Виктория».

По настоянию Степана Осиповича начальник Опытного бассейна построил модель эскадренного броненосца «Петропавловск» и проводил с ней опыты. Так что вице-адмирал Макаров еще до прибытия в начале 1904 года в Порт-Артур знал очень много об особенностях своего флагманского корабля, прежде всего ходовых.

Крылову понравилась конструкция броненосца «Петропавловск», и он высказал своему наставнику и учителю много заслуженно лестных слов о флагмане флота Тихого океана:

— Броненосец строили технически верно. Опыт в бассейне показали, что модель обладает прекрасной остойчивостью даже в штормовой ситуации.

— А как, на ваш взгляд, способность «Петропавловска» противостоять минному оружию?

— Думаю, что благодаря своей конструкции он сможет устоять на плаву после подрыва на мине.

— А если это будет самодвижущаяся мина Уайтхеда?

— Система водонепроницаемых переборок позволит судну удержаться на плаву. Но, Степан Осипович, при одном непременном условии.

— Каком?

— Если не будет после взрыва мины взрыва паровых котлов и детонации корабельного боезапаса.

— В данном случае силой взрыва может разрушить броненосец?

— Скорее всего он расколется пополам. Впрочем, в схожей ситуации такая гибель грозит любым боевым судам с паровой машиной и пороховым погребом.

Макаровские опыты на испытание водонепроницаемости кораблей, которые уже находились во флотском строю, давали поразительные результаты не в пользу Адмиралтейства. Чего стоил, например, официально опубликованный отчет командующего отрядом судов Балтийского моря в кампанию 1897 года адмирала Месснера, опубликованный в журнале «Русское судоходство» в марте—апреле 1898 года.

Особенно неутешительные результаты показали исследования на эскадренном броненосце «Петропавловск», который строился долго: пять с половиной лет. Месснер вступил по их результатам в открытую полемику с чинами Морского ведомства, которые отстаивали «свое лицо»:

— Исследования по опыту Макарова на броненосце «Петропавловск» показали, что накачиваемая при испытании вода в отсеке не поднимается выше 5 футов 11 дюймов.

— Так это же хорошо. Значит, броненосец имеет неплохие показатели в борьбе с поступившей в него водой.

— Наоборот. Это крайне опасные для живучести корабля результаты.

— Господин Месснер, в ваших словах не видно логики.

— Логика проведенного исследования на «Петропавловске» в том, что вода в накачиваемом отсеке выше уровня 5 футов 11 дюймов уходит в соседние отделения через щели в водонепроницаемых стальных переборках.

— Как?!

— Созданной мною комиссией установлено, что число пропущенных заклепок и непрочеканенных швов осталось значительное.

— Такой случай скорее всего единичен на наших заводах. Надо разбираться.

— А мы уже разобрались своими специалистами. Подобное явление присутствует еще и на броненосцах «Полтава» и «Адмирал Апраксин», на канонерской лодке «Храбрый».

Началось разбирательство по линии Адмиралтейства. К работе привлекли и вице-адмирала Макарова. Тот сразу же назвал причину неутешительной водонепроницаемости на новопостроенных броненосных судах:

— Нельзя торопить корабелов со сроками спуска судов на воду.

— У вас, Степан Осипович, есть примеры?

— Самые доказательные. Броненосец «Петропавловск» по желанию чинов Адмиралтейства был спущен на воду и введен в строй на два года раньше положенного срока. Экономия казны при этом получилась значительная, но во что она может вылиться на войне?

Разбирательство после тревожащей публикации доклада адмирала Месснера начали с броненосной канонерской лодки «Храбрый», к водонепроницаемому делу на которой

имелись большие претензии. Строитель «Храброго» оправдался следующим образом:

— Мне не дали время даже скроить корабль как следует, а теперь заставляют как можно скорее шить...

Адмиралтейство в скандальном деле защищалось, как только могло. Было решено провести дополнительные исследования на эскадренных броненосцах «Севастополь» и «Адмирал Сенявин». При испытании накачиваемой водой их внутренние переборки дали довольно сильную течь.

На испытаниях присутствовал Макаров. Его больше всего поразило то, что переборки от напора воды прогибались. А когда воду из отсека откачивали, то этот прогиб оставался. По поводу дефектов в продукции российского кораблестроения Степаном Осиповичем была составлена соответствующая докладная записка, благодаря которой он нажил в Адмиралтействе немало личных врагов.

Записка имела название: «О непотопляемости броненосца «Наварин». Автор прямо заявлял, что один из самых современных броненосных кораблей флота России «представляет многие несовершенства по части непотопляемости».

Далее Степан Осипович приводил «уничтожающий» факт. Броненосец был разделен водонепроницаемыми переборками только до уровня жилой палубы. Казалось бы, что в этом опасного? Но опасность для живучести корабля состояла в том, что жилая палуба размещалась на высоте всего трех футов от забортной воды. То есть в случае затопления любого отсека «Наварина» жилые помещения для команды неизбежно оказывались под водой.

Когда вице-адмирала Макарова спросили, почему такое стало известно только после ввода эскадренного броненосца в строй флота Балтийского моря, тот ответил однозначно:

— На «Наварине» угольные ямы не были в свое время опробованы водой на проницаемость.

— Разве испытание конструкции обязательно при постройке военного судна?

— Мое мнение — совершенно обязательно. О войне помнить надо.

Достоинством «кораблестроительного мышления» Макарова являлось то, что он не просто указывал на известные дефекты в конструкции броненосца «Наварин». Он писал, что надо сделать, чтобы их устранить вполне доступ-

ным способом и сделать судно более устойчивым в борьбе с водой:

«Я приказал при себе наливать воду в одну из угольных ям. Вся высота угольной ямы до жилой палубы 22 фута, но когда налили 12 футов воды, то пришлось прекратить наливание, ибо переборки стали прогибаться. Необходимо их подкрепить и опробовать наливание воды до верхней палубы».

Заключение Степана Осиповича в «наваринском деле» было высказано в самом категорическом тоне:

— В таком виде корабли строить невозможно...

Макаров не был одинок в своем противостоянии с Адмиралтейством в вопросах технического совершенства отечественного кораблестроения. Словно пересказом его мыслей стала статья Токаревского в журнале «Русское судоходство» под впечатляющим воображение названием «Искаленные броненосцы». Автор статьи видел главную беду в следующем:

«...Абсолютная специальная власть, действующая в посторонней для нее технической области и на почве слепой экономии...

Если бы административная власть была менее абсолютна, если бы она была ограничена мнениями специалистов, основанными на праве голоса, — у нас не было бы «поповок», не было бы круглых «Ливадий», не было бы перегрузки судов и не было бы рыночной их постройки».

Правота макаровских мыслей подтвердилась самым печальным образом и в самом скором времени. 12 июля 1897 года в море погиб эскадренный броненосец «Гангут». В заключении о гибели «Гангута» говорилось:

«...Осадка его настолько превышала таковую же по чертежу, что жилая водонепроницаемая палуба была только на один фут выше уровня воды, вследствие чего от прибыли воды через пробоину она оказалась весьма скоро ниже этого уровня».

Трагическая гибель броненосца «Гангут», получившего подводную пробоину, вызвала самый нежелательный для Морского ведомства резонанс российской общественности. Об этом много писалось в газетах. Поэтому правительственные власти вынужденно пошли на предание виновных суду...

Макаров, будучи в Кронштадте, на удивление всем, много печатается. В феврале 1901 года увидел свет его за-

мечательный труд «Ермак» во льдах». Книга вызвала большой интерес у широкого круга читателей. Она вышла немалым для того времени тиражом в 2000 экземпляров. Автор издал ее за собственный счет. Книга получилась на редкость привлекательной для читателя, с большим числом иллюстраций — фотографических снимков о жизни арктической экспедиции.

Макаров продолжает разрабатывать теорию непотопляемости судов, преимущественно военных. В этой работе он получил надежного помощника в лице Алексея Николаевича Крылова. Тот в Опытовом бассейне на моделях различных кораблей доказывал практическое значение макаровских идей. Показателен такой случай совместного научного творчества двух замечательных исследователей.

Степан Осипович готовил очередной свой доклад о непотопляемости кораблей, который собирался прочитать перед офицерами Кронштадтской морской крепости. Капитана Крылова он попросил сделать математические доказательства правильности выводов докладчика.

Крылов выполнил просьбу и отправил результаты математического анализа из столицы в Кронштадт письмом. Боясь, что оно не дойдет к адресату в день публичного выступления, была послана еще и телеграмма. И наконец, Крылов счел своим долгом самолично прибыть на слушание доклада.

После прочтения часового доклада благодарный вице-адмирал сказал с трибуны офицерского собрания:

— Капитан Крылов сформулировал все мною изложенное с краткостью и точностью математической. Прошу вас, Алексей Николаевич, прочесть ту телеграмму, которую вы мне послали из Петербурга.

Капитан Крылов, поблагодарив за оказанную ему честь выступить перед офицерами флота, зачитал полный текст отправленной им телеграммы:

«Кронштадт, адмиралу Макарову.

Боюсь, что письмо опоздает, посылаю телеграммой формулировку положений.

1. Непотопляемость корабля обеспечивается его запасом плавучести, т. е. объемом надводной части до верхней из водонепроницаемых палуб. Подразделение трюма служит для использования запаса плавучести.

2. Остойчивость при повреждениях обеспечивается соответствием подразделения надводной части подразделению трюма и системой затопления отделений для выравнивания. Подразделение на отсеки должно производиться по расчетам, коего принцип, чтобы корабль тонул, не опрокидываясь.

3. Всякое повреждение надводного борта уменьшает запас плавучести и остойчивости, желание обеспечить его вызвало изменение бронирования.

4. Прежнее бронирование — защита жизненных частей толстой броней малой площади.

5. Новое бронирование — защита большей площади борта тонкой броней.

6. Практика соединяет иногда обе системы: средняя часть и ватерлиния защищены толстой броней, борт и оконечности — тонкой.

7. Всякая броня пробивается сообразно калибру, дальности, углу падения, отсюда уравнивание шансов противников, разное бронированных и разное вооруженных. Выбор брони или артиллерии сводится к числовой оценке шансов получить или нанести повреждение. Расчет, подобно как страхового предприятия, по математическому ожиданию.

8. Бронирование должно соответствовать подразделению трюма, которое само определяется радиусом разрушения, производимого миной.

9. До сих пор при проектировании судов живучесть не включена в число основных требований, ее не рассчитывают, отсюда ряд ошибок и примеры их.

Капитан Крылов».

Начальник Опытного бассейна стал верным соратником главноуправляющего Кронштадтской морской крепости в вопросах кораблестроения с отстаиванием идей о непотопляемости судов. В марте 1903 года Крылов, уже признанный корабел, делает в присутствии высших чинов флота Балтийского моря собственный доклад под названием «О непотопляемости судов и ее обеспечении».

Заключение доклада, встреченного присутствующими с большим интересом, было для биографии флотоводца символично. Крылов сказал:

— Все, что я вам здесь изложил, принадлежит не мне, а целиком взято из ряда статей «Морского сборника», охва-

тывающих тридцать лет; эти статьи подписаны так: мичман Степан Макаров, лейтенант Степан Макаров, флигель-адъютант Степан Макаров, контр-адмирал Макаров и, наконец, недавно вышедшая носит подпись вице-адмирал Макаров.

Зал Кронштадтского морского собрания взорвался аплодисментами. Тогда Крылов произнес последнюю фразу:

— Его превосходительство Степан Осипович — вот кто истинный основатель учения о непотопляемости судов.

Слова Крылова не были просто данью уважения к заслугам великого моряка-ученого в адмиральских эполетах. Это было выражением признательности ученого мира России и всей флотской общественности.

...Время службы в Кронштадте летело незаметно. Степан Осипович продолжает, выкраивая обычно по ночам час-другой, работать над другими своими трудами. В апреле и июле 1903 года публикуются еще две научные работы — «Броненосцы или безбронные суда?» и «Без парусов». Они вызвали немало дискуссий на русском флоте и профессиональную заинтересованность за рубежом.

— Адмирал Макаров опять ратует за развитие минного оружия на флоте.

— Он утверждает, что бронирование корабля и его высокобортность несовместимы.

— Макаров считает, что высокие борта есть серьезный недостаток всякого военного судна.

— В труде предлагается не строить броненосцы и крейсера большого тоннажа...

— Русский губернатор морской крепости призывает строить малые небронированные корабли?!

Работа «Броненосцы или безбронные суда?» стала веским словом в защиту минного оружия. Говоря о его перспективности в сравнении с корабельной артиллерией, автор (он назвал свою книгу из скромности статьей) одним из первых теоретиков эпохи броненосного флота подал голос против строительства огромных кораблей, закованных в броню и ошетилившихся орудиями крупного калибра.

Для тех лет это было смелым заявлением, поскольку Россия вступила в гонку кораблестроительных программ стран Европы, Японии и Соединенных Штатов. Там уповали на мощь эскадренных броненосцев и крейсеров первого ранга. Существовало мнение, что именно такие броненос-

ные суда будут решать судьбу войн на море «сегодня, завтра и в обозримом будущем».

Степан Осипович начал работу с традиционного для всех прочих его трудов эпиграфа «Помни войну». О смелости его взглядов на будущее броненосного флота говорят уже первые страницы:

«Цель настоящей войны не критика деятелей кораблестроения у нас, ибо мы строим то же, что и все нации, следовательно, высказываемые здесь взгляды не должны задевать чье-то самолюбие.

Собственно судостроение в русском флоте во многих случаях избегало тех колебаний, которые были за границей. Так, по отношению к наибольшему калибру орудий, мы не изменяли принятому решению с 1873 г., т.е. с постройки броненосца «Петр Великий», на котором поставлены были 12-д. орудия. То же можно сказать и о калибре средней артиллерии в 6 д. и о диаметре мин — от принятого раз размера мы не отступили. По части непотопляемости в нашем флоте сделано больше, чем где-нибудь и в настоящее время обращено большое внимание на придание водонепроницаемым переборкам должной крепости и соответствия своему назначению.

Всем этим я хочу сказать, что, высказывая свои взгляды на целесообразность тех или других типов, я говорю объективно, а не субъективно, и кроме того о деле, а не о лицах.

Я считаю, что надо строить для боя малые безбронные суда, а господствующее мнение — что нужно строить для этой цели большие броненосцы...

Отсюда выходит, что мои мнения никому не должны быть обидны...»

Степан Осипович, внимательно следивший за ходом реализации национальных кораблестроительных программ, целесообразность многих ставил под большое сомнение и задавал вопросы:

— В настоящее время в Соединенных Штатах строятся броненосные крейсера до 16 тысяч тонн водоизмещением. Неужели эти суда назначаются для разведки, а не для боя?

— Латиноамериканские страны Чили и Перу заказывают для себя тяжелые броненосные крейсера. Но им же для войны между собой нужны крейсера легкие...

Макаров, разбирая классическое предназначение крейсеров для ведения разведки в море и рейдов на неприятельских коммуникациях, предлагает следующее:

«...Не лучше ли разведку производить такими судами, которые строятся для артиллерийского и минного боя, а в решительном сражении могут драться в линии со всеми остальными». То есть с эскадренными броненосцами и тяжелыми броненосными крейсерами.

Великий мыслитель военного дела опережает развитие теории военного флота. Он выступает с идеей строительства унифицированных, многоцелевых кораблей:

«Последнее решение мне представляется рациональным, и я бы составил флот исключительно из безбронных малых боевых судов с сильною артиллерией. Разведки ближние должны производиться теми же судами поочередно, с таким расположением промежуточных судов, чтобы они были в пределах беспроволочных сигналов (радиосигналов, как тогда говорили — сигналов искровых станций. — А. III.) и могли быть в решительную минуту стянуты к главным силам и вступить в бой совместно с ними. Летучие разведки могут возлагать на 27-узл. миноносцы в 200 т или на отряды тех же безбронных боевых судов, строя их всех по одному типу».

Макаровым предлагается при создании национальных кораблестроительных программ (подразумевается Россия. — А. III.) исходить из особенностей возможного театра войны на море. Речь, разумеется, шла в первую очередь о Балтике:

— Строить ли большие броненосцы или безбронные суда малого размера?

В работе «Броненосцы или безбронные суда?» поражает взгляд Макарова на проблему ожидавшегося военного конфликта на Дальнем Востоке между Россией и Японией. Автор не говорит прямо о нем и в то же время на примерах показывает, как милитаристски настроенная Страна восходящего солнца исподволь готовится к нему. Поражает сам приведенный пример, который говорит и о военно-дипломатических перипетиях начала XX столетия:

«...Лучший тип небольшого боевого судна представляет «Эсмеральда», построенная в 1883 г. заводом Армстронга. Судно это было заказано чилийцами под впечатлением

войны ихней с Перу. У чилийцев в это время были свежи воспоминания войны, и они опасались новых столкновений. Вот почему в этом судне первое место отведено боевым качествам.

«Эсмеральда» при водоизмещении в 3000 т имела два 10-д. орудия (в 25 т) и шесть 6-д. (в 4 т). Ход 18,3 узла и запас угля в 600 т. Машины и котлы прикрыты легкою карапасною палубой. При своем низком борте и всех вышеприведенных боевых элементах «Эсмеральда» представляла прекрасную боевую машину. Единственный ее недостаток — это низкий нос, который не позволяет держать хорошего хода, идя против волны. Обстоятельство весьма важное.

Покойный лорд Армстронг был защитником боевых судов малого размера, и его фирма после «Эсмеральды» построила еще много других боевых безбронных судов почти того же водоизмещения. Все сражение при реке Ялу было японцами выиграно (у китайцев. — А. Ш.) при участии таких судов.

Заслуживает большого внимания, что, под угрозой войны, люди яснее видят боевые потребности и лучше отличают хорошее от дурного. Как только в 1894 г. японцы объявили войну Китаю, то сейчас же купили у чилийцев «Эсмеральду», которая в то время была уже далеко не новым судном, в особенности по отношению к артиллерии».

Степан Осипович словно риторически ставит вопрос перед своими читателями и оппонентами:

— С началом войны с Китаем Япония не стала закупать новейшие большие броненосные суда. Она купила старую и, как казалось, морально устаревшую безбронную «Эсмеральду». А война в Желтом море показала, что ей цены нет.

Рассматривается история бронирования, которую автор «статьи» или, вернее, книги знает досконально. Он пишет, оглядываясь на полвека назад:

«Действительно, броня дает такие огромные преимущества, что их нельзя не видеть. Броня в первый раз употреблена была во время Крымской войны при бомбардировке Кинбурнских укреплений. Французский флот имел три бронированные плавучие батареи. Преимущество брони, однако же, не высказалось с должной ясностью, а потому бронирование судов как во французском, так и в английском флоте шло очень медленно. Покрывали броней неко-

торую часть больших деревянных фрегатов и проектировали новые суда с частным броневым прикрытием по бортам.

Толчок в деле бронирования дали Соединенные Штаты, где во время междоусобной войны южане построили «Мерримас», который 8 марта 1862 г. явился на Хамптон Роудс и утопил фрегаты «Камберленд» и «Конгресс»...

Макаров разбирает качества современных броненосцев. Он делает при этом вывод, который привел в замешательство многих отечественных и иностранных специалистов военно-морского дела:

— Высокобортность военного судна и броня несовместимы между собой.

В статье детально разбирается наступательное и оборонительное морское оружие. При всех достоинствах корабельной артиллерии Макаров старается доказать, что будущее не у нее, а у минного оружия, которое становится все более разнообразным. Он вновь и вновь обращает внимание на торпедное оружие — самодвижущиеся мины Уайтхеда. Использовать их с наибольшей эффективностью могли только небольшие низкобортные суда, обладающие большой скоростью хода и маневренностью. Утверждается следующее:

— Повышение дальности стрельбы самодвижущимися минами даст огромное преимущество небольшим миноносцам перед кораблями с артиллерийским вооружением.

Действительно, пройдет немного времени, и перед Второй мировой войной многие противоборствующие государства в Европе создадут многочисленный «москитный» флот. Его основой станут легкие, небронированные торпедные катера. Их будет воевать сотни и сотни единиц самых различных модификаций. Не говоря уже о множестве сотен торпедных дизельных подводных лодках.

Какие же выводы (сразу оговоримся — они во многом спорны и сейчас) делает вице-адмирал Степан Осипович Макаров в своей напумевшей книге? Они даны за его подписью в «Заключении»:

«В настоящем труде я защищаю следующие положения:

- 1) Бронирование и высокобортность несовместимы.
- 2) Высокобортность есть недостаток в боевом отношении, и нужно по возможности понижать надводный борт боевых судов.

3) Тонкий борт, не защищая находившихся за ним пушек и людей, причиняет разрыв неприятельских снарядов. Артиллерия и мины будут в большей безопасности на верхней палубе без бортов, чем за тонким бортом.

4) Каждое судно должно иметь полное сетевое заграждение, ибо это есть единственное средство против мин.

5) При минах — величина судна не есть сила.

6) Современные суда не испытаны в целом на стойкость и живучесть, а потому нет достаточно основания строить дорогостоящие большие суда. Можно иметь более обеспеченный успех с малыми судами при большом числе их.

7) Судно в 3000 т по ходу, району действия и силе наступательных и оборонительных средств наилучшим образом отвечает требованиям боевого корабля.

Чтобы принять выше перечисленные положения, надо коренным образом перестроить мысль. Мне это пришлось сделать после особого изучения и расследования наступательных и оборонительных средств судов («Морск. сборн.» 1894 г., № 6).

Было бы, однако же, крупным успехом, если бы сделаны были хоть некоторые шаги в указываемом мною направлении, а именно —

1) Уменьшить размер броненосцев до 9000 т, понизив борт настолько, насколько это практически окажется возможным, и оставив принятый эскадренный ход.

2) Уменьшить размер броненосных крейсеров до 6000 т, употребив броню лишь для прикрытия некоторых пушек и уменьшив высоту надводного борта насколько это возможно.

3) Усилить артиллерию на легких крейсерах в 3000 т., понизив их надводный борт и увеличив число их.

4) На всех 3 родах судов артиллерию ставить или за броней достаточной толщины или на верхней палубе.

5) Всякое военное судно строить для войны и боя. Проектируя его, надо прежде всего иметь в виду эту цель, а потом уже все остальные качества, в том числе и комфорт, которому теперь отводится неподобающее место».

Высказывая свои взгляды на современную войну на море на страницах популярного «Морского сборника», выступая с докладами перед флотскими офицерами в Кронштадте, составляя на этот счет докладные записки наверх, Степан Осипович Макаров не забывал о науке. В те годы для него глав-

ным становится исследование Северного Ледовитого океана. Делаются новые попытки достичь реально неосуществимой тогда цели Северного полюса и водрузить на «глобусной макушке» планеты Земля российский флаг.

В мае 1901 года ледокол «Ермак» совершает третий арктический поход. Степан Осипович вновь руководит полярной экспедицией. Только маршрут ее теперь совсем иной, не к Северному полюсу. Предстояло пройти мимо северной оконечности Новой Земли и далее через Карское море к устью Енисея и обратно.

Маршрут проходил по тяжелым ледовым полям, еще не тронутым теплым временем года. Исследователи по сей день гадают, почему Макаров оставил перед началом нового похода «Ермака» в Арктику секретную записку на имя императора Николая II. Что заставило его пойти на такой шаг? Попытка ли оправдаться за возможную неудачу арктической экспедиции? Забота ли о будущем исследовании Арктики?

Записка на пяти страницах была вложена в запечатанный конверт и передана адмиралу Месснеру. Автор просил передать ее государю императору только в одном случае:

— Если к 15 октября 1901 года никаких известий о благополучном возвращении «Ермака» получено не будет.

Эта макаровская записка хранится в Центральном военно-морском архиве. Степан Осипович писал в ней следующее:

«Ваше императорское величество...

...Теперь предстоит плавание в Ледовитый океан. Вся ответственность, как за мою мысль, так и за ее исполнение лежит на мне одном; и если на «Ермаке» что-нибудь не сделано, то виноваты не те, которые сумели помешать, а я, который не сумел это отвратить. Мною сделано все, что оказалось в данных условиях возможным».

Далее следует просьба адмирала к императору:

«...Приступить тотчас же к постройке второго ледокола».

Просьбу сопровождало пояснение:

«Казалось бы, что если застрянет «Ермак», то надо послать ледокол еще более сильный; в действительности это не так: в Северном Ледовитом океане не столько нужна сила, сколько крепость и наклон бортов. Также весьма важно, чтобы было жидкое топливо, которое при том же весе дает более полезного действия...

Прилагаемые чертежи представляют выработанный мною полтора года назад проект ледокола для арктической экспедиции. Ледокол этот будет вполне подходить под условия плавания в Северном Ледовитом океане. Он по водоизмещению в два раза меньше, чем ледокол «Ермак», и имеет одну машину... но винт его хорошо защищен самим корпусом, а гребные валы можно сделать гораздо крепче, чем на «Ермаке»...

Машина для ледокола может быть взята та, которую сняли с ледокола «Ермак» и которая теперь хранится у Армстронга. Если дело это передать в комиссию, то пройдет столько времени, что постройка станет излишней».

Записка, о содержании которой императору Николаю II так и не стало известно, заканчивалась следующими словами:

«Прошу великодушно простить мне, ибо единственное побуждение, которое толкает меня на Север, есть любовь к науке и желание раскрыть те тайны, которые природа скрывает от нас за тяжелыми ледяными преградами».

Но экспедиции вновь не повезло. Ледовая обстановка в районе Новой Земли оказалась необыкновенно тяжелой, хотя в это время северная часть Баренцева моря обычно очищалась ото льда. Макаров приказывает пробивать ледяной панцырь «с набега». Но такой прием не дает желанного эффекта: «Ермак» с трудом осиливает одну милю за другой. Адмирал настаивает:

— Только вперед! Каждая миля к Северному полюсу есть вклад в копилку отечественной науки.

Начальник экспедиции пробует для продвижения ледокола вперед все, порой даже немыслимые, средства. На лед льют горячую воду. Забивают якорь напереди лежащую льдину и подтягивают судно вперед на канате. Вручную ломами и кирками ломают лед и растаскивают его в стороны, когда требуется развернуть «Ермак». В работах участвует вся команда, ученые и даже сам адмирал.

О том, как экипаж ледокольного судна вел поединок с Арктикой, лучше всего говорят дневниковые записи руководителя экспедиции:

«24 июля

Проснулся в 4 с половиной часа и до утра не мог заснуть. Мысль, что мы совершенно во власти природы, меня страш-

но гнетет. Если льдины раздвинутся, мы можем выйти, а если нет — мы останемся и зазимуем. Мы находимся в тористом поле. Все усилия повернуть лед оказались напрасными. Ледокол крошил лед, образовывал ледяную кашу, которая под действием воды и ночного мороза смерзалась. Все это производило весьма неблагоприятное впечатление, и чтобы занять всех общей работой, я решил попробовать руками растащить часть льда. Все, начиная от меня, вышли на работу с ломами, кирками и прочими инструментами...

...Работы усиленно продолжались до вечера. Потом, поднявшись на ледокол, я увидел, какую ничтожную часть работы мы произвели. Очевидно, руками в Ледовитом океане многого не сделаешь!...»

Затем в дневнике следует краткая запись:

«...Мы остановились на сутки. Кругом опять были торосы».

«28 июля

После обеда пошли на лед. Лед оказался с проталинами, так что я два раза провалился...

Что это такое — я решительно не могу понять. 28 июля — между тем холодно, а все ветры только сжимают лед. Какое заколдованное место! Я сильно опасаясь, что нам не удастся выбраться отсюда».

Начальник экспедиции, ее люди старались всячески вырваться из ледового плена. Как это сделать вернее — они не знали. Слишком мало историй арктических эпопей было известно миру во всех своих подробностях. Но экипажу было ясно, что корпус «Ермака» абсолютно надежен.

Как относились моряки к возможной зимовке в полярных льдах? Об этом рассказал старший механик «Ермака» М. А. Улашевич:

«Никто из экипажа ни разу не подал вида неудовольствия, упрека или какого-либо намека ни адмиралу, ни командиру. Все, начиная с «Ученого Штаба» и кончая кочегаром, совершенно спокойно относились к своему положению, так как видели, что ледокол несокрушим, а если напор льда увеличился бы снизу, то судно благодаря своим обводам было бы выперто на лед. Разумеется, все находилось под впечатлением возможности провести полярную зиму на ледоколе, но все имели достаточно характера не высказывать каких-либо жалоб или упреков».

Все попытки людей вырвать «Ермак» из объятий Арктики оказались тщетными. Ледокол запирали сплошные ледяные поля, и он попал в нешуточный плен. Начинается дрейф «Ермака», продолжавшийся больше месяца. Опасность зимовки в белой пустыне становилась реальностью. Пришлось уменьшить суточный рацион. Начали беречь уголь для топок.

Но тут экипажу «Ермака» откровенно повезло. В начале августа ветер вдруг переменился, и среди ледовых полей образовались большие полыньи. Ледокол после 28 суток арктического плена вышел на чистую воду Карского моря.

Экспедиционный ботаник Н. В. Палибин рассказывал о дне 6 августа так. К Палибину, стоявшему на вахте, явился другой вахтенный — Лавров и сообщил радостную весть о том, что лед как будто начинает расходиться.

«Через четверть часа я вышел и убедился, что веревка туго натянулась. Я немедленно разбудил командира, который, осмотрев лед, тотчас послал будить команду и приказал приготовить левую машину...

Выйдя утром наверх, я уже видел, что «Ермак» шел хорошим ходом среди льдов... и в 9 ч. 30 м. увидели впереди открытое море. День этот был праздником для всех после 28-дневного сидения во льдах. Завтрак прошел с оживленными тостами. Адмирал пил за здоровье механиков с Улашевичем во главе, говорил, шутил:

— Все старания были приложены, чтобы сломать машины, но эти старания не увенчались успехом!»

Маршрут арктической экспедиции пришлось изменить. Путь к устью Енисея надежно сторожили непроходимые для «Ермака» льды. Макаров приказал взять курс к Земле Франца-Иосифа, пустынному и малоизученному арктическому архипелагу. Туда никогда еще не заходил ни один русский пароход. Затем судно прибыло в норвежский порт Тромсе. Оттуда Макаров телеграфировал в Россию:

«...Северная часть Новой Земли была обложена тяжелыми прибрежными льдами...» поэтому после ледового плена программу арктической экспедиции пришлось сократить.

С тяжелым сердцем возвращался Степан Осипович в Кронштадт. Он был готов принять все неудачи арктической экспедиции на себя. И хотя ледокол «Ермак» полностью оправдал свое предназначение, правительство импе-

ратора Николая II приняло решение с освоением северных территорий России... обождать. Равно как и с освоением Северного морского пути.

В октябре 1901 года Министерство финансов распорядилось ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкою судов в Балтийском море, прежде всего в замерзающем Финском заливе. Ледокол передали в ведение Комитета по портовым делам с освобождением вице-адмирала С. О. Макарова от лежащих на нем ныне обязанностей в отношении к опытным плаваниям во льдах.

Об этом Степан Осипович получил уведомление официальным письмом. В нем говорилось:

«Государь император, по всеподданнейшему докладу министра финансов... высочайше повелеть соизволил:

1) Ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкой судов в портах Балтийского моря и

2) Передать ледокол в ведение Комитета по портовым делам, с освобождением вашего превосходительства от лежащих на вас ныне обязанностей по отношению к опытовым плаваниям во льдах, и ближайшее заведование работами ледокола возложить на Отдел торгового мореплавания».

Флотоводец не проиграл, как тогда казалось его недоброжелателям и, что греха таить, многим сторонникам, «арктическую битву» за Северный полюс. Он стал отечественным пионером в поисках путей к нему, получив в мировой истории освоения Северного Ледовитого океана всеобщее признание.

Ледокол «Ермак» — любимое детище флотоводца Макарова — войдет славной страницей в отечественную историю, как подлинный корабль-герой. Под красным флагом он примет в 1918 году участие в знаменитом Ледовом переходе, проводя сквозь льды корабли Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт, чтобы они не достались германским войскам, появившимся в Финляндии.

В 1938 году «Ермак» снимет со льдины экипаж первой в мировой истории полярной научно-исследовательской станции «Северный полюс». Имя «Ермака» и его создателя еще раз обойдут страницы многих газет самых разных стран.

В годы Великой Отечественной войны ветеран ледокольного флота встанет на защиту советского Заполярья в составе Северного флота.

В 1949 году страна отмечала два юбилея: 100-летие со дня рождения флотоводца Степана Осиповича Макарова и 50-летие спуска на воду «Ермака». Заслуги перед Родиной старейшего советского ледокола были отмечены высшей государственной наградой Советского Союза — орденом Ленина...

Глава девятая

Порт-артурское пророчество Макарова

Приближался 1904 год. На далеком от Кронштадта Тихом океане назревал военный конфликт между двумя империями: давно утвердившей себя Российской и быстро набравшей силу Японской. Последняя претендовала на очень многое, в том числе и на богатейшие, слабо заселенные русские дальневосточные земли.

Макаров в своих размышлениях утвердился в следующем мнении. Очень многое в исходе этого конфликта зависело от исхода вооруженной борьбы на море. В Стране восходящего солнца из этого не делали большого секрета.

Токио стремился установить полный контроль над Японским морем, став «обладателем» Цусимского пролива. Однако это самым серьезным образом затрагивало интересы России, которая создавала в южном Приморье на берегах бухты Золотой Рог современную морскую крепость — портовый город Владивосток. Русские корабли могли войти в Северное-Китайское море и держать путь в Индийский океан только через Цусимский пролив.

Японский государственный деятель Мичитаро Хиса, один из идеологов внешнеполитического курса Страны восходящего солнца, писал по этому поводу:

«При хорошем укреплении Японское море с южной стороны может стать вовсе недоступным, со стратегической точки зрения Цусима и Фузан (современный южнокорейский город и порт Пусан. — А. Ш.) могут быть сравнимы с Константинополем в Мраморном море, а Корея — с Турцией на Балканском полуострове...»

Россия, со своей стороны, стремилась по дипломатическим каналам уладить свои геополитические проблемы на

Дальнем Востоке — в Маньчжурии, Корее, и прежде всего на Японских островах. Однако главным препятствием для «обустройства» России на Дальнем Востоке, естественно, была Япония, отношение к которой со стороны всероссийского императора Николая II было особое.

29 апреля 1891 года во время путешествия по этой стране наследник российского престола великий князь Николай Александрович оказался жертвой покушения. На главной улице древнего города Киото полицейский Цудо Санзо, стоявший в оцеплении по пути следования высокопоставленного гостя, неожиданно нанес ему сильный удар мечом. Скользящий удар стального клинка пришелся по правой стороне головы великого князя, покрытой шляпой.

Брызнула кровь, и будущий самодержец России бросился бежать, поскольку японский полицейский явно намеревался повторить удар самурайским мечом. От неминуемой смерти в Стране восходящего солнца наследника российского престола спас его двоюродный брат — греческий принц Георг, который путешествовал вместе с ним. Он уложил нападавшего полицейского ударом бамбуковой палки.

Цудо Санзо был схвачен на месте преступления и предан неумолимому и скорому суду. Фанатик оказался членом одной из тайных самурайских организаций. Токио принес Санкт-Петербургу официальное извинение за случившееся. Оно было принято, но после покушения на наследника династии никто из Романовых к Японии больше хорошо не относился.

Цесаревич Николай Александрович в тот же день подробно описал это происшествие в своем путевом дневнике. Именно с этого апрельского дня российский государь возненавидел ближневосточных соседей, презрительно именуя их «косоглазыми япошками». На всю жизнь у Николая II остался шрам от удара мечом самурая-полицейского, и временами он страдал от сильных головных болей. Врачи считали, что это последствия покушения...

Вскоре вспыхнула Японо-китайская война 1894–1895 годов. Для империи на Японских островах она стала пробой сил на будущее. События развивались быстро. Сформированное японцами новое корейское правительство провозгласило независимость своей страны от Китая и обратилось за

«помощью» к соседней Японии. 1 августа 1894 года Страна восходящего солнца объявила войну Китайской империи.

Но перед этим, 25 июля, японцы в чисто самурайском духе потопили в море английский транспортный корабль с китайскими войсками, которым предстояло десантироваться в Корею, уже оккупированной армией микадо. Транспорт встретил на своем пути крейсер «Панива», которым командовал будущий японский флотоводец, «порт-артурский» соперник адмирала Макарова и победитель в Цусимском сражении Хейхатиго Того. Он не задумываясь приказал расстрелять британское судно.

После этого Того организовал спасение английской команды, чье судно ушло на морское дно. Но командир крейсера не стал подбирать из воды оставшихся в живых китайских солдат. Он даже отдал команду обстреливать из корабельных орудий спасательные лодки с китайцами.

Война длилась около восьми месяцев. Китайская сторона оказалась совершенно неподготовленной к боевым действиям, чего нельзя было сказать о японской армии и флоте. Сперва китайцы (14 тысяч человек) потерпели полное поражение в битве под Пхеньяном от 20-тысячной японской армии генерала Митицуры Ноцу.

Затем полному разгрому подвергся китайский флот в морском сражении у острова Хаян (Хайяндао), лежащего в 60 милях от устья реки Ялу в Желтом море. Победителем оказался командующий японским флотом адмирал Юко Ито.

После этих побед две японские армии совершили успешное вторжение в Маньчжурию, причем одна из них высадилась на Ляодунском полуострове с моря. Японцы захватили многие города приморского Китая, в том числе Люйшунь (будущий Порт-Артур). Защитники города оказали нападавшим войскам генерала Марисукэ Ноги лишь символическое сопротивление, после чего сложили оружие.

По Симоносекскому мирному договору победитель и побежденный заключили между собой следующее соглашение. Китайская империя признавала «полную и безусловную независимость Кореи». Стране восходящего солнца уступались остров Формоза (Тайвань) и Пескадорские острова (Пэнху, или Понхулидао), а также полуостров Ляодун (Ляодунский) с прилегающими островами в Желтом море.

Обладание Формозой и Пескадорскими (Рыбачьими) островами — ключами от Формозского пролива имело для Японии исключительно важное значение. Теперь она могла контролировать морские пути в китайские и японские воды из Индийского океана. Приобретение Ляодунского полуострова на юге Маньчжурии приближало ее по суше к китайской столице Пекину и российским границам в Уссурийском крае, Приамурье и Забайкалье.

Побежденный Китай обязывался выплатить Токио огромную сумму военной контрибуции в 200 миллионов лан (тазелей), что составляло в английских фунтах стерлингов сумму, превышающую 25 миллионов. В Пекине, в императорской казне, таких денег серебром не имелось.

До выплаты всей суммы контрибуции за Японией оставалась морская крепость Вэйхэйвэй на Шаньдунском полуострове, которая стерегла подходы к Ляодуну.

Россия при посредничестве Франции устроила Китаю крупный заем для уплаты первого взноса контрибуции. Писатель Валентин Пикуль в историческом романе «Три возраста Окини-сан» писал по этому поводу:

«Россия, кажется, здорово сглупила, гарантируя Китаю заем для уплаты контрибуций Японии. Тем самым мы, русские, обеспечили самураям мощный финансовый источник развития их флота».

Значительные территориальные приобретения Японии в войне с Китаем вызвали отрицательную реакцию ряда европейских держав, считавших, что серьезное изменение баланса сил на Дальнем Востоке затрагивает их государственные интересы. В апреле 1895 года Россия, Германия и Франция направили Токио союзную ноту, требуя отказа от пункта Симоносекского мирного договора, который предусматривал передачу ей Ляодунского полуострова. Иначе говоря, Санкт-Петербург, Берлин и Париж давали японскому правительству «дружеский совет» не владеть Ляодуном.

«Совет» подкрепляется демонстрацией военной силы. Экспедиционные эскадры Франции и Германии в Тихом океане усиливаются до 38 кораблей. Россия объявляет мобилизацию в Приамурском военном округе, что могло дать на случай войны 22 пехотных батальона. Объединенная эскадра трех держав прибывает в китайский порт Чифу.

Командующий русской Тихоокеанской эскадрой вице-адмирал Тыртов получает приказ быть готовым к любым осложнениям на Дальнем Востоке.

Японии пришлось без лишних разговоров пойти на уступки. В Токио было объявлено, что божественный император — микадо в целях сохранения мира и «...уступая требованиям великодушия, принимает советы трех держав». Далее микадо объявлял, что такое его «великодушное решение» не может «омрачить славу и унизить достоинство империи».

Поскольку Россия являлась главным инициатором пересмотра Симоносекского мирного договора, она становилась для японцев, которые «лишались части военной добычи», врагом номер один. Российские дипломаты из Токио доносили в свое министерство иностранных дел о «возбуждении японцев против России и русских».

Вскоре началось активное проникновение России в северную часть Китайской империи — Маньчжурию. В начале 1896 года две соседние страны заключают между собой оборонительный союз против Японии. Первая статья договора гласила:

«Всякое нападение Японии на русскую территорию в Восточной Азии, так и на территорию Китая или Кореи будет рассматриваться как повод к немедленному применению настоящего договора».

Вскоре Россия и Китай подписывают между собой договор о строительстве через Маньчжурию железной дороги из Забайкалья до порта Владивосток. Оба государства от строительства железнодорожной магистрали (КВЖД — Китайской Восточной железной дороги) получали несомненную выгоду.

В январе 1897 года в Санкт-Петербурге начало свою деятельность строительное управление КВЖД во главе с известным строителем железных дорог инженером А. И. Юговичем, сербом по национальности. На строительстве было задействовано почти 200 тысяч китайских рабочих, которым российская сторона обеспечила вооруженную охрану от частых нападений банд хунхузов.

В ноябре 1901 года на всем протяжении КВЖД была завершена укладка рельсов: дорогу открыли для временной эксплуатации. В июне 1903 года движение по всей магист-

рали стало регулярным. Административно-техническим центром КВЖД становится город Мукден.

В декабре 1897 года русская военная эскадра входит в портовый город на Квантунском полуострове Люйшунь, которому суждено было в самое ближайшее время стать русской морской крепостью под новым именем.

В марте 1898 года Россия заключает с Китаем договор об условиях аренды на 25 лет южной части Ляодунского полуострова (так называемой Квантунской области) с портом и прилегающими островами. Так Российская империя приобрела во временное пользование базу для своей Тихоокеанской эскадры — Порт-Артур. Соседний с ним Дальний объявляется открытым коммерческим портом.

Приобретение Квантуна с Порт-Артуром и портом Дальний российская общественность встретила с известной долей одобрения и понимания. Участник Русско-японской войны контр-адмирал Д. В. Никитин писал:

«Наше правительство предприняло в 1898 году очень смелый, но вполне правильный шаг: оно заняло военной силой Квантунский полуостров, получив на это согласие Китая. Оно ясно сознавало, что путь к владению Владивостоком лежит через Порт-Артур. Оставалось только по мере усиления Японии своей военной мощи соответственно увеличивать сухопутную и морскую оборону вновь занятой области. Самые крупные расходы, которые приходилось бы при этом нести, несомненно, являлись бы каплей в море по сравнению с тем, что стоило бы оборонять рядом крепостей грандиозной длины границу вдоль реки Амур...»

На Японских островах занятие Квантунского полуострова русскими вызвало очередной взрыв народного возмущения. Японский посланник в Лондоне виконт Ханши прямо сказал послу России:

— Занятие вами Порт-Артура проложило глубокую борозду между Россией и Японией.

— Но у нас, господин виконт, подписан договор с дружественной Китайской империей. Тем более что для подписавших его сторон он взаимовыгоден.

— Это не меняет сути дела: ваша держава отняла у нас плоды победной войны.

— Но этот вопрос могут разрешить за столом переговоров наши дипломаты. И тогда все успокоится.

— Вы ошибаетесь, господин посол. Занятие вами Квантуна породило в японцах несомненную жажду мести...

Очевидцы тех событий говорили: неприязнь японцев к России в те годы была столь велика, что, по их собственному выражению, «они спали на хворосте, питались желчью и хотели небо пронзить своей ненавистью».

Квантунский полуостров, который японцы завоевали в ходе войны с Китаем, в итоге оказался в руках их северного соседа. Россия «рисовалась жителям Японских островов то в виде акулы, то в роли голодного тигра».

Страна восходящего солнца, готовясь к войне против России, стала искать себе союзников в Европе, стремясь создать антироссийскую коалицию. Прообраз в Токио видели на примере Крымской (или Восточной) войны 1853–1856 годов. Однако ни Лондон, ни Берлин на такой союз не пошли, хотя и отличались большой недоброжелательностью к огромной империи, раскинувшей свои владения в Восточной Европе и Северной Азии. Воевать с Российской империей им хотелось чужими руками.

Европейские державы втайне надеялись, что война с Японией ослабит мощь России. Не случайно германский канцлер Бисмарк однажды заметил:

«У России быстро увеличивается население, и она полна энергии. Ее можно сравнить с закупоренной бочкой бродящего вина, которая рано или поздно должна в каком-нибудь месте разорваться. Если взрыв произойдет в сторону Сибири — тем лучше. Если он будет иметь место в Черном море или на Босфоре — это тоже не опасно для нас. Мы должны сделать все возможное, чтобы не допустить взрыва бочки у нашей границы».

С первых дней января 1904 года на Японских островах началась скрытая мобилизация призывных возрастов в армию и на флот. Одновременно в нескольких пунктах началось сосредоточение транспортных судов для предстоящего десантирования войск на материк...

В России в высшем эшелоне флотского и армейского начальства, среди дипломатов были люди, которые видели, что страна «скатывается» к большой войне на Востоке. Одним из них был и вице-адмирал Макаров, обладавший завидной прозорливостью. Человек, к характеристике которого подходит одно емкое и значимое слово, — «государственник».

Степан Осипович, чье детство и юность прошли на Дальнем Востоке, внимательно следил за складывающейся военно-политической обстановкой на Тихом океане. Еще во время своего пребывания в 1895 году в составе Тихоокеанской эскадры он смог лично убедиться в реальности завоевательных устремлений страны самураев. Япония уже тогда готовилась шагнуть с островов на континент.

После возвращения с Тихого океана на Балтику Макаров скажет после окончания своего доклада морскому министру:

— По всему видно, что японцам стало очень тесно на своих благодатных для жизни островах.

— Как это понимать?

— А так, что они будут воевать с соседями за земли на континенте.

— Но перед ними преграда из морей. Японцы никогда не относились к числу мореплавателей.

— Вы ошибаетесь, господин министр. Преградой служат не моря, а всего лишь пролив между островами и Кореей. Он так неширок, что сухопутная армия перешагнет через него за несколько дней.

— Для десантирования войск нужны транспортные суда. Много транспортов.

— Они у японцев уже есть. Купеческие, рыбацкие. Последних особенно много.

— Согласен. Но военный флот Японией еще не создан.

— Он уже создается. И денег в Токио на него не жалеют. Армия так не финансируется, как флот...

Пророком Макарова при жизни не называли. Но все дальнейшие события показали, что он ни в чем не ошибся, предсказывая развитие взаимоотношений между Россией и Японией. Ни в чем.

Еще за десять лет до начала Русско-японской войны 1904–1905 годов Степан Осипович обращал внимание Морского министерства, а через него и николаевского правительства на приближение военного конфликта на Востоке. Он указывал на необходимость усиления боевой мощи русского Тихоокеанского флота, слабость его базирования, неподготовленность к предстоящей войне порта и крепостных укреплений Владивостока.

Но к макаровским предостережениям не прислушивались ни тогда, ни в преддверии самой войны. В противном случае она могла бы пойти по иному сценарию.

Покидая Дальний Восток, Макаров составил обстоятельный отчет с правильными, как показало время, оперативными и стратегическими выводами. То был по своей сути точный прогноз на ход предстоящей Русско-японской войны. И не только на ее начальный период.

Но в правильности выводов в макаровском отчете в российских правящих кругах и Морском военном ведомстве убедились только после окончания военного конфликта на Дальнем Востоке. Признание прозорливости приходило уже после констатации факта случившегося.

В чем же видел Степан Осипович Макаров как флотоводец и человек государственного ума «желательное улучшение» флота Тихого океана? Он считал первостепенным:

1. Уменьшение разнообразия типов кораблей и увеличение для них запасов угля, что повышало автономность их океанского и прибрежного плавания.

2. Организацию разведки, особенно морской, вероятно противника.

3. Создание морской тактики современного броненосного флота.

4. Изъятие чугунных ядер (!), еще имевшихся на вооружении корабельной и крепостной артиллерии, и замены их фугасными снарядами.

5. Улучшение флотских, особенно корабельных, средств связи и наблюдения.

В отличие от царского правительства, уверовавшего в дипломатическое могущество Российской империи, адмирал не «видел» возможных союзников России в войне с Японией. Он так и отметил в отчете:

«Нам придется делать свои расчеты для одиночного столкновения с Японией. Союзники, готовые участвовать в действиях демонстративных, могут отступить в самую последнюю минуту, воспользуясь каким-нибудь протестом...»

История подтвердила и это макаровское пророчество. В 1904 году на стороне России в начавшейся войне против Японии выступило одно-единственное европейское государство. Им стало княжество Черногория.

Действия русского флота виделись Макарову в том, «чтобы воспрепятствовать японцам высаживать десант и вообще действовать в Корее». Флотоводец подчеркивал слова «высаживать десант», поскольку предвидел широту

планов экспансии Страны восходящего солнца на Азиатском континенте.

Макаров точно описал действия японцев в самом начале войны, обращая внимание на то, что они попытаются сперва использовать преимущество близости своих баз, чтобы «утопить и ослабить наш флот ночными минными атаками постольку, поскольку это возможно». И только после этого перейдут к оккупации Корейского королевства, которое не могло оказать им вооруженного сопротивления.

Как мы знаем, Русско-японская война началась именно так, а не иначе. Японские миноносцы ночью атаковали порт-артурскую эскадру на внешнем рейде, а крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец», оказавшись в ловушке, приняли неравный бой.

Однако жизнь иногда склонна к справедливости. После Русско-японской войны 1904–1905 годов Морской генеральный штаб создал официальную ее историю. В ней отмечалось следующее:

«...Соображения адмирала Макарова не были своевременно приняты во внимание ни Морским министерством, ни Министерством иностранных дел...»

И далее в истории Русско-японской войны говорилось со всем откровением и объективностью:

«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 упущенное время».

Но это была только запоздалая констатация факта. Как известно, упущенное время так и не наверстали...

Пока вице-адмирал Макаров «бил в колокола», будущие противники собирались с силами. Степан Осипович понимал, что передача императорским Китаем в аренду России небольшого городка Ляюшунь с кое-как оборудованным портом на северном берегу Желтого моря в аренду сроком на 25 лет будет иметь серьезные последствия.

Главноуправляющий Кронштадта был среди тех людей, которые считали необходимым иметь для флота Тихого океана хорошую, обустроенную и незамерзающую базу на Дальнем Востоке. Макаров говорил:

— Владивостоку одному не вобрать весь наш флот на Тихом океане. Нужна вторая морская крепость. Пусть даже арендованная, хотя бы у Китая...

И вот в самом конце XIX столетия на карте Дальнего Востока появился Порт-Артур, которому суждено было стать, благодаря превосходной гавани и стратегическому положению, главной морской крепостью России на Тихом океане.

Но крепость предстояло еще создавать. Все основные вопросы о строительстве Порт-Артура решались в Особой правительственной комиссии по обороне крепостей. В ее состав входил и вице-адмирал С. О. Макаров. Тогда императорское окружение, министры, как и большинство членов Особого комитета, явно недооценивали возможности японской милитаристской машины. И вообще в самом начале XX столетия в российской столице мало задумывались о положении дел на дальневосточных государственных границах.

Поэтому комиссией было принято решение не создавать сильной обороны морской крепости Порт-Артур с суши, так как русский Тихоокеанский флот не допустит высадки неприятельского морского десанта. Макаров высказал совершенно противоположную точку зрения:

— Наш флот, будучи в нынешнем состоянии, не сможет защитить берега Квантуна от высадки японского десанта.

— Как не сможет, если Тихоокеанская эскадра будет базироваться в Порт-Артуре?

— Чтобы бороться с неприятельскими десантными силами, одного Порт-Артура слишком мало.

— Но есть же еще и морская крепость Владивосток?

— Владивосток, господа, не готов к базированию целой эскадры. В нем нет ни причалов для нее, ни складов угля и корабельного имущества, ни береговых батарей для защиты стоянки судов.

— Тогда можно поручить дальневосточному наместнику беспокоиться о Владивостокской крепости. И проблема с морской крепостью в Приморье будет решена.

— Наместник не сможет разрешить такую задачу.

— Почему же?

— Во-первых, у казначейства нет денег на строительство двух морских крепостей сразу. Во-вторых, нам нужнее Порт-Артур, чем Владивосток.

— Как так?

— Япония будет стремиться получить то, что она не обрела в победной войне с Китаем. Это Квантунский полуост-

ров, портовые города и, вполне возможно, Маньчжурия. Или вся, или только ее южная часть.

— Значит, Порт-Артур?

— Да, камнем преткновения в будущей войне станет именно он, а не наш Владивосток.

— Как вы считаете, Степан Осипович, порт-артурская крепость может обеспечить безопасность берегов Квантуна от японского десанта?

— Сможет, но только в одном случае.

— В каком именно?

— Если морская крепость получит надежную защиту с суши и командование Тихоокеанской эскадрой не позволит неприятелю запереть себя в самом начале войны во внутренней гавани Порт-Артура.

— Но наша комиссия уже высказалась против постройки крепостных фортов Порт-Артура со стороны суши. Это ведь все-таки морская крепость, а не сухопутная. Да и к тому же Министерство финансов против излишней траты казенных средств на Востоке.

— Чиновники этого министерства забывают о поговорке, что скупой платит дважды. А нам в грядущей войне придется платить не только золотыми червонцами, но и человеческими жизнями и кораблями.

— Господин Макаров, вы решительно расходитесь во мнении с Особой комиссией? Или нет?

— Да, господин председатель. Решительно. К этому меня обязывает долг службы. И полнейшая уверенность в том, что японцы будут блокировать Порт-Артур со стороны Желтого моря, а осаждать только с суши...

Многие заседания Особой правительственной комиссии по обороне крепостей протекали бурно. «Виновником» был главноуправляющий Кронштадта. Высказывая совершенно противоположные точки зрения, он отстаивал их настойчиво и бескомпромиссно. Но Степан Осипович в итоге остался в меньшинстве. Морская порт-артурская крепость так и не получила защиты с суши. Финансирование на ее фортификационные сооружения было сильно урезано.

Русско-японская война уже в самом своем начале показала, кто действительно верно сумел предвидеть предстоящие события. Адмирал Макаров, оставшийся в «полном» меньшинстве, а не авторитетная по составу Особая прави-

тельствственная комиссия по обороне крепостей. Комиссию интересовала, как ни странно, только система крепостных сооружений на западной государственной границе, а Восток почему-то «забывался».

Однако Степан Осипович не успокоился. Уже через несколько дней после своего «поражения» на заседании правительственной комиссии, 22 февраля 1900 года, он подает в Главный морской штаб конфиденциальную записку с предложениями об организации обороны порт-артурской крепости. Вряд ли можно было найти в то время другой официальный документ, где бы так объективно, трезво оценивалось и прогнозировалось реальное положение дел на Дальнем Востоке.

Макаров, заглядывая на четыре года вперед, прямо-таки предсказывал возможные действия японского командования против русской крепости:

«Заняв Корею, японцы могут двинуть к Квантунскому полуострову и сосредоточить там больше сил, чем у нас. Вся война может быть ими сосредоточена на этом пункте. Это будет война из-за обладания Порт-Артуром, к которому они подступят с потребной для сего силой, и мы должны быть готовы к должному отпору с сухого пути...

...Линия сухопутной обороны Порт-Артура простирается на 22 версты, местность крайне пересеченная, что вызывает потребность в большом числе укреплений. Между тем назначено лишь 200 орудий, что по отзыву комиссии, проектировавшей вооружение Порт-Артура с сухопутной стороны, безусловно недостаточно, необходимо 447 орудий. Чтобы выйти из затруднения, подкомиссия проектировала поставить назначенные орудия лишь на некоторой части укрепления, оставив остальную часть совершенно открытой...

Вся сухопутная оборона состоит из орудий небольших калибров, и нет ни одной пушки на сухопутной обороне, которая могла бы отвечать на огонь больших осадных орудий. (Неприятель может подвести большие осадные орудия и безнаказанно расстреливать наши укрепления.)

Я осведомлен также, что орудия береговых укреплений, хотя и устроены на платформах, приспособленных для кругового обстрела, не могут быть употреблены для отбита атак с сухого пути за неимением подходящих для этого снарядов. Вопрос этот чисто технический, и мне неудоб-

но по нем высказываться, но мне кажется, в таком исключительном случае, как Порт-Артур, орудия береговой обороны должны быть приспособлены для отражения атаки с сухого пути. Ибо нельзя допустить мысль, что береговые батареи должны будут молчать, когда неприятель, захватив батареи для сухопутной обороны, пожелает брать открытой силой морские батареи с сухого пути...»

Флотоводец настаивал на том, чтобы морская крепость загодя была снабжена провизией, порохом и углем в таком количестве, чтобы выдержать продолжительную осаду, пока из России в подкрепление гарнизону Порт-Артура и русской армии в Маньчжурии не придут в достаточном числе сухопутные войска.

Заканчивалась макаровская конфиденциальная записка в адрес Главного морского штаба пророческими словами:

«Падение Порт-Артура будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке».

Все, что предсказывал вице-адмирал С. О. Макаров, в Русско-японской войне сбывается с буквальной точностью. Японцы подготовят (не без помощи Великобритании и Германии) мощный броненосный флот и современную сухопутную армию. Неприятель подойдет к Порт-Артуру именно с суши, где у русских не оказалось ни сильной крепостной артиллерии, ни необходимых, даже полевых, укреплений: их пришлось строить в самом спешном порядке.

Не подготовили в Порт-Артуре и достаточных запасов. И к концу героической обороны крепости ее мужественные и стойкие защитники испытывали почти во всем крайнюю нужду.

Единственное, чего не смог предвидеть Степан Осипович, так это поражения России на полях Маньчжурии и в Цусимском морском бою, которое стало тяжким потрясением в судьбе империи династии Романовых.

Конфиденциальная записка не вызвала должной реакции в правительственных кругах, в том числе и в Морском министерстве. Хотя известно, что ее читал и генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович, главный начальник флота Российской империи и Морского ведомства.

Министерские чиновники даже обвинили «беспокойного» адмирала в «несколько пессимистическом взгляде на оборону Порт-Артура» и в недооценке сил русской Тихо-

океанской эскадры. А уж ее-то автор записки знал как свои пять пальцев.

Вскоре вице-адмирал Макаров имел малоприятную для него беседу с высшим чинами Морского ведомства по поводу поданной им «тревожной» конфиденциальной записки:

— Степан Осипович, нам кажется, что вы сильно преувеличиваете возможные опасности для нашего Порт-Артура.

— Никак нет. Морская крепость, которая не имеет обороны с суши, всегда уязвима в войне.

— Вы продолжаете это утверждать?

— Как такое не утверждать, если тому есть убедительнейшие примеры.

— Вы имеете в качестве примера Севастополь из Крымской войны?

— Не только его, хотя это пример классический для неподготовленной для обороны с суши флотской базы. А шведский Свеаборг? Чем не пример. Мощные береговые батареи, защищающие гавань, и небольшой редут с тыла.

— Вы считаете, что Свеаборг мог держаться долго?

— Разумеется. Ворваться на его внутренний рейд наши балтийские корабли не могли, запасы в крепости имелись немалые. А шхерный гребной флот шведов слабым никогда не был. Он мог и войска, и припасы осажденному гарнизону доставить.

— Но все это, Степан Осипович, уже история. Все в прошлом. Сегодня иные войны, иной стала и военная мощь империи. Япония нам не противник.

— Это еще как сказать. О ее слабости говорить не приходится. Посмотрите только на японские кораблестроительные программы.

— Но Токио пока не обладает броненосным флотом, равным нашему.

— Он нас догонит. Обязательно догонит. Да и к тому же на Дальнем Востоке мы держим только часть наших морских броневых сил. Причем не самую большую.

— Однако если верить нашим фортификаторам, мощь порт-артурской крепости весьма внушительна. Японцы об этом знают и должны опасаться думать о ее осаде.

— Знать-то они про крепость знают. Не из дураков. Только брать Порт-Артур, если война начнется, они будут обязательно с суши. С моря будет только блокада.

— Степан Осипович, вы напрасно считаете, что мы пустим японскую армию в Маньчжурию.

— Это в японской войне произойдет обязательно. У нас не будет сил отстоять путь на Квантунский полуостров.

— Морем противник десант высаживать не решится. А с корейским королевским домом у России прекрасные отношения. Корея не пропустит японские войска через свою территорию к реке Ялу.

— Японцы в Корею не будут никого спрашивать. Они просто начнут войну с нами с корейской земли.

Губернатор Кронштадта вновь пишет обстоятельные докладные записки, бьет тревогу за дела на Востоке. Но должной реакции так и не будет по день гибели флотоводца. Самоуспокоенность российского императорского двора, официального Санкт-Петербурга, как показала предыстория Русско-японской войны, была поразительной. Если о войне и говорили, то примерно так:

— Россия не Китай, чтобы японцам воевать с нами.

— Совершить внезапное нападение на Порт-Артур, о чем утверждает адмирал Макаров из Кронштадта, — это надуманно.

— Европа не позволит азиатской стране воевать с Россией. В Токио с этим должны считаться.

— Дипломаты из МИДа почему-то не бьют тревогу, как кронштадтский губернатор.

— Военный министр генерал Куропаткин после поездки на Японские острова в докладе императору Николаю Александровичу сказал, что на Дальнем Востоке нам опасаться нечего.

— А если на самом деле начнется война с Японией? Что будет тогда?

— Только победа. И, вне всяких сомнений, наша...

Лишь после поражения в Русско-японской войне, в которой Россия лишилась своего адмирала-новатора, ученого и пророка, официальные правительственные круги признают прозорливость Макарова. Признают, как говорится, задним числом, чтобы оправдаться перед историей. Да иного в той ситуации просто не могло и быть.

И хочется подчеркнуть тот факт, о котором или забывают, или умалчивают многие отечественные историки — признают честно. История отдаст должное провидцу, кото-

рый при всей своей настойчивости и напористости не смог предостеречь государство от большой беды. Но в этом не вина флотоводца, а его беда.

История Русско-японской войны дала самые убедительные подтверждения опасениям вице-адмирала Степана Осиповича за судьбу Порт-Артура. Бывший командир русской крепости на берегу Желтого моря контр-адмирал Грехе писал, что с того дня, когда впервые был поднят на Золотой горе Артура русский флаг (17 марта 1898 года), «в течение четырех лет там почти ничего не сделано было по устройству адмиралтейства и порта».

Действительно, это было так. Не имелось дока, достаточного для постановки в него поврежденного эскадренного броненосца. Не хватало для ремонта кораблей мастеровых людей. Угольные запасы для порт-артурской эскадры оказались ограниченными.

Несмотря на явную опасность пребывания боевых судов на незащищенном внешнем рейде, они продолжали там находиться по ночам. Тот же контр-адмирал Грехе отмечал:

«Правда, в 1903 году возбуждался вопрос о необходимости изготовления бонов для ограждения боевых судов, но таковой получил разрешение только 8 февраля 1904 года, за 2 часа (!) до первой атаки японских миноносцев».

Вице-адмирал Макаров был знаком с ходом решения вопроса о создании боновой защиты порт-артурского рейда. Он выразился по этому поводу так:

— В мирное время такая медлительность решения вопроса кажется вопиющей халатностью. В военное время — преступлением против самих себя...

Первый проект вооружения порт-артурской крепости составлялся генерал-лейтенантом Коновичем-Горбацким. Он предусматривал установку на укреплениях 593 орудий и 82 мортир. Всего на оборонительном обводе Порт-Артура должно было быть 675 артиллерийских орудий различных калибров, прежде всего крупнокалиберных. Конович-Горбацкий предлагал для защиты города и флота от артиллерийского огня с суши вынести пояс фортов дальше к северу и северо-западу, оставив в расположении крепости командные высоты.

Однако предложенный проект в российской столице отвергли, прежде всего как дорогостоящий.

Следующий проект составлял в 1899 году полковник инженерной службы Константин Иванович Величко. Он предлагал поставить на вооружение крепости меньшее число орудий разных калибров — 552 и 48 станковых пулеметов. Последние еще только начинали в небольшом количестве поступать на вооружение русской армии.

Император Николай II утвердил этот гораздо более дешевый проект, который, правда, претерпел серьезные изменения. Сооружение порт-артурской крепости велось «чрезвычайно медленно» (как скажут потом историки) из-за соображений экономии казенных средств.

По проекту полковника Величко на приморском фронте протяженностью до 9 километров намечалось построить 27 батарей долговременного типа, а на сухопутном фронте протяженностью до 22 километров — 6 фортов, 9 укреплений, 6 долговременных батарей и 8 редутов.

«Экономические соображения» полковника Величко, получившие одобрение российского Военного ведомства и утверждение императором Николаем II, привели к заметному уменьшению толщины бетонных перекрытий погребов боеприпасов — до 1,5 метра, убежищ для гарнизонов фортов и крепостных укреплений — до 0,9 метра. Обоснование «экономическому» уменьшению прочности порт-артурских крепостных сооружений нашлось. Величко и его прямое начальство, вплоть до военного министра генерала от инфантерии Куропаткина, исходили из того, что у неприятеля в лице японской армии никак не могло быть более 40 осадных орудий калибром более 122 миллиметров.

К слову сказать, военный инженер-фортификатор К. И. Величко оставит заметный след в отечественном военно-инженерном деле. Выпускник Николаевской инженерной академии дослужится до чина генерал-лейтенанта.

Перед Порт-Артуром он строил на западной государственной границе крепостные железные дороги в Ковно и Новогоргиевске. Во время Русско-японской войны состоял при Куропаткине генералом для поручений. Руководил возведением многих полевых укреплений в Маньчжурии.

В Первую мировую войну Величко был начальником инженерных Юго-Западного фронта. Предложил новую форму инженерного оборудования местности для наступления — так называемые «инженерные плацдармы». (Впервые такой

плацдарм был создан во время знаменитого Брусиловского наступления.) В 1917 году занимал высший военно-инженерный пост в русской армии — полевого инспектора инженерной части при Ставке Верховного главнокомандующего.

В годы Гражданской войны в России генерал-лейтенант Величко воевал на стороне Советской власти, добровольно вступив в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА). В 1918 году руководил инженерной обороной красного Петрограда. Преподавал в Военно-инженерной и Военно-технической академиях, автор многих научных трудов.

...По данным Военно-исторической комиссии, изучавшей Русско-японскую войну 1904–1905 годов в деталях, к началу войны со Страной восходящего солнца порт-артурская крепость оказалась готовой примерно на две трети из того, что было предусмотрено ее проектом. Фортификационные сооружения строились крайне медленно. К тому же во главе строительства оказались люди нечестные, привлеченные впоследствии за финансовые злоупотребления к уголовной ответственности.

Вместо 25 крепостных батарей приморского фронта вполне готовыми оказались только 15. Вместо 124 орудий, которые намечалось установить на этих береговых батареях, было установлено 108 пушек и мортир.

На сухопутном участке обороны Порт-Артура дела обстояли еще хуже. Там крепостная линия оказалась сооруженной только наполовину. Укрепления на суше оказались почти без артиллерийского вооружения: на них стояло всего 8 (!) орудий вместо намеченных 418 орудий и 48 пулеметов.

Вооружение поставлялось в крепость крайне неудовлетворительно. К началу войны в Порт-Артур успели завезти только около двух третей крепостного вооружения. То есть 375 орудий и 38 пулеметов.

По этому поводу в официальной истории Русско-японской войны констатировалось следующее:

«Таким образом, крепость пришлось создавать уже после объявления войны, возводя во многих пунктах вместо долговременных укрепления временного и даже полевого типа. Форты оказались расположенными слишком близко к порту и городу, почему и не могли прикрыть их от бомбардировки со стороны противника даже полевыми орудиями».

Макаров, как профессионально опытный артиллерист, еще при первом знакомстве с планами крепостных сооружений Порт-Артура не мог не заметить следующего:

— Линия намечаемых фортов не обеспечит безопасности внутренней гавани от артиллерийских обстрелов с суши.

— Но на фортификационной линии очень удобные для батарейных позиций высоты.

— Ну и что из этого? Взгляните на масштаб схемы. Японцы из полевых орудий могут обстрелять и город, и порт со стоянками боевых судов.

— В случае появления японцев на Ляодуне они будут подавлены крепостной артиллерией.

— Форты, которые еще только возводятся, не спасут внутренний рейд крепости от пушечной опасности. Да и о какой безопасности гавани со стоящей в ней эскадрой можно говорить, если в нее с суши может попасть трехдюймовый снаряд.

— Перед линией крепостных фортов значительных высот нет. Где здесь японцы могут безопасно для себя поставить полевые батареи?

— Поставить их они могут на Ляодуне всюду. Зачем им на войне от нас прятаться? На то она и война.

— Но чтобы появиться на Ляодунском полуострове, японской сухопутной армии надо сперва оказаться на юге Маньчжурии. А это проблематично.

— Проблематично только в планах. Даже в ходе военной игры штабов такое вполне реально...

Все орудия на сухопутном фронте были поставлены открыто, а потому легко подбивались. Так как батареи сухопутного фронта к началу войны не были вооружены, то у флота взяли и поставили на крепостные сооружения 110 орудий; однако и при этих условиях было трудно бороться даже со слабой осадной артиллерией противника.

Артиллерийский боезапас порт-артурской крепости пополнялся медленно. Уже после войны специальная комиссия сделает следующий вывод: «Боевыми припасами Порт-Артур был снабжен недостаточно...»

Как показали начальные события Русско-японской войны, на Дальнем Востоке оказалось мало и артиллерийских войск. Главную их силу составляла крепостная артиллерия. Она состояла из 4 батальонов, одной отдельной роты и трех

отдельных команд крепостной артиллерии. Два батальона находилось во Владивостокской крепости, два — в Квантунской области (в Порт-Артуре). Отдельная рота стояла в городе Николаевске-на-Амуре, защищая вход в амурское устье.

Из тяжелой крепостной артиллерии на Дальнем Востоке находились в небольшом числе устаревшие 152-миллиметровые полевые мортиры образца 1887 года. Они имели низкую скорострельность и малую дальность стрельбы.

Вице-адмирал Макаров оказался прав в своих опасениях за вооружение русской крепости на южной окраине Маньчжурии, на Ляодуне. В самом начале войны в Порт-Артур завезли по железной дороге еще пушки, но их оказалось, как показала осада и штурмы крепости, недостаточно. К тому же орудия надлежало устанавливать уже на готовые фортификационные сооружения, а их еще только возводили.

Находившийся вдаль от Порт-Артура вице-адмирал Макаров был достаточно хорошо осведомлен о ходе строительства морской крепости на Ляодунском полуострове. На служебных совещаниях и в кабинетах Морского министерства он с нескрываемой озабоченностью говорил:

— Нельзя так долго строить крепость на Ляодуне. Война придет к ней через несколько лет. И как жить тогда броненосной эскадре в порт-артурской гавани? Вот вопрос.

— В чем же он состоит?

— Прежде всего в том, что в порт-артурском порту не ожидается в ближайшие годы доков для ремонта боевых судов. Даже малых. Для, например, миноносцев.

— Однако в перспективном плане такие доки значатся. Нужно только время и финансы.

— А внутренняя гавань? А выход из нее в море? Внутренний рейд даже и не думают углублять.

— Какие могут, Степан Осипович, быть углубляющие работы, когда министерство финансов не может своевременно профинансировать строительство крепостных работ.

— Гавань внутреннюю, те ее участки, где стоят броненосцы, надо углубить. Обязательно углубить. Но это еще не все в обустройстве корабельных стоянок.

— А что еще?

— Надо построить молы для защиты внешнего рейда и якорных стоянок порт-артурской эскадры от штормовой непогоды. А постройка эта и не начиналась.

— До молов ли сегодня в Порт-Артуре? На сухопутном обводе начинается возведение только первого крепостного форта. Вот где нужны сейчас силы китайцев-землекопов.

— Все это верно. Но и об обустройстве флотских сил надо думать. Им первым воевать придется, а не армейцам на суше...

В начале 1902 года Степан Осипович вновь стал «осаждать» Морское министерство. Дело было в том, что в декабре 1901 года с Дальнего Востока для ремонта на Балтике ушел броненосный отряд контр-адмирала Г. П. Чухнина. В его состав входили эскадренные броненосцы «Наварин», «Сисой Великий», крейсера «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах», «Адмирал Нахимов» и «Адмирал Корнилов». За время тихоокеанской службы они основательно поизносились, а ни в Порт-Артуре, ни во Владивостоке ремонтной базы не имелось.

Взамен же ушедшим судам ни с Балтийского, ни с Черного морей в Порт-Артур броненосные корабли посланы не были. Так флот Тихого океана оказался заметно ослаблен — на целый броненосный отряд. По такому поводу у вице-адмирала Макарова состоялся бурный разговор с чинами Морского ведомства, которые были ответственны по долгу службы за флот Тихого океана и Порт-Артур:

— Хочу заметить, что отправка на ремонт двух броненосцев и четырех крейсеров не делает наш флот на Тихом океане сильнее. Ушедший оттуда тыртовский отряд в Порт-Артуре следует восполнить.

— У нас решения генерал-адмирала и великого князя пока нет.

— Тогда надо ему вежливо напомнить докладной запиской о неблагоприятном повороте дел.

— Почему неблагоприятном? Броненосцы и крейсера пришли на Балтику для планового ремонта. Места на балтийских заводах для них были запланированы еще ранее.

— Тогда почему не была спланирована заранее отправка другого броненосного отряда на Дальний Восток?

— Потому что морским крепостям Порт-Артуру и Владивостоку там никто не угрожает.

— А как же тогда глядеть на японские кораблестроительные программы?

— Но и мы строим военные корабли. Императорский флот на сегодня не чета японским морским силам. На одной Балтике достаточно броненосцев, превосходящих их в мощи.

— Эти броненосцы надо еще переслать на Дальний Восток. И не все они на ходу для такого перехода в три океана. Я с многими из них по Кронштадту хорошо знаком.

— Ваше превосходительство, есть решение Адмиралтейства ускорить ремонт судов отряда контр-адмирала Чухнина.

— Но это малое утешение, если порт-артурская гавань заметно опустела.

— Степан Осипович, заверяю вас, что чухнинские суда вернутся на флот Тихого океана.

— Значит, замены им весной не ожидается?

— По всей видимости, в ближайшие месяцы отправка в Порт-Артур броненосного отряда на пополнение тамошней эскадры не ожидается.

Чины Адмиралтейства не обманули кронштадтского главноуправляющего. Подремонтированные на балтийских заводах эскадренные броненосцы «Наварин» и «Сисой Великий», крейсера «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах» и «Адмирал Нахимов» действительно вернулись на Дальний Восток. Вернулись, чтобы бесславно погибнуть в Цусимском морском сражении. Там не будет только крейсера «Адмирал Корнилов»...

Степана Осиповича страшно поражало благодушие императорского двора и особенно военного министра генерала от инфантерии А. Н. Куропаткина в дальневосточных делах. Это благодушие, как ни странно, шло из посольства России в Токио. Поразителен в недооценке вероятного противника, например, такой случай.

Российский военный агент (современный военный атташе) в Японии в звании подполковника Генерального штаба давал японской армии в 1900 году следующую оценку:

«Японская армия далеко еще не вышла из состояния внутреннего неустройства...

Пройдут десятки, может, сотни лет, пока японская армия усвоит себе нравственные основания, из которых зиждется устройство всякого европейского войска, и ей станет по плечу тягаться на равных основаниях хотя бы с одной из самых слабых европейских держав».

Поразительно и то, что бывший тогда военный министр Куропаткин собственноручно написал на этом документе такое заключение:

«Увлечений наших бывших военных агентов японской армией уже нет.

Взгляд трезвый.

Куропаткин».

Сам российский военный министр после инспекторской поездки на Дальний Восток считал внешнеполитическое положение там для России вполне благоприятным. В июле 1903 года он вернулся с императором Николаем II.

— Алексей Николаевич, каковы ваши впечатления от поездки на Дальний Восток?

— Самые благоприятные, ваше величество.

— Тогда кратко доложите о положении дел. Решена ли нами безопасность Приамурья и земель по Уссури?

— Мы можем быть вполне спокойны за участь Приамурского края.

— Как, на ваш взгляд, будущее порт-артурской крепости?

— Мы можем быть спокойны и за судьбу Порт-Артура. Это мощная морская крепость.

— А как с маньчжурскими делами?

— Военное министерство надеется отстоять без труда Северную Маньчжурию.

— Благодарю вас, Алексей Николаевич. Мы решили еще раз послать вас на Восток с официальной поездкой.

— Куда, извольте спросить, ваше величество?

— На Японские острова.

— Цель моего визита?

— Вы должны как военный министр и опытный в армейских делах человек привезти оттуда трезвое впечатление о состоянии военных сил японцев. Мы должны знать, могут ли они угрожать России сегодня или завтра.

— Будет исполнено.

— За это время я постараюсь пристально ознакомиться с вашим докладом об инспекции наших военных сил на Дальнем Востоке и в Порт-Артуре...

Генерал-адъютант Куропатки в мажорных тонах составил доклад императору Николаю II. Военный министр писал:

«Укрепления Порт-Артура подходят к концу и сделают его при достаточном гарнизоне и запасах неприступным с моря и с суши. Гарнизон Квантуна усилился в значительной степени. Ныне можно не тревожиться, если даже большая часть, например, японской армии обрушится на Порт-Артур. Мы имеем силы и средства отстоять Порт-Артур, даже борясь один против 5—10 врагов...

Дальнейшие работы дадут возможность найти безопасное убежище всей нашей Тихоокеанской эскадре. Уже и ныне эта эскадра может смело мерить свои силы со всем флотом Японии с надеждою на полный успех.

Таким образом, Порт-Артур, обеспеченный с моря и суши, снабженный сильным гарнизоном и поддержанный могущественным флотом, представляет вполне самостоятельную силу. Запасов собрано столько, что наши войска успеют собраться в Маньчжурии, нанести решительное поражение противнику и освободить осажденный или блокированный Порт-Артур.

Два года назад, даже год тому назад, мы могли тревожиться оторванностью Порт-Артура от России и Приамурья. Теперь можно и не тревожиться...»

Самым же тревожным в докладе военного министра государю императору было высказанное Куропаткиным авторитетнейшее мнение о судьбе морской крепости Порт-Артур:

«...Теперь можно и не тревожиться».

В последующем историки и писатели, которые занимались исследованием Русско-японской войны 1904—1905 годов и личностью Алексея Николаевича Куропаткина, отмечают единодушно одно:

— Благодушие военного министра, первого лица в Военном ведомстве николаевской империи, перед большой войной было просто поразительно...

Другого мнения исследователи и мемуаристы в отношении генерала от инфантерии и генерал-адъютанта Куропаткина почему-то не высказывают. Можно считать, что иной оценки личности этого человека просто быть не может.

Не встревожил военного министра России и ход работ по укреплению обороноспособности второй русской морской крепости на Дальнем Востоке — города Владивостока. Фортификационные работы велись здесь вяло, особен-

но на острове Русском. А он исключительно выгодно прикрывал вход в бухту Золотой Рог. Город, обладавший хорошо защищенной глубоководной внутренней гаванью, имел большую перспективу в будущем. Так, по переписи 1897 года во Владивостоке, кроме людей военных, уже проживала 21 тысяча человек, не считая одной тысячи корейцев и японцев (самой «любопытной» части горожан), пяти тысяч китайцев.

Владивостокский крепостной район разделялся на две обособленные части: обширный полуостров Муравьева-Амурского, вытянутый с северо-востока на юго-запад, и остров Русский, отделенный от материка проливом Босфор Восточный. Глубоководная бухта Золотой Рог, хотя и небольшая по экватории, являлась удобнейшей стоянкой для гражданских и военных кораблей, в том числе броненосцев всех классов.

В крепости на то время имелись семь деревянноземляных укреплений с двойными валами, построенными в 1878–1880 годах. Четыре из них располагались на высотах, непосредственно примыкающих к городу с севера, и два на полуострове Саперном острова Русский. С годами эти временные городские укрепления из-за частых ливневых дождей и штормовых ветров обветшали и были заброшены гарнизонным начальством.

Накануне Русско-японской войны владивостокская крепость находилась в явно неудовлетворительном состоянии. Особенно это касалось ее артиллерийской вооруженности и наличия долговременных крепостных сооружений, причалов морского порта. «Возрождение» Владивостока как морской крепости России началось, как ни странно, с легкой руки генерала от инфантерии Куропаткина.

Российский военный министр после посещения Владивостока со всей откровенностью записал в своем дневнике следующее впечатление:

«Общее впечатление неблагоприятное — не вижу идеи в применении к местности. Сажали батареи и укрепления там, где по местности это было выгодно, не связывая общей идеей то, что делали... Артиллерийское вооружение в общем устаревших образцов».

Посещение военным министром, имевшим право личного доклада государю императору, Владивостока имело

позитивный результат (чего нельзя было сказать о Порт-Артуре). Принимается ряд мер по усилению крепости, однако намеченные фортификационные работы к началу войны с Японией завершить не успели. Впрочем, надежд на это было откровенно мало.

Главная линия обороны, проходившая в трех—пяти километрах от города и состоявшая из северного и южного фронтов, имела ряд укреплений. Они соединялись между собой непрерывной оградой. С суши и со стороны Японского моря оборона города-крепости опиралась на 5 форт, 3 люнета, 2 редута, 2 временных укрепления и 11 открытых артиллерийских батарей. Эти владивостокские укрепления находились на материке.

Во время войны во владивостокской крепости было сооружено много окопов, блиндажей и других укреплений полевой фортификации. Они заметно усилили обороноспособность Владивостока на случай высадки у города вражеского десанта.

Сильным от природы форtpостом владивостокской крепости являлся остров Русский, с крутыми, обрывистыми берегами и с несколькими удобными, защищенными со стороны моря бухточками. В северной части острова Русский были сооружены два форта и пять открытых батарейных позиций. Близость к городу позволяла в трудную минуту усиливать гарнизон острова, а созданная система наблюдения и оповещения гарантировала безопасность от внезапного появления японского флота перед морской крепостью.

Главная линия крепостной обороны обеспечивала защиту города Владивостока от артиллерийских обстрелов японцами с моря. На вооружении крепости состояло около 400 различных орудий, но из них крепостных, крупнокалиберных было только 80.

Вице-адмирал Макаров, будучи в деталях знаком перед войной с состоянием владивостокской крепости, особо не тревожился за эту базу отдельного крейсерского отряда флота Тихого океана. Степан Осипович считал, что японцы поведут борьбу за Владивосток только после успешных действий в море, под Порт-Артуром и на полях Маньчжурии.

В этом флотоводец не ошибся. Неприятель так и не рискнул провести десантную операцию против столицы русского Приморья, ограничившись временной блокадой ее с

моря отрядами миноносцев. Артиллерийские бомбардировки крепости со стороны моря оказались крайне малоэффективны.

Первые же выходы русских подводных лодок из Владивостока на ближние подступы к нему заставили неприятеля снять морскую блокаду. И больше вражеские миноносцы не курсировали под Владивостоком.

Поездка главы российского военного ведомства генерала от инфантерии Куропаткина с официальным «дружеским» визитом в Токио состоялась летом 1903 года. Он побывал на Японских островах по личному распоряжению императора Николая II. Куропаткин в качестве официального лица присутствовал на маневрах японской армии, побывал в казармах и военных учебных заведениях. Состоялся ряд бесед за круглым столом с генералитетом и сановниками микадо.

В японских газетах о визите военного министра России в Токио писалось разное. Так, газета «Чиува Симбун» в редакционной статье утверждала:

«Говорят, будто бы русский военный министр приехал с особым поручением в Японию, но это неправда. Он просто приехал, чтобы все разведать и посмотреть наших министров. Россия уже завладела Маньчжурией, теперь хочет забрать и Корею. Может ли Япония противиться этому — это вопрос. Россия похожа на змею, которая без конца глотает лягушек...»

Многих в российской столице, в том числе и вице-адмирала Макарова, поразили оценки состояния японской армии, которые привез с собой военный министр Куропаткин из поездки. Оценки поражали своей странностью и были далеки от взгляда высокопоставленного военного человека.

Среди прочего глава Военного ведомства заявил, что при наступлении русских против японцев нужно двойное превосходство в силах. И одновременно утверждал то же самое при наступлении японцев на русских. На докладе высшим чинам армии на совещании в Генеральном штабе генерала от инфантерии спросили:

— Господин министр, в чем, на ваш взгляд, заключается главная слабость японской армии?

Куропаткин ответил так, что удивил своими словами военачальников, повидавших немало на своем веку:

— Слабость армии Японской империи состоит в том, что у ее солдат и офицеров отсутствуют сильные религиозные чувства...

— А в чем вы, Алексей Николаевич, эту слабость усмотрели у японцев?

— В военных школах, которые я там посетил, никакого религиозного образования и воспитания не дают. Храмов при школах нет. Поэтому Всевышнему будущие офицеры не молятся ни в горе, ни в радости. То же явление наблюдается и в армии.

— И вы считаете, что это отражается на боевом духе японских солдат и офицеров?

— Вне всякого сомнения. О том я докладывал и нашему государю императору.

— Как его величество оценило вашу поездку и доклад?

— Вполне доброжелательно и с пониманием...

К сказанному выше можно добавить, что за первое пятилетие министерской деятельности Куропаткин построил 51 войсковую церковь прежде всего в восточных военных округах. Тогда как японская сторона усиленно занималась обучением в поле, в походах и на маневрах.

В российском Генеральном штабе вообще отсутствовал общий план войны с Японией, который обеспечивал бы быстрый и организованный переход от мирного положения к военному и наиболее благоприятные условия для начала боевых действий. Такой план самостоятельно разрабатывал штаб Приамурского военного округа.

Первый вариант такого плана появился в 1901 году. Он сводился к следующему: сосредоточение русских войск происходит в районе Мукден — Ляоян — Хайчен, флота — в Порт-Артуре. Японцы наносят главный удар в Южной Маньчжурии. Противник будет задержан до прибытия из Европейской России двух армейских корпусов и четырех резервных дивизий, после чего русская армия переходит в наступление с решительными целями.

В основе второго варианта плана на войну с Японией, разработанного летом 1903 года, лежал доклад военного министра России генерала от инфантерии А. Н. Куропаткина императору Николаю II после инспекционной поездки на Дальний Восток. В плане говорилось:

«Ныне, как и два года назад, мы должны держаться против Японии оборонительного способа действий. Хотя

мы и выдвигаем свои войска на линию Мукден — Ляоян — Хайчен, но отстоять Южную Маньчжурию в первый период войны, если туда вторгнется вся японская армия, не сможем.

Мы должны... готовиться, что Порт-Артур будет отрезан на довольно продолжительное время, и, не допуская наши войска до частичного поражения, должны отступать по направлению к Харбину до тех пор, пока прибывшими с тыла подкреплениями не будем усилены настолько, что получим возможность, перейдя в наступление, разгромить японцев».

Сосредоточение русских сухопутных сил по вновь составленному (куропаткинскому) плану предусматривалось в районе Ляоян — Хайчен в центре фронта. Флангами его являлись сильные, но еще не достроенные до конца морские крепости Порт-Артур и Владивосток.

О роли военно-морских сил и взаимодействии армии и флота, кроме заявления, что господства на море за японцами не будет, в плане военного министра Куропаткина ничего не сообщалось. Делалось предположение, что первые эшелоны войск японцы высадят в Корею и что, встреченные и задержанные авангардами русской Маньчжурской армии на рубеже пограничной реки Ялу, они не смогут помешать развертыванию армейских корпусов в районе их сосредоточения.

Высадка японских сил по куропаткинскому плану на Квантунский полуостров исключалась. Равно как и осада неприятелем морской крепости Порт-Артур.

В отношении российского военного министра Куропаткина, ставшего с началом Русско-японской войны командующим действующей Маньчжурской армии, следует заметить следующее. По свидетельству многих знавших его людей, он не был вовсе бездарным в военном деле человеком, но был не очень решительным. Волевых решений от него ожидать не приходилось.

Один из самых прославленных военачальников в истории Российского государства генерал М. Д. Скобелев, у которого во время Русско-турецкой войны 1877–1878 годов будущий российский военный министр служил начальником штаба, давал ему такие советы:

— Помни, Алексей Николаевич, что ты хорош на войне на вторые роли...

— Упаси тебя бог когда-нибудь взять на себя роль главного начальника. Тебе не хватает решительности и твердости воли. Помни об этом ради блага Отечества и самого себя...

— Какой бы великолепный план ты ни разработал, ты никогда его не сумеешь довести до конца...

Проницательный Скобелев, хорошо лично знавший Куропаткина, так говорил о полковнике, будущем большом генерале, человеке, который имел в своем послужном списке участие в боевых действиях в Туркестане (за бой под Уч-Курганом капитан Алексей Куропаткин удостоился военного ордена Святого Георгия 4-й степени), в войне против турок на болгарской земле. Там он был ранен и получил тяжелую контузию. Своего второго Георгия — 2-й степени он получил опять же под командованием Скобелева — за штурм туркестанской крепости Геок-Тепе...

Для российских военно-морских сил план действий на Тихом океане в случае войны с Японией был составлен в штабе царского наместника на Дальнем Востоке адмирала Е. И. Алексеева. В нем утверждалось, что главной целью японцев является захват Кореи и противодействие России в ее окончательном овладении Маньчжурией.

В алексеевском плане говорилось, что для достижения этой цели японцы будут стремиться завоевать господство в Желтом море и Цусимском проливе, чтобы беспрепятственно перебросить с островов на материк свои сухопутные армии, которые, возможно, будут высажены в Приамурской области, на Квантунском полуострове и в Корее. Штабными работниками дальневосточного наместника были сделаны следующие, ко многому обязывающие выводы:

«1) Необходимо остаться обладателем Желтого моря и Корейского залива, опираясь на Порт-Артур;

2) Не допустить высадки японских войск на западном берегу Кореи и

3) Отвлечь часть японских морских сил от главного театра военных действий и предупредить второстепенными морскими операциями из Владивостока попытку высадки близ Приамурья».

Согласно алексеевскому плану предусматривалось следующее боевое развертывание русского флота Тихого океана: главные силы — в Порт-Артуре, отдельный крейсерский от-

ряд — во Владивостоке. В действительности так оно и было на протяжении всей Русско-японской войны.

В заключении плана царского наместника определялась главная цель действий флота Тихого океана: «...как можно дольше сохранить свои морские силы и никоим образом не предпринимать рискованные предприятия».

Это было как раз то положение на морской войне, против которого ратовал вице-адмирал Макаров:

— Флот должен искать противника в море, а не отсиживаться до его величества случая в гаванях под защитой крепостных пушек.

— Но это же опробированная тактика выжидания ошибок противной стороны.

— Выжидание лучше всего в засаде. А что, если его величества случая не произойдет? Значит, флот просидит всю войну в гаванях?

— Все будет зависеть от стратегической ситуации на театре. Только так.

— А кто же тогда будет мешать японцам десантироваться на побережье? Кто будет истощать их морскую силу? Если не Тихоокеанский флот, то кто?

Макаров был прав полностью в главном: алексеевский план на войну нес в себе ярко выраженные оборонительные задачи. По нему флот Тихого океана терял свои наступательные функции. Составители плана явно недооценивали противника и не учитывали изменившуюся обстановку, которая создавалась на морском театре предстоящей войны после осуществления Японией кораблестроительной программы.

Беда была и в другом. План морских сил России на войну с Японией никак не стыковался с планом действий сухопутных войск. Флот, по сути дела, должен был только прикрывать мобилизацию, сосредоточение и развертывание русской Маньчжурской армии на театре войны.

Степан Осипович Макаров при обсуждении в Морском ведомстве представленного туда алексеевского плана выразился в адрес наместника на Дальнем Востоке достаточно резко:

— Тихоокеанский флот должен не оборонять сухопутную армию, а сам идти вперед. Искать японские морские силы, атаковать их, уничтожать прежде всего десантные отряды неприятеля.

— Но он же должен помочь сухопутным войскам в начальный период войны?

— Вот это и будет лучшим содействием моряков Маньчжурской армии при ее развертывании. Не имея успехов в морской войне, мы не будем праздновать решающих побед и на суше...

Флот Тихого океана в предвоенный год усиливался крайне мало. В конце 1903 года в Порт-Артур из Балтики пришли эскадренный броненосец «Цесаревич» и быстроходный крейсер «Баян». Больше усиления пока не предвиделось.

Прибытие двух броненосных кораблей дало повод адмиралу Алексееву созвать служебное заседание, чтобы обсудить и изменить план стратегического развертывания флота Тихого океана. Однако на совещании под давлением дальневосточного наместника плана было решено не менять. Владивостокский крейсерский отряд из четырех вымпелов оставался на месте. И только после прибытия в Порт-Артур отряда адмирала А. А. Вирениуса, находившегося в Средиземном море, намечалось в случае войны наступать на берега Японии.

Японцы, реально знавшие силу русской армии на Дальнем Востоке до прибытия туда пополнений из западных военных округов и осведомленные об обстановке в России, были уверены, что быстро добьются перелома в войне. План императорского командования на войну с Россией предусматривал:

1) завоевание превосходства на море путем внезапного нападения на порт-артурскую эскадру и ее уничтожение, пленение русских кораблей в Корее и Китае;

2) захват Кореи и высадку в начале войны армии в Цинampo, а после завоевания господства на море и вторжения японской армии через реку Ялу в пределы Маньчжурии — высадку трех армий на Ляодунском полуострове;

3) занятие Квантуна с Порт-Артуром, уничтожение остатков русского флота, разгром главной группировки русской армии в районе Ляояна и захват всей Маньчжурии, если же Россия не пойдет на мир — уничтожение русских корпусов по частям по мере подхода их из Центральной России;

4) захват Уссурийского и Приамурского краев.

Из стратегического плана японского командования на войну с Россией ясно видно, что флот должен был играть

в ней главную роль и действовать исключительно активно. Уже одно только решение высаживать с моря на Квантунском полуострове три сухопутные армии говорило о многом.

Говорило о том, о чем вице-адмирал Степан Осипович Макаров без устали предостерегал в предвоенные годы вышестоящее начальство в Российском Императорском флоте. Но его не слышали и не хотели слышать. В сановных кругах слышали военного министра генерала Куропаткина и царского наместника на Дальнем Востоке адмирала Алексеева. При дворе считали, что им «виднее» в делах на тихоокеанской окраине империи.

Большим секретом не являлось то, что японцы основной задачей считали овладение морем. По их расчетам, господство на море будет достигнуто в первые же дни войны. Русский флот на Тихом океане, уступающий японскому по количеству кораблей и их боевому качеству в четыре раза, не сможет одновременно защищать Порт-Артур и Владивосток, остров Сахалин и противодействовать высадке неприятельских десантов. Он будет не в состоянии пополняться и быстро вводить в строй поврежденные корабли, прежде всего крупные, броненосные.

На суше идея японского плана войны сводилась к следующему. Японские армии (три из четырех), проводя операции самостоятельно и имея собственные базы и коммуникационные линии, будут продвигаться на север в строгом взаимодействии, сохраняя приблизительно равное расстояние до Ляояна. И в конце концов три японские армии охватят полукольцом русскую и разгромят ее в полевом сражении.

Японский план, отличавшийся от русского ярко выраженной наступательной тенденцией, тем не менее был проникнут осторожностью. Раздельное наступление трех японских армий против русской армии в Маньчжурии было авантюрой и могло привести к полному их уничтожению по частям.

Один из виднейших и влиятельнейших государственных деятелей Японии того времени граф Окума говорил:

«Мы должны воевать с Россией из принципа. Нам необходимо перебраться на материк. Наши земледельцы сеют хлеб на скалах. У нас нет земли, где мы могли бы работать. Нам необходимо бороться не на жизнь, а на смерть».

Были ли известны в России такие высказывания влиятельных государственных деятелей Японии? Вне всякого сомнения, были. О том официальный Санкт-Петербург постоянно извещало российское посольство в Токио.

Так что российским власть предержащим людям было от чего тревожиться.

Но за них тревожились другие. По чину младше и власть в государстве не правившие. К таким людям и относился кронштадтский главноуправляющий вице-адмирал Макаров — человек, которого можно смело было назвать «провидцем» событий на море во время войны России с Японией.

За четырнадцать месяцев до начала Русско-японской войны, 11 ноября 1902 года, вице-адмирал С. О. Макаров представил на суд своего начальства «весьма секретную» записку о судостроительной программе России. Записку можно считать эталоном военно-политического осмысления складывающейся на Дальнем Востоке предвоенной ситуации:

«...Япония прежде всего займет Корею, и нашему флоту, оперирующему в Корейском проливе далеко от своего базиса, будет невозможно помешать высадке японцев в Корею в каком угодно числе. Заняв Корею, японцы могут двинуться к Квантунскому полуострову и сосредоточить там более сил, чем у нас. Вся война будет ими сосредоточена на этом пункте.

Это будет война из-за обладания Портом-Артур... и мы должны быть готовы к должному отпору с сухого пути. Падение Порт-Артура будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке. Флот, лишившись своего главного опорного пункта, оставшись лишь при одном Владивостоке, будет крайне стеснен в своих операциях...

Чтобы этого не случилось, Порт-Артур должен быть сделан неприступным и снабжен провизией, порохом и углем в таком количестве, чтобы выдержать продолжительную осаду, пока не прибудет подкрепление...»

Взвесив все «за» и «против»: слабость сил России на берегах Тихого океана, отдаленность театра военных действий от экономических центров государства, крайнюю недостаточность имеемых коммуникаций и отбросив в сторону «ура-патриотизм», Макаров со всей трезвостью делает следующий вывод:

«Наши наступательные действия против Японии не могут привести к решительному успеху, ибо я полагаю, что мы не можем высадить в Японии больше войска, чем эта держава может выставить под ружье для своей защиты».

Из этого вывода Степан Осипович определяет стратегическую цель России в случае объявления ей Японией войны. Таковой должна была стать активная оборона, в которой решающая роль отводилась флоту в лице Тихоокеанской эскадры.

Здесь Макаров мыслил как флотоводец-стратег. Он со всей убежденностью считал следующее:

— Задача нашего флота — помешать Японии высадить свои войска на континент.

— Если японские десантные корабельные отряды будут разгромлены, то тогда возникнет вопрос — чем империи Японских островов воевать на континенте?

— Господство на море одно может обеспечить успех операций на суше. В Корее и Маньчжурии. А возможно, и на российских дальневосточных территориях.

Логика такого вывода была ясна: в данном случае Страна восходящего солнца лишалась возможности навязать своей европейской соседке России тяжелую сухопутную войну на отдаленном театре военных действий.

Ключ к победе в грядущей войне Макаров видел в одном — в мощи и боеспособности российского флота, и прежде всего броненосного. Он без оговорок считал, что победа будет за тем, кто победит в войне на море. Здесь особо примечателен тот факт, что большинство японских военных стратегов считали точно так. Только в России провидец Макаров не нашел себе влиятельных единомышленников.

Потому и предупреждал он, сидя в далеком Кронштадте и анализируя складывающуюся обстановку:

«Успех Японии возможен лишь при условии недостаточности нашего флота, если же наш флот в состоянии будет командовать морем, то Япония будет совершенно бессильна что-либо сделать.

Из двух зол надо выбирать меньшее...

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

Письмо это глава Морского ведомства вице-адмирал Авелан, человек не способный на самостоятельные ответственные решения, представил на благоусмотрение генерал-адмиралу великому князю Алексею Александровичу. Тот ответил:

— Макаров — известный алармист, никакой войны не будет. Не надо сгущать краски.

— Но кронштадтский губернатор продолжает настаивать на своих предупреждениях, ваше величество.

— Не надо забывать, что у нас есть военный министр. Организация сухопутной обороны Артура находится в его ведении.

Куропаткин был действительно ознакомлен с макаровской «Запиской». Глава российского военного министерства поставил на ней резолюцию следующего характера:

«Не имея сил и средств на Западе, мы не особо можем расходоваться лишь на Порт-Артур уже в настоящее время.

Куропаткин».

Самое поразительное в этом случае с затянувшейся «проработкой» макаровской записки то, что великий князь не мог не знать, что еще 22 января 1904 года главный командир Кронштадтского порта предупредил высших начальников Морского ведомства:

«Война с Японией неизбежна, и разрыв, вероятно, последует на днях».

Поразительно, что дипломатические отношения с Россией императорская Япония разорвала через два дня — 24 января.

Степана Осиповича тревожило и то, насколько стремительно (по сравнению с Россией) Япония осуществляла свои кораблестроительные программы. С ними вице-адмирал Макаров старался познакомиться во всех деталях. Так, в издании «Военные флоты и Морская справочная книжка за 1904 год», выпускавшемся в Санкт-Петербурге, о японском флоте говорилось следующее:

«Общий обзор.

Одною из самых молодых морских держав надо признать Японию, так как собственно развитие ее флота начинается с последней Японо-китайской войны, т. е. с 1895 года. Для более ясного, однако, ознакомления с развитием японского флота он будет здесь разделен на четыре периода.

К первому периоду относится весь плавучий материал, построенный до 1884 года включительно.

Второй период занимает промежуток с 1885 года до 1894 года включительно.

К третьему периоду относятся как суда, вступившие в списки на основании усиленного судостроения, так и те призы, которые достались японцам после китайской войны, и к четвертому причислены те суда, которые будут строиться согласно с новой судостроительной программой.

Таким образом, если еще принять во внимание, что предыдущая судостроительная программа была разработана вперед до 1904 года, каждый из первых трех периодов охватывает промежуток времени около 10 лет. Общая характеристика каждого периода такова:

I период (до 1884 года). В первый период японское правительство в своем распоряжении имело самое ограниченное число судов. Согласно поданной в 1888 г. контр-адмиралом Аюга записки, в 1884 году можно было насчитать 6–7 судов, более или менее годных для боевых целей. Было немало парусных военных джонок, числившихся в списках флота. Если, однако, теперь взять список японского флота, то будет видно, что это число 6–7 увеличилось до 20 судов; не надо, однако, забывать, что в списке судов, построенных до 1885 года, теперь имеется 10 судов, которые вошли сюда или перед Японо-китайской войной, или после нее (9 призов и купленный у Чили крейсер «Изуми» («Эсмеральда»)).

Среди судов первого периода находятся, напр., казематированный броненосец «Физо», весьма схожий с турецкими броненосцами «Мукадеми-хаир» и «Фехти-Буленд». И другие суда того времени, корветы «Конго» и «Хией», во время приобретения их от английских заводов считались уже несовременными. Так, например, канонерская лодка «Хошо» или броненосец береговой обороны «Тсукуба» были: первая постройки 1867 года, второй постройки 1851 года. Словом, годных для боя судов почти не насчитывалось, даже если смотреть на них глазами техники 1884 года.

II период. Если первый период назван спячкой морской силы Японии — то второй период можно назвать его пробуждением. Пробуждение это хотя и тянется около 10 лет, хотя за это время и построено только до 20 судов, по пре-

имуществу крейсеров и канонерских лодок, и до 24 минных судов разных размеров, тем не менее сравнительно медленное приобретение сознания о первенствующей важности флота для островного государства идет замечательно правильно в смысле параллельного расширения портов и верфей. Заказывая суда по преимуществу за границей, японское правительство в то же время понимает, насколько важно иметь специалистов, мастеровых из собственных подданных, а потому часть судов строится на единственной вначале верфи в Иокосуко, а затем и в Куре.

III период. С 1895 года до настоящего времени японская морская сила поднялась до апогея своего развития. Развитие это было вызвано желанием поскорее занять первенствующее место на Дальнем Востоке, дабы возможно было без особой боязни для себя вступить в единоборство с заинтересованными на Востоке державами. Непомерно высокие налоги, предъявленные народу для выполнения задуманных планов, не преминули, однако, показать себя, и заметное для последнего года ослабление в судостроении нельзя приписать ничему другому, как полной некредитоспособности государственной казны.

Бюджет.

В 1880 году бюджет морского министерства был несколько более 3 миллионов иен (иена тогда была приблизительно равна одному серебряному рублю. — А. III.). В 1893 году он впервые перешел за границы 10 миллионов, а затем его рост до того быстро идет в гору, что даже трудно верится, что это было возможно. Если попутно взять общий рост государственного бюджета, то из этого видно, что, несмотря на его весьма быстрый рост (за 2 года втрое), морское министерство поглощает все больший процент, увеличиваясь за те же 2 года в 6 раз. Однако такие усилия не могли быть долговременными, и за финансовый год 1900/01 расходы морского министерства вновь приплы к величине несколько меньшей 1895/96 финансового года.

К 1902 году судостроительные программы заканчивались, и правительство было озабочено, где достать деньги на дальнейшее увеличение флота, ибо хорошо сознавало, что для сохранения занятого Японией положения нельзя отстать, а, напротив, надо продолжать идти в голове всех заинтересованных на Востоке. Требовалось вновь 150 мил-

лионов иен на выполнение программы, разработанной на 10 лет — 1904–1913 гг.

По этой программе, которая делится на основную и дополнительную, предлагается обогатить японский флот 46 судами с общим водоизмещением в 123 800 тонн. В этом числе намечены следующие суда:

Броненосцев	по 16 000 тонн	— 3
Броненос. крейс.	по 11 000 тонн	— 3
то же	по 6800 тонн	— 4
Крейсер. II клас.	по 5000 тонн	— 2
Истребителей	по 375 тонн	— 6
Минон. I клас.	по 150 тонн	— 6
Минон. II клас.	по 110 тонн	— 16
Подводн. лодок	по 120 тонн	— 16
Всего		46 судов

Из вышепереименованных кораблей часть (основная программа) должна была строиться на иностранных верфях, а часть (дополнительная программа) на отечественных заводах...

Из этой программы в настоящее время, т. е. 1 января 1904 года, один броненосец действительно находится уже в постройке, а 2 крейсера по 6800 тонн уже куплены, в виде «Нишин» и «Кануга».

Попутно с постройкой также были приняты меры к расширению имеемых военных портов Иокосуко, Сасебо, Куре и устройству новых в Майзуру и Оминато. Но кроме этих первоклассных портов создан еще целый ряд портов-убежищ и минных станций.

На основании всего вышесказанного приведенный ниже быстрый рост бюджета морского министерства явится вполне ясным...

«Справочная книжка» стала поводом для новых тревог Макарова. Однако в Морском ведомстве к его озабоченности японскими кораблестроительными программами отнеслись довольно спокойно:

— Ваше превосходительство, разве может государство, да еще такое, как Япония, тратить на военный флот треть своего государственного бюджета?

— Конечно, может. Да Япония и тратит его: 1897 год — свыше 78 миллионов иен из 240 бюджетных. Тридцать

два с половиной процента. Уже одно это должно нас тревожить.

— Так в чем вам, Степан Осипович, видится опасность?

— А в том, что речь идет не о Мировом океане, а только о водах Дальнего Востока. А там наше Приморье, каторжный Сахалин, Камчатка. И еще до конца не выстроенная порт-артурская крепость, наконец.

— Но Токио не выдержит бремени таких расходов на кораблестроительные программы. Столько в процентном отношении на создание боевых кораблей не тратила даже владычица морей Британия в свои лучшие годы.

— Возможно, что и не выдержит. Но к тому году, когда государственная казна Японии урежет бюджетные субсидии морскому ведомству, у Токио будет большой современный военный флот.

— Но его надо будет еще построить. А это дело времени и дипломатических игр.

— А в далеко смотреть не надо. Уже сейчас японский флот заметно сильнее нашего флота Тихого океана. Даже сравнительный анализ можно не проводить.

— Мы можем усилить нашу Тихоокеанскую эскадру за счет балтийских кораблей. Не так ли?

— Конечно, можем. Но с Балтики на Дальний Восток надо еще успеть вовремя прийти. И где базироваться балтийцам там, скажите на милость?

— Как где? В Порт-Артуре, разумеется. Есть еще Владивосток с прекрасной бухтой Золотой Рог.

— Золотой Рог действительно хорош для стоянки флота. Но причалов для больших броненосных судов там по сей день нет. И угля во Владивосток из Европы не навозишься...

— Угольные копи работают на Сахалине. Он дешев — работают каторжники, а не вольнонаемные люди.

— Все дело в том, что сахалинский уголь для топок боевых судов мало пригоден. Броненосец, к сожалению, — не коммерческий пароход, который и сосновые дрова может «поедать».

— Есть же еще и угольные копи на юге Маньчжурии?

— Ну и что от них пользы. В случае войны японцы пережут железную дорогу, и порт-артурские угольные склады начнут пустеть с каждым выходом эскадры в море...

Сопричастных к «японским» тревогам вице-адмирала Макарова людей в последний год его жизни оказалось совсем немного. Во-первых, войны Японии против России флотская общественность никак не ожидала. Японо-китайская война по своему размаху на суше и в море ничем особо не отличалась, и потому победа Страны восходящего солнца в Санкт-Петербурге власть предрежащих людей не озаботила.

«Успокаивающий момент» Макаровым хорошо понимался. Сам тому был не раз свидетель и прямой участник. Броненосный флот Балтики на Кронштадтском рейде во время смотров выглядел внушительно. Столь же успокаивающе во время морских торжеств выглядел и Севастопольский рейд. Флоту ли России не побеждать в случае необходимости в морях далекого от столицы Востока?

Мало, слишком мало оказалась единомышленников у Степана Осиповича в те один-два года перед большой войной на Дальнем Востоке, в которую Российская империя «вкатывалась» неподготовленной. Но все же единомышленники у кронштадтского главноуправляющего были.

Вывод вице-адмирала Макарова, сделанный в докладе морскому министру вице-адмиралу Ф. К. Авелану о том, что активные действия японцев против России на Дальнем Востоке, вероятнее всего, начнутся с «нападения на русский флот с целью его уничтожения», получил теоретическое подтверждение. Вряд ли автор ожидал получить в своих тревогах именно такую поддержку.

А дело было так. В Морской академии в 1902–1903 годах проводилась стратегическая игра. В ней принимали участие профессора и слушатели академии. Разыграв на карте ситуацию, когда Япония первой нападает на Россию, участники стратегической игры и сделали вывод, полностью подтверждавший своими расчетами макаровский.

Когда результаты командно-штабной игры на дальневосточном театре военных действий доложили морскому министру вице-адмиралу Авелану и его заместителям, это произвело на них шокирующее впечатление. И понятно почему: главный командир Кронштадта своими докладными записками у флотского начальства, что называется, «сидел в печенках».

Однако профессора и слушатели Морской академии ошиблись в своих ожиданиях. Письменное заключение о

результатах стратегической игры было отправлено на хранение в министерский архив.

Тревогу бил и младший флагман порт-артурской эскадры контр-адмирал П. П. Ухтомский. Он писал в столицу, что будущий театр войны на Желтом море никак не изучается:

«...Корабли эскадры... кроме Дальнего и бухты Десяти Кораблей, никуда не ходили, берегов наших не знают. Артиллерийские стрельбы ведутся редко, и при этом стреляют больше по стоящему судну-мишени, чем по буксируемому...»

Тот же контр-адмирал Ухтомский, говоря о взаимодействии эскадры с гарнизоном порт-артурской крепости, замечал в своих мемуарах:

«Когда началась война, наши миноносцы боялись подходить к нашим берегам, опасаясь быть расстрелянными своими же береговыми батареями...»

Говоря о неподготовленности русского флота на Тихом океане к войне с Японией, командир эскадренного броненосца «Севастополь» капитан 1-го ранга Н. О. Эссен заявил штабным работникам царского наместника на Дальнем Востоке:

— Весь строй нашей судовой жизни очень далек от боевых условий. Мы не учимся воевать в море...

Еще резче, но уже после проигранной войны, сделал схожее заявление один из чинов Морского ведомства, уязвленный небывалым поражением российского флота при Цусиме:

— Наш современный в Русско-японской войне флот представлял в смысле тактической подготовки нечто вроде морской милиции, но не регулярной военной силы...

Однако было бы большой исторической несправедливостью утверждать, что командование армейских и флотских сил России на Дальнем Востоке не ожидало войны с Японией. Это было совсем не так. Тот же адмирал Е. И. Алексеев 13 января 1904 года телеграфировал министру иностранных дел графу В. Н. Ламсдорфу следующее:

«Существующее разногласие между Россией и Японией вполне выяснено, способа для достижения соглашения взаимной уступчивостью нет: вооруженное столкновение с Японией неизбежно, можно только отдалить его, но не устранить».

Из этой телеграммы видно, что царский наместник, две недели спустя назначенный императором Николаем II главнокомандующим вооруженными силами России на Дальнем Востоке, реально оценивал ситуацию. Он предлагал предпринять некоторые меры по повышению боевой готовности русской армии и флота Тихого океана.

Приказ царского наместника готовить к переводу на военное положение морские крепости Порт-Артур и Владивосток получили в начале января 1904 года. Одновременно началась разработка инструкций по охране броненосных кораблей порт-артурской эскадры на внешнем рейде. Она вводилась в действие приказом адмирала Алексеева.

В результате русские миноносцы впервые выходят в Желтое море для несения дозорной службы. Когда такая весть дошла до Кронштадта, то его главный командир, не сдерживаясь перед стоявшими в его кабинете гарнизонными офицерами, в сердцах бросил:

— Наконец-то! Наконец-то в Порт-Артуре вспомнили о войне! Но поздновато вспомнили, не дай бог...

Отечественная история отдаст должное флотоводцу Степану Осиповичу Макарову сразу после его гибели и окончания Русско-японской войны. В том числе за то, что он, не щадя сил и не думая о карьере, бил во все колокола тревогу. Однако его голос не был услышан теми, в чьих руках были дипломатия, армия и флот. Вице-адмирал Макаров так и остался до последних дней своих «чужим» в императорском окружении.

Своими тревогами Степан Осипович много раз делился с друзьями по флотской службе, научным интересам, общим заботам. Одним из них был барон Фердинанд Фердинандович Врангель из знаменитого в истории России рода Врангелей.

— Степан Осипович, вы опять штудлируете справочную морскую книжку? И все в одном ее разделе — японском?

— Как не штудлировать, Фердинанд Фердинандович. То, как Япония строит себе военный флот, просто поразительно. Заказывают англичанам только современные броненосцы. Старье не покупают. Китайские призы готовы сдать на лом хоть сейчас.

— Тревожно все это. Согласен.

— Еще как тревожно. С каждым годом соотношение морских сил на Дальнем Востоке для России меняется не в нашу пользу.

— Согласен, Степан Осипович. Японцы новые базы для флота строят, а наши фортификаторы все до ума порт-артурскую крепость довести не могут.

— А про Владивосток совсем забыли. Флот Тихого океана не может обойтись одной обустроенной гаванью.

— Конечно, не может. Взять Балтику — Кронштадт, Ревель, Свеаборг, столица. А сколько мест временного базирования для кораблей.

— Японцы обустроили в базовом отношении свое внутреннее море. Майзуру становится противником Владивостока. Сасебо — Порт-Артура, от него до Кореи рукой подать. А Оминато — против Сахалина, на котором русскому миноносцу второго класса негде стать у пирса.

— Вы, Степан Осипович, опять были на приеме у морского министра?

— Был, да что толку. Одни успокаивающие фразы высказывались и им, и его чиновниками. Хотя все люди не без флотского опыта. По биографиям — знающие.

— Но ведь им-то сам бог велел вперед заглядывать. В будущее российское на Востоке.

— Они туда еще посмотрят. Когда война вокруг Порт-Артура в одну ночь пыхнет...

Тем временем с Японских островов из российского посольства в Санкт-Петербург приходили все более тревожные донесения. Теперь к ним все чаще и чаще прикладывались вырезки из газет с переводом на русский. Так, в одной из крупнейших и популярнейших газет «Ниппон Симбун» анонимный автор писал:

«Я как военный стою за войну. Экономические соображения не должны играть роли, раз затронута честь государства...

Нынешние отношения с Россией должны окончиться войной. Театром войны будет пространство от корейской границы до Ляодунского полуострова. Наша армия знает эти поля...

Напрасно думают, что война будет продолжаться 3–5 лет. Русская армия уйдет из Маньчжурии, как только флот русский будет разбит...»

Действительно, все было так, как предрекал анонимный автор на страницах «Ниппон Симбун». Фактически точку в Русско-японской войне поставило Цусимское морское сражение, ставшее небывалой трагедией для российского военного флота.

На страницах японских газет были и более воинственные публикации. Так, в одном из номеров газеты «Ници-Ници» появился откровенно провокационный лозунг, звучавший как самурайский клич:

«Бейте и гоните дикую орду! Пусть наше знамя водружится на вершинах Урала!»

Как готовились в Японии к нападению на порт-артурскую крепость, лучше всего свидетельствуют дневниковые записи одного из офицеров императорского флота:

«2 февраля

Я только что вернулся с нашего прощального праздника. Было очень пасмурно. Но... теперь не время заполнять дневник подобными вздорными замечаниями: скоро можно будет занести в него кое-что получше, как только гром грянет! Он действительно грянет и, судя по словам командира, — при посредстве нашей флотилии...

Мы идем к Порт-Артуру или его окрестностям. Ну, а эти места знаем мы прекрасно. В одну зиму мы были там по крайней мере раз двадцать. Каждая бухта, каждый маяк знакомы мне, как будто они уже японские...

«Сасебо, 4 февраля

Сасебо, город и бухту, совершенно нельзя узнать. Все переполнено войсками, а в бухте еле умещаются пароходы, перевозящие наших солдат. Ежедневно ходят транспорты к Фузану и Мазампо. Но главные силы высадятся выше, в Корею, для того чтобы избежать отвратительных дорог».

«5 февраля

Гроза разразилась. Правительство прервало всякие дипломатические отношения с Россией...

Завтра утром эскадра выходит в море. Куда она пойдет, неизвестно. Но мы думаем, что в Порт-Артур или в его окрестности...

Жизнь в старом Сасебо стала совсем неузнаваемой. Но это ненадолго: в скором времени он совершенно опустеет. Сегодня мы сдадим на верфь свои старые торпеды и получим совсем новые. Из старых мы уже слишком много стре-

ляли, и на последних учениях многие давали осечку. Осечка в серьезном деле лицом к лицу с русскими! Если бы со мной случилось что-нибудь подобное, я пустил бы себе пулю в лоб. Сегодня вечером, я надеюсь, мы получим бронзовые сигары и завтра рано поутру выйдем на пробную стрельбу».

«Желтое море, 6 февраля

Сегодня утром весь флот покинул Сасебо. Куда мы идем, никому не известно, так как сигналов еще не было и все следуют за флагманским кораблем. Но, судя по курсу, мы идем к Порт-Артуру...

На линейных судах делаются приготовления к бою. Перила снимаются, что очень благоразумно со стороны адмирала. Он боится, что в суете забудут что-нибудь. Нам на наших лодках нечего особенно готовиться, надо только зарядить торпеды да запастись снарядами для орудий».

«Острова Митау, 9 февраля, вечером

Наконец-то я выбрал минуту, чтобы записать все мною пережитое, о чем я не помышлял три дня тому назад. Хотя я устал как собака, но постараюсь изложить все произошедшее толково и последовательно. Вчера вечером флот встал на якорь недалеко от Хайянтау. Торпедные суда получили приказ остановиться около флагманского судна. Контрминоносец взял на буксир остальные торпедные суда, что удалось, несмотря на волнение. Вслед за тем раздался сигнал; командир всей флотилии и командиры торпедных судов были немедленно вызваны на флагманский корабль. Было ясно, что мы первыми подыдем оружие, которым мы так гордимся. Я думаю, что русские и в мыслях не имеют, что мы уже начинаем.

Я слышал в Сасебо, что мы не будем заранее объявлять войну, так как это совершенно непонятный, глупый европейский обычай».

Далее дневниковые записи японского флотского офицера сообщают следующее:

«Перед адмиралом лежала карта Желтого моря и специальная карта Порт-Артура. Мы все сели вокруг стола, и штабной офицер дал каждому из нас план рейда и гавани Порт-Артура, на котором было подробно указано все положение русской эскадры и место каждого корабля. Офицеры второй флотилии получили планы Талненванской бух-

ты и Дальнего. Адмирал сказал нам... приблизительно следующее:

— Господа! Вы должны сегодня вечером или сейчас же после полуночи, — точное время я предоставляю — напасть на русскую эскадру в Порт-Артуре и в Дальнем. По всей видимости, все корабли, даже линейные, будут стоять на порт-артурском рейде, но некоторые могут находиться в Дальнем, почему я и посылаю туда вторую флотилию.

— На плане порт-артурского рейда, который каждый из вас только что получил, — продолжал адмирал, — точно отмечено место стоянки (каждого. — *А. Ш.*) русского судна. План этот снят нашим штабным офицером, ездившим переодетым в Порт-Артур. По его мнению, враг не подготовлен встретить наши нападения, так как ждет объявления войны с нашей стороны».

Адмирал Хейхатири Того был прав: в порт-артурской крепости ожидали не внезапного нападения, а официального объявления войны, которая должна была вестись по европейским правилам с известным джентльменским набором государственных заявлений.

Империя на Японских островах прервала свои дипломатические отношения с Россией 24 января 1904 года. В тот день полномочному российскому посланнику в Токио барону Розену было предложено вместе с миссией незамедлительно покинуть столицу Страны восходящего солнца. По сути дела, это было неофициальным объявлением войны.

В тот же день японский посол в Санкт-Петербурге Курино, отзывавшийся из России, получил от своего шефа барона Комуры телеграмму следующего содержания:

«Японское правительство решило окончить ведущиеся переговоры, принять такое независимое действие, какое признает необходимым для защиты своего угрожаемого положения и для охраны своих прав и интересов».

Официальное же объявление войны из Токио поступило только 27 января. Манифест императора-микадо Страны восходящего солнца по поводу начала войны с Россией был обнародован 29 января. Спустя некоторое время с ним могли ознакомиться и в Санкт-Петербурге. Указ японского императора гласил:

«Мы, милостью небес, Император Японии, с незапамятных времен сидящий на троне, занимаемом тою же динас-

тием, объявляем этим манифестом всем нашим верным и храбрым подданным следующее.

Мы этим объявляем войну против России, и Мы повелеваем нашей Армии и Флоту всеми их силами производить нападения на эту империю, и Мы то же приказываем всем нашим начальствующим лицам — употребить все усилия в исполнении своих обязанностей, согласно их власти, чтобы достигнуть национальной цели всеми средствами в границах международных законов.

Мы всегда считали необходимым для международных отношений и ставили себе постоянной целью способствовать мирному развитию цивилизации Нашей Империи — укрепить Наши дружеские связи с другими Государствами и установить такое положение дел, которое бы ручалось за продолжительность мира на Дальнем Востоке и обеспечивало будущую безопасность Нашего государства, не затрагивая интересы и права других Держав. Наши ответственные власти также исполняли свои обязанности согласно Нашей воле, вследствие чего Наши дружеские отношения с Державами постоянно усиливались.

Вот почему, совершенно против Нашего ожидания, к несчастью, дошли до открытой неприязни к России.

Неприкосновенность Кореи — постоянная забота Нашей державы, не только благодаря нашим традиционным отношениям с этой страной, но тоже потому, что отдельное существование Кореи необходимо для безопасности Нашего государства.

Несмотря на это, Россия, пренебрегая ее дружескими трактатами с Китаем, и повторениями обещаний другим державам, — все еще занимает Манджурию, укрепляет свою власть в этих провинциях, решив их окончательно присоединить, а так как взятие Манджурии Россией сделало бы невозможным сохранение неприкосновенности Кореи и вдобавок принудило бы бросить всякую надежду на мир на Дальнем Востоке, Мы, ввиду этих обстоятельств, решили выяснить эти вопросы переговорами и этим обеспечить постоянный мир.

Ради этих целей Наши уполномоченные по Нашему приказанию обратились к России с предложениями и многочисленные совещания по этому поводу велись в продолжении шести месяцев.

Однако же Россия никогда не встречала такие предложения в примирительном духе, но своим умышленным замедлением оттягивала решение вопроса и при кажущемся желании мира с одной стороны — увеличивая, с другой стороны, свои морские и сухопутные силы — искала возможности выполнить свои собственные эгоистические цели.

Мы никак не можем допустить, чтобы Россия думала вначале серьезно о мире. Она отклонила предложения Нашего Правительства: неприкосновенность Кореи в опасности. Жизненным интересам Нашей империи грозит опасность, то обеспечение будущего, которое нам не удалось получить мирными переговорами, мы можем теперь только добиться призывом к оружию.

Наше глубокое желание, чтобы преданностью и храбростью наших верных подданных постоянный мир был скоро возвращен и слава Нашей страны сохранена».

Официальная церемония объявления войны России в Стране восходящего солнца внешне выглядела сдержанно. 29 января в дворцовых покоях японской столицы города Токио — в залах Кенджо, Ко-рей-ден и Ками-доно — были совершены богослужения и собравшимся прочитан императорский манифест.

С той же целью обер-гофмаршал принц Инакура Томо-сада был отправлен микадо в особо почитаемый храм Исе, где кроме участия в богослужении по поводу объявления войны совершил поклонение гробницам Джимму-Денно, где покоились останки основателя правящей династии на Японских островах и Коменя — отца нынешнего микадо.

Официальным объявлением войны Японии в России явился императорский манифест от 27 января 1904 года. Вот его полный текст:

«Высочайшие манифест

Божиею поспешествующею милостию

Мы, Николай Второй,

Император и Самодержец Всероссийский, Московский, Киевский, Владимирский, Новгородский, Царь Казанский, Царь Астраханский, Царь Польский, Царь Сибирский, Царь Херсонеса Таврического, Царь Грузинский, Государь Псковский и Великий Князь Смоленский, Литовский, Волынский, Подольский и Финляндский, Князь Эстляндский, Лифляндский, Курляндский и Семигаль-

ский, Самогитский, Белостокский, Карельский, Тверский, Югорский, Пермский, Вятский, Болгарский и иных; Государь и Великий Князь Новгорода низовские земли, Черниговский, Рязанский, Полоцкий, Ростовский, Ярославский, Белозерский, Удорский, Обдорский, Кондинский, Витебский, Мстиславский и всея Северные страны Повелитель; и Государь Иверский, Карталинские и Кабардинские земли и области Армянские; Черкасских и Горских Князей и иных Наследный Государь и Обладатель; Государь Туркестанский; Наследник Норвежский, Герцог Шлезвиг-Голстинский, Стормарнский, Дитмарсенский и Ольденбургский, и прочая, и прочая, и прочая.

Объявляем всем Нашим верным подданным.

В заботах о сохранении дорогого сердцу Нашему мира, Нами были приложены все усилия для упрочения спокойствия на Дальнем Востоке. В сих миролюбивых целях Мы изъявили согласие на предложенный Японским Правительством пересмотр существовавших между обеими Империями соглашений по Корейским делам. Возбужденные по сему предмету переговоры не были, однако, приведены к окончанию, и Япония, не выждав даже получения последних ответных предложений Правительства Нашего, известила о прекращении переговоров и разрыве дипломатических отношений с Россиею. Не предуведомив о том, что перерыв таковых сношений знаменует собой открытие военных действий, Японское правительство отдало приказ своим миноносцам внезапно атаковать Нашу эскадру, стоявшую на внешнем рейде крепости Порт-Артур.

По получении о сем донесения Наместника Нашего на Дальнем Востоке Мы тотчас же повелели вооруженною силою ответить на вызов Японии.

Объявляя о таковом решении Нашем, Мы с непоколебимою верою в помощь Всевышнего и в твердом уповании на единодушную готовность всех верных наших подданных встать вместе с Нами на защиту Отечества призываем благословение Божие на доблестные Наши войска армии и флота.

Дан в Санкт-Петербурге в двадцать седьмой день Января в лето от Рождества Христова тысяча девятьсот четвертое, Царствования же Нашего в десятое.

На подлинном Собственною Его Императорского Величества рукою подписано:

Николай».

После обнаружения этого манифеста в городе на Неве состоялась торжественная официальная церемония. 27 января, в 4 часа дня, в столичном Зимнем дворце состоялся «Высочайший выход к молебствию» по случаю объявления войны с Японией. Государь император Николай Александрович Романов был встречен собравшимися, среди которых было много военных людей, с «неописуемым восторгом». В стенах исторического дворца Российской империи долго гремело единодушное «ура!».

Так на заре XX столетия началась Русско-японская война 1904–1905 годов.

Известно, как на это отреагировал министр иностранных дел России граф В. Н. Ламсдорф, разбуженный ночью с 26 на 27 января. Стоя в халате, глава российского внешнеполитического ведомства, прочитав телеграмму царского наместника на Дальнем Востоке адмирала Алексеева о нападении японских миноносцев на русскую эскадру на внешнем рейде Порт-Артура, в сердцах бросил одну-единственную фразу, ставшую в истории крылатой:

— Доигрались-таки!..

Копию той же телеграммы рано утром получил и главный командир Кронштадта вице-адмирал Макаров. В отличие от российского министра иностранных дел Степан Осипович высказался перед подчиненными более сдержанно:

— Случилось то, что должно было случиться. Не поздно, а слишком рано.

Помолчав, Макаров добавил к сказанному:

— Теперь жизнью российского флота будет боевая работа. К чести нашего с вами Андреевского флага...

Когда кронштадтский главнокомандующий появился в крепостном штабе, то его работники удивились строгой серьезности не только в лице, но и в самой фигуре, походке адмирала. Первым его приказанием дежурному офицеру было:

— Принесите мне в кабинет карты порт-артурской крепости и морей Японского и Желтого.

Второй макаровский приказ звучал так:

— Прикажете объявить на кораблях, в крепостных ротах и рабочих командах о начале войны нашей державы с

Японской империей. В церквях Кронштадта и на судах отслужить подобающие молебствия. Сам я буду присутствовать на церемонии в городском храме...

Глава десятая

Начало войны с Японией

Макаров во все колокола бил тревогу, предостерегая уже не о неизбежности войны на Востоке, а о необходимости уберечь флотские силы от внезапного нападения японцев. А в кабинетах Морского министерства, в Зимнем дворце, в дипломатическом ведомстве продолжали рассуждать о том, что японцы «не посмеют первыми напасть на русский флот».

Молчал телеграф, связывавший столицу с далеким Порт-Артуром. Там тоже все дышало благодушием, шедшим прежде всего от царского наместника на Дальнем Востоке адмирала Е. И. Алексеева, внебрачного сына императора Александра II. Он тоже «не видел» последних приготовлений Токио к войне.

Преступным являлось и то, что японских приготовлений к войне «упорно не видели» и в Военном, и в Морском ведомствах России. Военный министр генерал от инфантерии Куропаткин продолжал считать, что реальной опасности для государства на Востоке нет и пока не предвидится.

Потом скажут, что автор «весьма секретного письма» как будто глядел в воду порт-артурской гавани. В ночь с 26 на 27 января 1904 года японские миноносцы внезапно и, по сути дела, беспрепятственно атаковали русскую тихоокеанскую эскадру, мирно стоявшую на незащищенном внешнем рейде Порт-Артура, не имея даже противоминных сетевых или боновых заграждений.

Ночному нападению на внешний рейд Порт-Артура предшествовал секретный приказ, который получил из Токио командующий Соединенным флотом вице-адмирал Хейхатиро Того. Полученный приказ не давал ему ни дня на размышления и на какие-либо приготовления. Войну на море против России приказывалось начать без промедлений в эту же ночь.

Того немедленно собрал на своем флагманском броненосце командиров кораблей и отдал им, в свою очередь, следующие распоряжения:

— Мною из столицы получен приказ начать войну. Я предлагаю вам теперь же со всем флотом направиться в Желтое море. Там мы атакуем суда неприятеля, стоящие в Порт-Артуре и Чемульпо.

Хейхатиро Того оглядел присутствовавших на военном совете своих помощников, командиров броненосных кораблей и отрядов легких минных сил. По выражению лиц флотоводец понял, что все готовы сразиться с противником и что война с Россией для них давно решенный вопрос. Командующий Соединенным флотом Страны восходящего солнца продолжил свою краткую речь:

— Начальнику четвертого боевого отряда контр-адмиралу Уриу со своим отрядом и девятому и четырнадцатому отрядам миноносцев предписываю без промедления идти в Чемульпо.

Контр-адмирал С. Уриу встал из-за стола и в знак признательности за оказанное в начинающейся войне высокое доверие отвесил поклон полновластному командующему флотом. Хейхатиро Того продолжил, обращаясь к Уриу:

— На всякий случай вы получаете усиление. По пути к вашему отряду присоединится крейсер «Асамо».

— Моя задача в Чемульпо?

— Атаковать в этом корейском порту неприятельские корабли. А также охранять высадку армейских войск в Чемульпо со стороны моря.

— По последним донесениям из Чемульпо, там находятся не только русские военные суда.

— Итальянцы, американцы и кто там еще есть в нашу войну с Россией вмешиваться не будут. Этому есть полная дипломатическая гарантия.

Контр-адмирал Уриу, не задавая больше вопросов, сел на свое место за столом. Командующий Соединенным флотом продолжил:

— Сам я, по воле священного микадо, с первым, вторым и третьим боевыми отрядами вместе с отрядами истребителей пойду прямо в Порт-Артур. Отряды миноносцев ночью атакуют русские суда, стоящие на внешнем рейде. Атаковать же броненосной эскадрой неприятеля я

предполагаю на следующий день. Все, господа адмиралы и офицеры.

Собранные на флагманском корабле командиры японских морских сил встали. Вице-адмирал Хейхатири Того напутственно сказал им:

— Русские в Порт-Артуре по своей европейской наивности не ожидают на них нападения. Это прекрасно. Это одно из слагаемых боевой удачи японского самурая. А мы все по происхождению из касты самураев...

В ночь на 27 февраля порт-артурская эскадра стояла скученной на внешнем рейде морской крепости по диспозиции не военного, а мирного времени. Уже одна такая беспечность была преступной. Экипажи в полном составе находились на кораблях, на которых были заряжены все орудия, кроме крупнокалиберных — башенных. Вахта каких-либо дополнительных указаний по случаю тревожного времени не получала. На судах эскадры, как обычно, горели штаговые и кормовые огни.

В ту ночь в морском дозоре находились два эсминца: «Расторопный» и «Бесстрашный». На первом из них (и, возможно, на втором) торпедные аппараты не были заряжены. Оба миноносца несли дозор с открытыми отличительными огнями.

Подходы к внешнему рейду со стороны моря освещались мощными прожекторами с эскадренного броненосца «Ретвизан» и крейсера «Паллада». К тому же каждое стоявшее на якоре судно несло отличительные огни. Так что различить место стоянки русской эскадры на внешнем рейде в темную ночь не составляло больших трудов.

Самой большой оплошностью русской стороны в ту ночь оказалось то, что дежурные крейсера эскадры — «Аскольд» и «Диана», вместо того чтобы быть в море, находились только в готовности на случай выхода по тревоге.

В своих воспоминаниях о деятельности 1-й Тихоокеанской эскадры и морских команд во время осады порт-артурской крепости капитан 1-го ранга М. Бубнов писал:

«Выходило так, что, с одной стороны, принимают меры предосторожности, с другой — нет. С судов свезли все деревянные предметы, а сетей против торпед не привязывают. Две или три последние ночи перед атакой японцев суда наши готовились по вечерам к отражению торпедной атаки,

но сети все-таки не привязывали. Наоборот: на «Полтаве» адмирал Старк приказал отвязать сети и при этом сказал:

— Не возбуждайте тревоги.

А на «Севастополе» привязку сетей остановил. Не приказано было даже заряжать больших орудий, так как без выстрела разрядить их нельзя».

После войны относительно «сомнительных» приказаний вице-адмирала Старка тех последних мирных дней ходило много толков, вплоть до обвинения его в измене. Однако такие странные приказания начальника порт-артурской эскадры объяснились довольно просто. Они были вызваны атмосферой благодушия и беспечности, которая царила в штабе царского наместника адмирала Алексеева. Там войну теоретически ожидали, но в реальность ее мало кто верил.

На флагманском броненосце «Петропавловск» в 23 часа 26 февраля закончилось совещание командиров кораблей эскадры. Оно проходило у вице-адмирала О. В. Старка. На совещании обсуждались мероприятия против возможного нападения японцев. Прощаясь с офицерами, начальник морского штаба царского наместника на Дальнем Востоке контр-адмирал В. К. Витгефт напутственно сказал:

— Войны с Японией, господа, не будет. Можете быть в этом полностью спокойны.

Один из командиров броненосцев не приминул спросить:

— Позвольте спросить, почему вы в этом так уверены?

— Да потому, что не японцам махать своим самурайским мечом перед лицом Российской империи. Японию должна устрашать только одна ее военная мощь...

Между тем японский Соединенный флот во всей своей силе прямым курсом приближался к цели, к Ляодунскому полуострову. В авангарде главных сил вице-адмирала Хейхатири Того шел быстроходный отряд из легких крейсеров и миноносцев. Вслед за ними шли эскадренные броненосцы и броненосные крейсера. Желтое море еще никогда не видело такой мощной корабельной армады.

На всем своем пути от Японских островов к Порт-Артуру японский Соединенный флот никаких препятствий не встретил. Равно как и разведывательных судов противной стороны из дальних дозоров. А им бы следовало со всей бдительностью сторожить дальние подступы к Ляодуну. На то она и готовящаяся война, чтобы бдить врага.

По пути отряд контр-адмирала С. Уриу, состоявший из пяти крейсеров, восьми миноносцев и трех транспортов с десантными войсками, отделился от главных сил и повернул вправо, к побережью Кореи. Путь отряд держал в порт Чемульпо.

Вечером главные силы Хейхатиро Того остановились у острова Роунд, в 44 милях от главной базы русского флота Тихого океана. На флагманском корабле командующего — эскадренном броненосце «Микаса» был поднят сигнал о начале первой боевой операции в войне на море.

Будущий военный кумир Страны восходящего солнца XX столетия разделил свои истребители на два больших отряда. Первый состоял из десяти единиц и пошел к Порт-Артуру. Второй отряд истребителей, состоявший из восьми миноносцев, отправился в порт Дальний (по-китайски — Талиенван).

Такое разделение сил свидетельствовало о том, что флотоводец Страны восходящего солнца не имел от своей разведки точных сведений о местоположении русских кораблей. Или, скорее всего, японские шпионы, наблюдавшие выход порт-артурской эскадры на внешний рейд, не сумели передать такую важную оперативную информацию в штаб Хейхатиро Того.

Напрасная посылка значительной части быстроходных миноносцев к порту Дальний, где русских кораблей в тот день не было, привела к разделению флотилии истребителей, что способствовало значительному ослаблению атакующих сил японцев, совершавших ночное, внезапное, нападение на внешний рейд порт-артурской крепости. В противном случае боевых потерь на русской Тихоокеанской эскадре могло оказаться значительно больше.

При движении к Порт-Артуру японские миноносцы, шедшие с выключенными ходовыми огнями, обнаружили по отличительным огням русские дозорные миноносцы «Бесстрашный» и «Расторопный». Вражеские истребители удачно уклонились от них примерно в 20 милях от островка Кеп. Готовые к атаке японские корабли-торпедоносцы незамеченными подошли к якорной стоянке броненосцев и крейсеров противника.

Ориентируясь по маякам (они не были потушены) и прожекторам двух русских кораблей, освещавших подходы к внешнему рейду Порт-Артура, командиры миноносцев япон-

цев точно определили место стоянки русских кораблей. Подошли миноносцы к ней с большой точностью, и внезапная минная (торпедная) атака в ночи обещала быть успешной.

Порт-артурская эскадра стояла на внешнем рейде крепости в количестве 16 выпелов по диспозиции мирного времени. Это были эскадренные броненосцы «Петропавловск» (флагманский корабль), «Полтава», «Севастополь», «Ретвизан», «Победа», «Пересвет» и «Цесаревич», крейсера 1-го ранга «Баян», «Паллада», «Диана» и «Аскольд», крейсера 2-го ранга «Новик», «Боярин» и «Джигит», канонерская лодка «Забияка» и военный транспорт «Ангара». Корабли стояли в четыре линии на расстоянии двух кабельтовых друг от друга.

Атака японских миноносцев началась в 23.30 и продолжалась больше часа. Так началась Русско-японская война 1904–1905 годов на Желтом море и закончилась в Цусимском проливе.

Однако желаемого результата нападавшие не получили. Как только неприятель был обнаружен, с русских кораблей открыли интенсивный огонь из орудий малого калибра по силуэтам японских миноносцев. Это свидетельствовало о том, что на Тихоокеанской эскадре, несмотря на все начальственное благодушие относительно того, быть или не быть войне России с Японией, готовились к возможному внезапному нападению.

Если бы русские дозорные миноносцы обнаружили подход неприятеля к Порт-Артуру и вовремя предупредили об этом свою эскадру, то все в ту ночь могло сложиться иначе. Всего, по японским данным, миноносцы выпустили по противнику 16 торпед. Некоторые из них, как потом выяснилось, выстреливались в спешке с невыдернутой чекой. В цель попало всего три торпеды. В ходе минной атаки командиры истребителей сами выбирали для себя цели для стрельбы. При выходе на внешний рейд и в ходе атак произошло несколько столкновений миноносцев друг с другом.

Нападавшие повредили эскадренные броненосцы «Ретвизан» (он первым в 23.35 получил попадание торпедой) и «Цесаревич», крейсер «Палладу». То есть те корабли, которые при отражении внезапной атаки включили мощные прожектора, что, по заявлениям японцам, облегчило им выход на цель.

Командир эскадренного броненосца «Ретвизан» в рапорте докладывал начальнику 1-й Тихоокеанской эскадры:

«26 января в 11 часов 35 минут вечера вахтенный начальник заметил два миноносца, освещенные прожектором с крейсера «Паллада». Пробил отражение минной атаки. Не успел сделать выстрела, как последовал взрыв торпеды в левой носовой части корабля. Погасло все освещение. Броненосец быстро кренился на левую сторону; пробил водную тревогу, затопил правые патронные погреба. В момент затопления погребов крен достиг уже 11 градусов, но после затопления крен уменьшился до 5 с четвертью градусов. Развел пары, кои были готовы через 45 минут. Заделываю пробоину...»

Волей судьбы «Ретвизан» и «Цесаревич» являлись самыми сильными броненосцами в составе Тихоокеанской эскадры. Они затем ремонтировались в течение полугода. Это серьезно ослабило русские морские силы, тем более что ремонт броненосцев, получивших подводные пробоины, осложнялся отсутствием в Порт-Артуре доков, могущих вместить в себя такие большие корабли.

Японские истребители с небольшими повреждениями и потерями от неорганизованного огня русских повернули в открытое для них ночное море. Они без помех направились в сторону приближавшихся главных сил Соединенного флота.

Для преследования нападавших и отражения возможной повторной атаки в море вышли крейсера «Аскольд», «Новик» и «Боярин», эскадренные миноносцы. На подступах к внешнему порт-артурскому рейду была образована дозорная цепь. Под такой охраной главные силы Тихоокеанской эскадры находились до утра.

Вице-адмирал Хейхатири Того, не зная результатов ночной атаки своих миноносцев, которые после нападения ушли к побережью Кореи, утром следующего дня подошел с главными силами Соединенного флота к Порт-Артуру. Под флагом японского флотоводца находилось 15 кораблей — 6 эскадренных броненосцев, 5 броненосных крейсеров и 4 крейсера. Цель японцев была ясна: уничтожить русские корабли, уцелевшие после ночной торпедной атаки, и после этого приступить к беспрепятственной перевозке десантных войск на материк.

Придавая исключительное значение предстоящему морскому сражению с «остатками» порт-артурской эскадры, Того приказал поднять на флагмане, броненосце «Микаса», флажный сигнал для своей эскадры:

«В этом сражении лежит решительная победа или поражение. Пусть каждый старается изо всех сил».

Японские корабли открыли огонь с дальней дистанции. Их появление на горизонте уже не было неожиданностью для противника. Русская эскадра (5 броненосцев и 5 крейсеров), хотя и с опозданием, снялась с якоря и в строю кильватерного фронта двинулась навстречу вражескому флоту, отвечая огнем на огонь. Несколько позже в огневой бой вступила крепостная артиллерия с Золотой Горы и Электрического Утеса.

Когда японский флотоводец своими глазами увидел порт-артурскую эскадру почти в полном составе, которая к тому же осыпала его флот снарядами, и тактическую невыгодность собственного положения, приказал немедленно отступить от русской крепости. Морское сражение под Порт-Артуром, продолжавшееся около 30 минут, не принесло японцам желаемого и запланированного успеха.

Вице-адмирал Того полагал, что ночная атака миноносцев прошла с большим успехом, чем это оказалось в действительности. Он надеялся без особого риска добить остатки русской броненосной эскадры, которая могла укрыться от него во внутренней порт-артурской гавани только во время прилива.

Когда же японцы столкнулись с достаточно организованным отпором со стороны русских, да еще с огнем береговых батарей, то им пришлось поспешно выходить из артиллерийского боя. Он проходил на значительной для крупнокалиберных орудий дистанции — от 47 до 25 кабельтовых.

Было заметно, что один из японских броненосцев сильно накренился, а на концевом крейсере в результате взрыва от прямого попадания снаряда возник пожар. Сильные повреждения получили эскадренные броненосцы — флагманский «Микаса», «Фудзи», «Хацусэ», «Сикосима» и крейсер «Кассуга» (вместе с крейсером «Ниссин» он был куплен Японией перед самым началом войны у Аргентины).

По японским данным, в том бою Соединенный флот потерял 3 человека убитыми и 69 ранеными. На русской эс-

кадре было убито 14 человек и 71 ранен, ее корабли получили 29 попаданий вражеских снарядов. Однако на японских кораблях боевых повреждений оказалось больше.

Первый день Русско-японской войны на море оказался тяжелым испытанием для экипажей порт-артурской эскадры, которая подверглась внезапному ночному нападению. Тяжелой потерей для флота Тихого океана стала утрата крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец», которые были заблокированы со стороны моря в порту Чемульпо японским отрядом под командованием контр-адмирала С. Уриу. Отряд состоял из броненосного крейсера «Чиода», пяти крейсеров, восьми миноносцев и трех военных транспортов («Дайрен Мару», «Хейдзе Мару» и «Отару Мару») с десантными войсками.

Оказавшись во внутренней гавани Чемульпо как в западне, командир быстроходного крейсера «Варяг» капитан 1-го ранга Всеволод Федорович Руднев решил с боем прорываться в Порт-Артур. Но это не могла сделать канонерская лодка «Кореец», которая имела гораздо меньший ход.

Приняв решение, Руднев обратился к экипажу «Варяга» со словами:

— Мы идем на прорыв и вступим в бой с вражеской эскадрой, как бы сильна она ни была. Мы не сдадим кораблей и будем сражаться до последней возможности и до последней капли крови...

В 11.45 контр-адмирал Уриу, обнаружив русские корабли, приказал подать им сигнал спустить Андреевские флаги. Не получив ответа, флагманский крейсер «Асама» первым открыл артиллерийский огонь по шедшему головным «Варягу». Когда дистанция до неприятеля уменьшилась, русский крейсер открыл из своих орудий ответный огонь.

Напряженный морской бой при Чемульпо продолжался 45 минут. Русские моряки проявили в нем высокие образцы героизма и мужества. Крейсер «Варяг», ведя огонь на два борта, нанес серьезные повреждения двум японским крейсерам — «Чиоде» и флагманскому, потопил неприятельский миноносец. Артиллеристы крейсера выпустили по врагу 1105 снарядов, получив в ответ во много раз больше.

В ходе боя «Варяг» получил большие повреждения от сосредоточенного огня шести японских крейсеров. На нем была выведена из строя почти вся артиллерия (из строя вы-

шли все восемь 47-миллиметровых палубных орудий), рулевое устройство, с трудом был потушен возникший пожар, через подводную пробоину в трюме стала поступать вода. Корабль стал заметно крениться на левый борт.

Был убит 31 член экипажа (он состоял из 557 человек), и более 190 моряков получили ранения. Больше сотни из них остались на своих боевых постах до окончания боя. Из-за отсутствия броневых щитов больше всего пострадала орудийная прислуга. Командир крейсера был ранен снарядным осколком в голову.

Когда огонь с «Варяга» заметно ослабел, капитан 1-го ранга Руднев приказал повернуть назад, на внутренний рейд Чемульпо. За ним последовала и канонерская лодка «Кореец».

В Чемульпском морском бою экипаж крейсера «Варяг» не посрамил чести российского флота. Командир корабля, ставшего легендарным, в рапорте о бое доносил:

«...С полным убеждением можно сказать, что «Варяг» благодаря удивительной стойкости, беззаветной храбрости и безупречному выполнению воинского долга офицеров и команды с достоинством поддержал честь русского флага...»

Русские корабли в гавани корейского порта Чемульпо оказались в безвыходном положении. Тогда принимается решение потопить сильно поврежденный крейсер в бухте, чтобы он не достался врагу. Но от его взрыва отказались, поскольку могли пострадать стоявшие поблизости иностранные корабли-стационары. На «Варяге» были открыты кингстоны, и в 18 часов 10 минут непожженный в морском бою русский крейсер погрузился в воду.

Канонерская лодка «Кореец» была взорвана своим экипажем на безопасном расстоянии от стационаров. Пароход «Сунгари», в первый день войны оказавшийся в Чемульпо, — сожжен и потоплен.

Русские моряки перешли на крейсера-стационары нейтральных стран. Впоследствии они были доставлены на родину, в Одессу. В российской столице героические экипажи «Варяга» и «Корейца» ожидал самый торжественный прием и встреча с императором Николаем II. Прием и званый обед состоялся в Зимнем дворце. О моряках-рудневцах много писали газеты и журналы не только России.

За этот бой командир крейсера «Варяг» Всеволод Федорович Руднев был награжден орденом Святого Георгия 4-й

степени и произведен во флигель-адъютанты. В 1905 году, став командиром 14-го флотского экипажа, он был произведен в контр-адмиралы, до конца своей жизни пользуясь большим уважением и почетом сограждан. Именем Руднева на российской земле названы гора и бухта в заливе Петра Великого.

Боевыми наградами были отмечены все офицеры «Варяга» и «Корейца». Все нижние чины стали Георгиевскими кавалерами, будучи награждены Знаками военного императорского ордена Святого великомученика и победоносца Георгия 4-й степени (Георгиевскими крестами).

10 июля 1904 года была учреждена медаль «За бой «Варяга» и «Корейца» при Чемульпо». Ею были награждены все члены экипажей героических кораблей. Для этой медали была придумана оригинальная как по форме, так и по расцветке лента, из-за чего медаль не могла носиться на колодке. Лента представляла собой расположенный вертикально Андреевский флаг.

В память о героях морского боя при Чемульпо были установлены памятники во Владивостоке на морском кладбище (туда в 1911 году были перевезены из Кореи останки погибших моряков крейсера «Варяг») и в городе Туле, на родине командира корабля-героя В. Ф. Руднева.

«Враждебные действия» японская сторона впервые начала не под Порт-Артуром и Чемульпо. 24 января в Корейском проливе, в трех милях от берега и в шести милях от корейского порта Фузан (современный Пусан), японцы захватили гражданский пароход российского добровольческого флота «Екатеринослав». В самом Фузани был захвачен пароход Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) «Мукден». Такая же участь постигает и другие русские торговые суда, волей судьбы оказавшиеся в те дни в Корейском проливе («Россия» и «Аргунь») и на рейде японского торгового порта Нагасаки.

Еще до начала войны японскими военными служившими были захвачены русские почтовые учреждения в корейских городах Фузани и Мозампо.

Итог первого дня войны был таков: эскадренные броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан», крейсер «Паллада» получили серьезные повреждения в ходе вражеской торпедной атаки и надолго вышли из строя. Россия лишилась

легкого крейсера «Варяг», канонерской лодки «Кореец» и парохода «Сунгари». Япония понесла потери гораздо меньшие. Так что война на море началась для нее успешно, чего совсем нельзя было сказать о противной стороне.

К макаровским предостережениям о грозящей беде все же придет признание. Впоследствии комиссия Морского генерального штаба проводила специальное расследование значения письма флотоводца от 26 января. Расследование явилось результатом требований российской общественности. Комиссия постаралась быть максимально объективной и сочла необходимым особо подчеркнуть в деле о названном письме следующее:

«(Письмо) навсегда останется свидетельством ума и пронизательности светлой личности С. О. Макарова, ярким примером для грядущего поколения понимания адмиралом долга службы не за страх, а за совесть».

На макаровском «предупредительном» письме сделали весьма красноречивую служебную пометку, которая и определила его дальнейшую судьбу:

«Хранить весьма секретно, копий не снимать».

...С самого начала Русско-японской войны Россию преследовали фатальные неудачи, особенно на море, на подступах к порт-артурской крепости. Общественное мнение страны в такой ситуации оказалось на редкость единодушным:

— Адмирала Макарова в Порт-Артур!

— Только Макаров сможет победить японцев на море!

— Доверить Тихоокеанский флот коменданту Кронштадта! Он настоящий флотоводец...

Даже императорское окружение теперь ясно видело, что в Кронштадте сидит человек в адмиральских эполетах, который способен изменить обстановку в войне на море в пользу России. Другого такого флотоводца тогда просто, к сожалению, не было.

Макаров сам считал, что с началом войны его место на Востоке, а не при исполнении должностей генерал-губернатора Кронштадта и командира Кронштадтского порта, пусть даже и высоко значимых в адмиральской иерархии Российского Императорского флота. Он с горечью говорил окружающим:

— Сегодня я предпочел бы служить не в Кронштадте, а в Порт-Артуре...

— Меня пошлют туда, когда дела наши станут совсем плохи...

Последние слова донес до нас биограф Степана Осиповича Ф. Ф. Врангель. Продолжение этого абзаца, не опубликованного по приказанию генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича, было следующим:

«...Наш флот и без того слабее японского, а с устройством военного порта в Порт-Артуре наши морские силы разбиты надвое, и между ними находится неприятель. Самая важная стратегическая задача — разделить неприятельские силы — решена нами в пользу Японии.

Да и притом, что бы я нашел там? Мои тактические взгляды известны: я сторонник многочисленных, однородных по типу судов и подавляющего превосходства в числе миноносцев, — я нашел бы в Порт-Артуре разнородную по составу эскадру, с несколькими броненосными колоссами, при числе минных судов, во много раз уступающем японцам.

Я всегда ратовал за необходимость флотоводцу лично много плавать в мирное время со своим флотом, чтобы вселишь во всех подчиненных сознательное усвоение его тактических взглядов, а адмирала познакомить с качествами судов и с характером их командиров; получил бы я эскадру, обученную другим начальником, да притом ради сбережения угля исполнявшую скорее гарнизонную службу, чем морскую».

Пока на Дальнем Востоке окончательно вызревала война, Степан Осипович между служебными делами в Кронштадте, написанием «предупредительных записок» выше продолжал заниматься и делами науки. Это были последние его научные заботы. Макаров пророчески скажет своему биографу Ф. Ф. Врангелю перед отъездом на Дальний Восток, в Порт-Артур:

— Неужели мои полные неудачи в организации научных исследований последних двух лет станут предвестниками бед на войне?..

Действительно, великого ученого в адмиральском мундире последние годы преследовали болезненные неудачи. Хотя все обычно начиналось хорошо. Так, газета «Русские ведомости» информировала своих читателей в июле 1902 года:

«Главным Командиром Кронштадта С. О. Макаровым разрабатывается проект новой организации беспроволочного телеграфа на судах флота».

Радиосвязь, с легкой руки вице-адмирала Макарова, получила новое развитие. Однако ему было отказано в желании установить телеграфный аппарат Попова на ледоколе «Ермак» за неимением казенных средств. А радиостанция тех лет так была необходима экипажу ледокольного судна.

Полярный исследователь пытается издать свой новый труд — «Плавание «Ермака» на Новую Землю и Землю Франца-Иосифа в 1901 году», но средств нигде не находит. Морское ведомство на такую просьбу ответило отказом:

— Денег на печатание частных трудов пока нет. Государство ведет крупные кораблестроительные программы. Да к тому же идет война...

Еще 17 мая 1902 года флотоводец получает прием у императора Николая II. Он пытается увлечь монарха планами освоения Северного морского пути, но получает вежливый отказ:

— Я с интересом выслушал ваш рассказ, но в моих глазах вам не нужно защищать вашу мысль, ибо я остаюсь при прежних убеждениях...

Макаров старается возбудить интерес российской общественности, прежде всего научной, к изучению проблем арктического Севера. С этой целью он обращается к председателю Географического общества П. П. Семенову-Тянь-Шанскому. Он пытается убедить прославленного ученого в правильности пути исследования Северного Ледовитого океана. Но тот и ранее не верил в макаровские арктические экспедиции на ледоколе «Ермак».

Тогда кронштадтский военный губернатор обращается за поддержкой в российское Физико-химическое общество. Он пишет в письме его секретарю Н. Г. Егорову:

«Не исследована часть Ледовитого океана, лежащая между путем Нансена и северным берегом Сибири. Длина этой области — 800 мор. миль, ширина — от 250 до 350 миль. То же к северу от Земли Франца-Иосифа и Шпицбергена — область длиной 400 миль, шириной 250 миль. Наконец, не исследован весь простор Ледовитого океана, длиной приблизительно 1300 миль и шириной 1100 миль.

На всех этих пространствах не известны ни глубины моря, ни всякие другие океанографические подробности. Также неизвестно, существуют ли в этих местах земли и острова, или же пространства эти заполнены плавучим льдом».

Макаровские предложения заинтересовали Физико-химическое общество. Стала разрабатываться программа третьей арктической экспедиции во главе с вице-адмиралом Макаровым. Однако совет Географического общества по настоянию Семенова-Тян-Шанского не поддержал этот поларный проект.

Из-за нежелания Российской Академии наук тратиться на «дела арктические» оказалось отвергнутым и предложение послать Макарова на «Ермаке» для поисков пропавшей экспедиции барона Толя. Академия совсем от поисков не отказывалась, но была против посылки для этой цели дорогостоящего ледокольного корабля.

В скором времени Макаров совсем отказался от составления научных проектов по изучению Арктики. Все помыслы его были теперь прикованы к Дальнему Востоку.

На военном флоте, в самых различных столичных кругах, где обсуждались внешнеполитические проблемы России на Дальнем Востоке, все чаще и чаще стала звучать фамилия Макарова. Все сходились на том, что именно главному командиру Кронштадта надо менять на посту командующего флотом Тихого океана царского наместника адмирала Алексева. Тот явно оказался не на своем месте.

Государь знал о таком мнении сановитых чинов Морского и Военного ведомства, Министерства иностранных дел. К такому мнению склонилось и большинство членов большого семейства великих князей Романовых:

— На посту командующего флотом Тихого океана должен быть способный на волевые действия адмирал.

— На такое способен сегодня только Макаров. За ним слава парохода «Константина» и ледокола «Ермак».

— Макаров и никто иной среди прочих российских адмиралов.

— Сам Бог указал ему быть в Порт-Артуре. Чтобы воодушевить там воинов и приблизить победу нашей империи над Японией...

Назначение Степана Осиповича Макарова на должность командующего морскими силами России в Русско-япон-

ской войне имеет в отечественной истории схожий пример. Примерно в такой же непростой для себя ситуации, в которой оказался император Николай II, был в 1812 году император Александр I, когда решался вопрос о назначении главнокомандующим русской армией генерала от инфантерии Михаила Илларионовича Голенищева-Кутузова. Тогда тоже общественное мнение требовало:

— Только Кутузова! Только его одного! И никого другого во главе русской армии!

Но все же император Николай II колебался. На должность нового командующего флотом Тихого океана у него имелась другая кандидатура — начальник Главного морского штаба вице-адмирал З. П. Рожественский, бесспорно талантливый флотский командир. Но за Макарова говорило общественное мнение и то, что он прекрасно знал Дальний Восток с его морями.

«Спор при дворе» между двумя вице-адмиралами — Рожественским и Макаровым закончился в пользу последнего. Ему суждено было попытаться совершить перелом в войне на море в пользу России.

1 февраля 1904 года находившийся в Кронштадте вице-адмирал Макаров специальным нарочным из Зимнего дворца получил высочайшее уведомление о том, что все-российский государь император Николай II именным указом назначил его командующим флотом Тихого океана.

К официальному приказу о назначении следовало весьма существенное прибавление, которое в трудный час для России давало флотоводцу свободу действий:

«Ввиду же возможности перерыва сообщений между Порт-Артуром и главной квартирой Его Императорское Величество повелеть соизволил предоставить вице-адмиралу Макарову все права командующего флотом, предусмотренные Морским уставом, и права главного командира портов Тихого океана».

Новый командующий флотом Тихого океана представился морскому министру. Разговор между ними велся только о делах порт-артурских, войне на море:

— Ваше превосходительство, я, к сожалению, не имею точных данных о составе сил порт-артурской эскадры.

— Степан Осипович, тогда я имею честь объявить их вам лично.

— Премного благодарен, ваше превосходительство.

— К началу осады в гавани Порт-Артура находились нижеследующие суда: броненосцы «Петропавловск», «Полтава», «Пересвет», «Ретвизан», «Победа» и «Цесаревич». Крейсеров первого ранга пять — «Баян», «Варяг», «Аскольд», «Паллада» и «Диана». Крейсеров второго ранга два — «Новик» и «Боярин». Четыре канонерские лодки: «Отважный», «Гремящий», «Бобр» и «Кореец». Думаю, что вы со многими согласитесь — немалые силы.

— Да, согласен. На Тихом океане Россия еще никогда не держала столько броненосных кораблей.

— К сожалению, Тихий океан не Балтика. Там нет такой морской крепости, как Кронштадт.

— Ваше превосходительство, а какими минными силами располагает эскадра в Порт-Артуре?

— Два минных крейсера — «Всадник» и «Гайдамак». Миноносцев восемь: «Бесшумный», «Беспощадный», «Бдительный», «Внушительный», «Выносливый», «Властный», «Бурный» и «Бойкий». О их пополнении вам уже докладывал помощник начальника Морского штаба.

— Да, он мне представил докладную записку. Что можно использовать еще из эскадренных судов для постановки минных заграждений?

— Три военных транспорта — «Амур», «Енисей» и «Ангара». Команды их имеют опытных офицеров нижних чинов минного дела.

— Значит, в Порт-Артуре было тридцать два военных судна. Почти весь флот Тихого океана, если не считать владивостокский отряд крейсеров.

— Крейсера, базирующиеся во Владивостоке, Степан Осипович, находятся в вашем оперативном подчинении.

— Это хорошо. Но только как с ними можно будет связаться, если крепость лишится, не дай бог, телеграфной связи с Россией?

— На войне возможно и такое. Тогда сами изыскивайте средства для связи с владивостокскими крейсерами.

— Об этом будем думать уже на месте, ваше превосходительство. Надеюсь, что наместник адмирал Алексеев мне в таком деле поможет своей властью.

— И я надеюсь, что между двумя адмиралами будет полное взаимопонимание. Степан Осипович, я вам зачитал спи-

сочный состав наших морских сил в Порт-Артуре на начало войны. Из газет вам известно, что их число сократилось.

— Да, столичным газетам и нашему «Кронштадтскому вестнику» в оперативности получения печальной информации никак не откажешь.

— Что делать. Телеграф — чудо машинной эпохи, дублирует сообщения из Порт-Артура сразу многим адресатам. Газеты словно повторяют донесения в Морской штаб.

— Значит, от порт-артурской эскадры в боевом составе осталось немного вымпелов. Нет «Варяга», «Корейца». Залечивают раны другие броненосные суда.

— Что делать. Первые дни войны принесли нам только потери в кораблях. И немалые.

— Этого уже не исправишь. Но флот на Тихом океане остается при всем при том боевым флотом. Он способен поддерживать честь Андреевского флага.

— На то, Степан Осипович, и надеется наш государь. Еще больше он надеется на Дальнем Востоке на способности адмирала Макарова. Постарайтесь не оплошать. Война с Японией получается тяжелая.

— Ваше превосходительство, при случае выразите лично от меня государю императору признательность за высокое доверие и оказанную честь.

— Непременно исполню вашу просьбу...

С минуты получения высочайшего рескрипта о новом назначении все мысли Макарова были там, на Востоке. Степан Осипович не изменял себе даже в малом, если речь шла о делах служебных. Сборы были короткие, прощания с семьей краткие. Через три дня новый командующий флотом Тихого океана уже ехал сибирским экспресом в крепость Порт-Артур. Вест о его назначении телеграфной строкой уже дошла до Мукдена, Порт-Артура и Владивостока:

«Командующим флотом Тихого океана назначен адмирал Макаров. Все донесения по службе флота адресуйте на его имя и штабу заместителя адмирала Алексеева».

С первых же дней отъезда на Дальний Восток у вице-адмирала Макарова начались серьезные недоразумения с петербургским начальством. Дело заключалось в том, что Степан Осипович взял с собой нескольких ближайших помощников, составивших импровизированный штаб командующего

флотом на колесах. Среди них был и бывший командир ледокола «Ермак» капитан 2-го ранга М. П. Васильев.

Таким образом, командующий флотом с помощью «личного» штаба, не предусмотренного никакими штатами, начал исполнять обязанности по службе еще в поезде, который спешил на Восток через российские просторы, через Маньчжурию. Макаров по телеграфу и письменно буквально засыпал Морское министерство предложениями и настоятельными требованиями о самом, на его взгляд, настоящем.

Он знал о слабой тактической подготовке командного состава порт-артурской эскадры. Поэтому командующий просит Санкт-Петербург спешно переиздать «Рассуждения по вопросам морской тактики». Именно они, считает адмирал, помогут в самый короткий срок обучить флотских командиров-единоначальников воевать по-современному.

По сему поводу во время остановки сибирского экспресса на одной из станций Пермской губернии у флотоводца состоялся телеграфный разговор с вице-адмиралом Авеланом:

— Вы уже получили мою настоятельную просьбу издать для капитанских чинов Тихоокеанской эскадры мои «Рассуждения по вопросам морской тактики»?

— Да, такая телеграмма в министерстве получена.

— Каково же на нее решение?

— Пока переиздать «Рассуждения» возможности не имеем.

— В чем кроется причина такого решения?

— В бюджете министерства таких средств не предусмотрено сметой на 1904 год.

— Но ведь для такого нужного дела требуется всего 500 рублей ассигнациями.

— Повторяю, издание невозможно за неимением сметного ассигнования.

— Тогда позвольте заметить, что война на море не ждет. Командиры кораблей должны знать тактику сего дня, а не последней Русско-турецкой войны на Черном море.

— Уважаемый Степан Осипович, придется подождать. Будем изыскивать средства.

— Сделайте срочный запрос в Министерство финансов.

— Такая задача офицерам Главного морского штаба уже поставлена. Будем ждать решения.

— Убедительно прошу вас ускорить прохождение запроса. В крайнем случае искомую сумму можно взять из моего жалованья.

— Это лишнее. Министерство финансов не может отказать просьбе командующего воюющим флотом.

— Надеюсь. Но у нашего Министерства финансов выбить что-то всегда было трудно. Нужен толкач...

Макаров понимал, что под отказом «за неимением сметного ассигнования» скрывается обычная бюрократическая уловка. Но не таков был он, чтобы так просто отказаться от задуманного и крайне необходимого. Степан Осипович со следующей железнодорожной станции телеграфирует в столицу, что видит в таком отказе недоверие к себе и просит его отозвать с новой должности. Такая угроза подействовала сразу.

Телеграфная «перепалка» командующего флотом Тихого океана с управляющим Морским министерством адмиралом Авеланом утихла во многом благодаря царскому наместнику на Дальнем Востоке и пока главнокомандующему адмиралу Е. И. Алексееву. Он после беседы с Макаровым поспешил «закрыть» это дело.

Алексеев признал всю правоту требований Степана Осиповича, хотя и относился к нему без особой доброжелательности. Наместник телеграфировал Авелану:

«Из разговоров с адмиралом Макаровым отказ издать его тактику он считает обидным служебному самолюбию и признаком недоверия. При настоящем положении признаю необходимым устранить это вероятное недоразумение нашим согласием исполнить его просьбу».

Деньги на переиздание небольшим тиражом макаровских «Рассуждений по вопросам морской тактики» нашлись. Но изданные в российской столице книги прибыли на флот Тихого океана уже после трагической гибели его командующего. Ни один из командиров кораблей порт-артурской эскадры не получил макаровские «Рассуждения по вопросам морской тактики». Хотя, разумеется, большинство с ними были знакомы: работа после своего первого выхода в свет вызвала в офицерской флотской среде несомненный интерес.

Макаровский труд «Рассуждения по вопросам морской тактики» руководители российского Адмиралтейства, от-

кровенно говоря, преступно «проглядели». Его же значение для флота, и прежде всего броненосного, хорошо известно в Стране восходящего солнца. Внимание японских морских начальников самых разных рангов сразу привлекли только одни названия глав научного труда о современной войне на море:

Глава 1-я посвящалась рассуждениям о месте морской тактики в ряду других морских наук;

Глава 2-я — влиянию морального элемента на успех морского боя;

Глава 3-я — военно-морской педагогике;

Глава 4-я — самообразованию и самовоспитанию военноморских чинов;

Глава 5-я — обучению личного состава кораблей в плавании;

Главы 6, 7 и 8-я соответственно — использованию в войне на море артиллерии, мин и тарана;

Глава 9-я — приготовлению кораблей к бою;

Глава 10-я — разным действиям на флоте в условиях военного времени;

Глава 11-я — одиночному бою кораблей;

Глава 12-я — эскадренному морскому сражению броненосцев;

Глава 13-я — ночной минной, то есть торпедной, атаке и

Глава 14-я посвящалась значению различных морских наук для подготовки флотских командиров к ведению войны на море.

В «Рассуждениях» Степан Осипович впервые определил, что «морская тактика есть наука о морском бое. Она исследует элементы, составляющие боевую силу судов, и способы наиболее выгодного их употребления в различных случаях на войне».

Большое значение автором труда придавалось нравственному элементу. Макаров писал:

«...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».

В работе высказано много советов по вопросам воинской педагогики, самообразования, самовоспитания и обучения личного состава кораблей в плавании. Макаров требова-

тельно писал, обращаясь к своим читателям из числа флотских командиров всех степеней:

«Плавание в мирное время есть школа для войны».

В «Рассуждениях по вопросам морской тактики» Степан Осипович требовал поощрять инициативу, как это в свое время требовали генералиссимус Суворов-Рымникский и адмирал Ушаков. О первом из них автор книги писал так:

«Суворов близок к нам потому, что он понял дух русского человека и сумел из этой цельной и богатой натуры создать армию богатырей, удивлявших всю Европу».

Интересно отметить то обстоятельство, что Макаров в своем труде по морской тактике часто ссылается на известного уже в то время военного мыслителя Михаила Ивановича Драгомирова, ставшего впоследствии генералом от инфантерии и членом Государственного совета. Драгомиров был убежденным сторонником суворовской «Науки побеждать» и стремился связать ее положения с военным делом конца XIX столетия.

По поводу драгомировских рассуждений в поезде, который вез нового командующего флотом Тихого океана и его штаб в Маньчжурию, не раз проходили оживленные дискуссии:

— Степан Осипович, вы лично знакомы с генералом Драгомировым, на которого так часто ссылаетесь в книге?

— К сожалению, нет. Но на турецкой войне был о нем наслышан. Командовал 14-й пехотной дивизией, которая первой форсировала Дунай у Зимницы. Был награжден за это дело Георгиевским крестом сразу 3-й степени. Но после шипкинского ранения ему пришлось оставить действующую армию. Сам хирург Пирогов высказывался за ампутацию ему ноги, но Бог миловал, все уладилось.

— А что вы читали у него впервые?

— Одну удивительную книжечку под названием «Памятка чинам 14-й пехотной дивизии».

— Чем же она вас так поразила тогда?

— Своим суворовским духом. Хотя бы такое наставление, как «тяжело в ученье — легко в походе, легко в ученье — тяжело в походе».

— Но ведь это соотносится к армейской жизни. Как такое можно увязать с жизнью флота, которая вся размерена Морским уставом?

— Не скажите. Действительно, военное судно живет все 24 часа дня по Морскому уставу. Но любую учебную тревогу на корабле начальники могут усложнить до почти невозможного к исполнению.

— Наверное, такое есть и у генерала Драгомирова?

— Да, он, например, пишет, что вредно учить солдата в мирное время тому, что будет бесполезно на войне. Какова, скажите, мысль!

— Это же одно из положений его «Учебника тактики».

— Оттуда. Там есть и еще одна мудрая для военного воспитателя мысль.

— Какая?

— Чем устав тоньше, тем солдат толще. К флоту это тоже прямое отношение имеет.

— И вы Драгомирова в своих «Рассуждения» цитируете?

— Конечно. Хотя бы такую мысль: воспитание есть чувство долга и выносливость. Или другая мысль: образование есть действие оружием, согласование движений и действий с товарищами, ловкость в преодолении местных преград и пользование ими для собственного укрытия, но без ущерба действию оружием.

— Как же можно использовать местные укрытия в морском бою? Никак.

— Отчего же никак. Укрытие может быть чисто тактическим маневрированием не только ночью, но и днем. А штормовая, дождливая погода? А острова? К слову сказать, их в Желтом море предостаточно.

— Значит, в самом ближайшем времени порт-артурским морякам придется познакомиться с драгомировской тактикой, Степан Осипович?

— Нельзя так ставить вопрос. Лучшей тактикой войны на море с японцами должна быть тактика суворовская. Она в истории Отечества самая непобедимая...

Телеграфная «война» с Морским министерством шла на всем пути от Санкт-Петербурга до Порт-Артура. Командующий флотом Тихого океана среди прочего просит, чтобы броненосная эскадра контр-адмирала А. А. Вирениуса немедленно шла на Дальний Восток. Эта эскадра в составе броненосца «Ослябля», крейсеров 1-го ранга «Аврора» и «Дмитрий Донской», семи эскадренных миноносцев находилась в Индийском океане.

Отказом запрашивающей стороне стал приказ из столицы Вирениусу возвратиться под благовидным предлогом из Джибути в Кронштадт. В российской столице не хотели рисковать эскадрой Вирениуса.

По телеграфу Макаров добивается улучшения снабжения порт-артурской крепости углем для корабельных топок, боевыми припасами, хорошо зарекомендовавшими себя на других флотах корабельными офицерами — артиллеристами, минерами, штурманами...

Макаров уже четко видит собственный план войны с адмиралом Того, командующим вражеским флотом на Тихоокеанском театре военных действий. В предчувствии большой войны на Востоке он столько раз проигрывал план в мыслях, что сумел утвердиться в собственных выводах.

Чтобы надежно перекрыть для вражеских сухопутных армий морские коммуникации, требовались, в первую очередь, быстроходные, мобильные миноносцы. Не зря ведь Георгиевского кавалера Макарова, героя Русско-турецкой войны 1877–1878 годов, считали «отцом минной войны».

Находясь еще в пути, он предлагает правительству развернутый план строительства миноносцев. По его мнению, только для Тихого океана в самом срочном порядке требовалось 40 малых миноносок водоизмещением по 20 тонн. Но их в России изготовили уже после Русско-японской войны.

Блестящий по таланту кораблестроитель мог заглядывать далеко вперед. Он просит, в частности, о присылке на Дальний Восток по железной дороге миноносцев в разобранном виде (подобные примеры уже были), без которых флот Тихого океана как «без рук и без глаз». Такая возможность тогда была.

Макаров просил прислать в Порт-Артур для сборки там 8 миноносцев типа «Циклоп» и составляющие для постройки там 40 малых миноносцев. Эти минные корабли он предполагал использовать для охраны портов и защиты морского побережья, борьбы с десантными судами неприятеля.

Просьба командующего повисает в воздухе. Морской технический комитет признает такое макаровское требование просто невозможным.

Морское же министерство словно забыло о том, что на Дальнем Востоке у России имелось всего 24 миноносца. Более того, исправны из них на начало войны оказались толь-

ко шесть. Остальные были неисправны и нуждались либо в текущем ремонте, либо и в более основательном.

Пока колеса пассажирского поезда «наматывали» тысячи верст пути, с Тихого океана, из Маньчжурии шли в Россию безрадостные телеграфные строки. Флот японского императора-микадо блокировал порт-артурскую крепость со стороны моря.

Больше всего вице-адмирала Макарова беспокоило сообщение о том, что японская армия (одна из четырех!) высаживается в Корею и идет на север к китайской границе по суше. В походном штабе командующего флотом состоялся на сей счет разговор:

— Степан Осипович, что вы думаете о таком стратегическом ходе японцев? По суше пустили на войну только одну армию.

— Маршал Ояма и адмирал Того поступают совершенно правильно. Лучше, чем морем, им три другие армии в Маньчжурию не перебросить.

— Но при наличии в Порт-Артуре броненосной эскадры и отрядов миноносцев им это будет сделать нелегко. Не так ли?

— Все это так. Дело теперь в командовании нашей эскадрой. Вопрос в том, будет ли оно искать противника в море?

— А если наши в Порт-Артуре активность не проявят? Тогда что?

— Тогда мы даем японцам прекрасный шанс избежать потерь при десантировании трех армий на китайский берег. И они им непременно воспользуются. Будьте в этом уверены.

— Степан Осипович. Можно ли этому воспрепятствовать?

— Можно. Инициативу в войне на море неприятелю отдавать никак нельзя...

Макарова больше всего огорчала в поступающих в Россию с театра войны телеграфных сообщениях одно-единственное. Флот Тихого океана, мощная броненосная порт-артурская эскадра продолжали бездействовать. Причем не японцы закрывали для русских броненосцев и крейсеров «море на замок», а собственное флотское начальство.

22 февраля Макаров прибывает после четырнадцати дней пути в город Мукден. Там находилась резиденция царского наместника на Дальнем Востоке адмирала Алексева. Происходит символичная встреча бездарного в делах военных и морских царедворца, оставившего грустный след в истории

Русско-японской войны, и поистине боевого флотоводца, способного (и желавшего того) повернуть в пользу России ход военных событий на морях Желтом и Японском.

Сын боцмана имел на вице-адмиральных погонах по два шитых золотом гербовых орла. Признанный сын императора Александра II — три таких орла. На этом сходство двух государственных деятелей, которые определяли с российской стороны ход дальневосточной войны на море, пожалуй, и ограничивалось.

Степан Осипович знал об адмирале Алексееве несравненно больше, чем тот о нем. Генерал-адъютанту шел 61 год. В тринадцатилетнем возрасте был определен в Морской кадетский корпус, откуда был выпущен гардемариним. Имел богатую практику морских походов. В водах Средиземного моря и Атлантики проплавал почти непрерывно девять лет: на клиперах «Яхонт» и «Жемчуг», фрегатах «Князь Пожарский» и «Светлана», шхунах «Соук-Су», «Псезуапэ» и «Келасуры», корветах «Аскольд» и «Богатырь», пароходах «Цимбрия» и «Джазо». В 35 лет получил в командование крейсер «Африка». Затем занял капитанский мостик крейсера «Адмирал Корнилов».

Карьера давалась императорскому сыну «легко». В звании контр-адмирала он — помощник начальника Главного морского штаба и начальник эскадры Тихого океана. С получением звания вице-адмирала становится старшим флагманом Черноморской флотской дивизии.

Утверждение России на Дальнем Востоке и в Маньчжурии, события в Китае вызвали к появлению на свет должности царского наместника. В августе 1899 года Алексеев назначается главным начальником и командующим войсками Квантунской области и морскими силами в Тихом океане.

С именем адмирала Евгения Ивановича Алексеева были связаны успешные действия русских экспедиционных войск, составной части интернациональных войск, при подавлении в Китае восстания ихэтуаней (в Европе оно было больше известно как «боксерское», поскольку на знаменах повстанцев красовался сжатый кулак). Алексеев руководил боевыми действиями против форта Таку и при взятии портового города Тяньцзиня. На его долю пришлась «подготовка к походу на Пекин».

Алексеев, не любивший людей талантливых, подобных Макарову, принял, однако, нового флотского командую-

щего весьма любезно. На то была действительно веская причина: начало боевых действий откровенно обескураживало. Требовался кто-то, могущий «даровать» Романовым и всей Российской империи желанную победу.

Адмиральский разговор двух малознакомых людей был откровенен. Ведь в войне, в которой нет успехов, о дипломатии, даже тайной, приходилось на время забывать. Не до того им было в зимний маньчжурский день: моросил дождик, а промозглый ветер заставлял часовых солдат прятать застывшие руки поглубже в рукава шинелей.

— Степан Осипович, рад приветствовать вас в Маньчжурии, в рядах действующей императорской армии.

— Благодарю за такую торжественную встречу, ваше превосходительство.

— Вы, по всей видимости, уже знакомы с положением дел на море и в Порт-Артуре.

— Да, Евгений Иванович. Начальники станций в пути оказывали мне как командующему флотом любезность и знакомили с телеграфными сообщениями.

— Каково же ваше мнение о положении дел?

— Честно говоря, меня оно не радует. Флот бездействует. Японцы готовятся высаживать свои остальные армии морем на берег Маньчжурии.

— Вы думаете, что маршал Ояма и адмирал Того на такой шаг решатся?

— Обязательно решатся, ваше превосходительство. Если уже не решились.

— Но разве наша порт-артурская эскадра своим присутствием не будет им помехой?

— Если она будет стоять во внутренней гавани, то адмирал Того ее может не опасаться.

— Степан Осипович, не надо сгущать краски. Наши броненосцы ничем не хуже японских.

— Согласен, Евгений Иванович. Только в море господствуют не наши броненосцы, а неприятельские. Инициатива в Желтом море и в Корейских проливах, к сожалению, не у нас.

— Но порт-артурское командование можно понять. После той ночной торпедной атаки они не хотят рисковать. Гибель любого корабля больно отзовется в сердце России. Потеря эскадренного броненосца или крейсера — это не потеря на поле боя пехотного батальона.

— Согласен с вами. Пехотный батальон собрать и обучить можно во много раз быстрее, чем построить броненосец. Но не рисковать на войне нельзя.

— Степан Осипович, риск должен быть разумен. Особенно здесь, в Маньчжурии, куда еще не все назначенные войска прибыли из сибирских губерний.

— Однако без риска, Евгений Иванович, мы не сможем ни найти японские десанты в море, ни атаковать их.

— Тогда как вы видите свои действия на посту командующего флотом?

— Прежде всего, на мой взгляд, надо поднять боевой дух корабельных экипажей, командиров кораблей.

— Каким образом, извольте узнать?

— Только боевой работой. Выходами в море на поиск неприятельских сил. И корабельных, и десантных.

— Но в случае таких рискованных предприятий, Степан Осипович, вся ответственность за неудачи и боевые потери падет только на вас. Об этом я не могу вас не предупредить лично.

— Ваше превосходительство, на то я и командующий флотом, чтобы отвечать за его успехи и неудачи. Но за инициативу в войне на море надо бороться каждодневно, рискуя во всем.

— Что ж, Степан Осипович. Рад был познакомиться с вами лично. Желаю вам в Порт-Артуре только побед.

— Благодарю за пожелание, Евгений Иванович. Надеюсь, что героический дух «Варяга» и «Корейца» послужит Отечеству еще не раз.

— Я тоже надеюсь на молодецкий дух наших моряков-героев. Но и очень надеюсь, что судьбу «Варяга» и «Корейца» ни один наш корабль больше не испытает.

— О чем вы, Степан Осипович?

— О том, что Отечеству нужны не погибшие корабли-герои, вечная слава которым уже дана, а те суда, что славу добудут в победном морском бою...

Адмирал Алексеев провожал командующего флотом Тихого океана на мукденском вокзале лично в окружении блестящей свиты флигель-адъютантов. Два моряка обнялись, крепко пожали друг другу руку и расстались, чтобы никогда больше не встретиться.

Первая и последняя встреча, откровенный разговор не положили «мостик» между двумя личностями, поступки и

решения которых во многом предопределяли действия России в начальном периоде войны. И Макаров, и Алексеев имели немало случаев высказывать неудовольствие распоряжениями другого. Вице-адмирал вел войну в Порт-Артуре по своим правилам, полный адмирал не желал воевать на море указаниями из мукденской штаб-квартиры.

Наместник императора Николая II стремился активизировать боевые действия. Но только на суше: на пограничной реке Ялу, отделявшей королевство Корею от империи Китай, на холмистых полях Южной Маньчжурии. Броненосным же флотом рисковать адмирал Алексеев никак не желал. В чем и упорствовал:

— Из Мукдена мне порт-артурские дела виднее, чем Макарову в морской крепости.

— Но он же, ваше превосходительство, на месте, в самом Порт-Артуре?

— Макаров отвечает в морской крепости только за флот Тихого океана. А я здесь отвечаю и за флот, и за Маньчжурскую армию, и за Приамурское приграничье. Кому виднее, скажите на милость, Макарову или все же мне?..

Вице-адмирал Макаров же, напротив, думал только о действиях активных. Морские пути-дороги неприятелю уступать он не собирался. Не говоря уже о порт-артурской крепости.

Флотоводец Степан Осипович Макаров хотел воевать на Тихом океане точно так же, как воевал командир вооруженного коммерческого парохода «Великий князь Константин» на Черном море в годы последней Турецкой войны. Только теперь противник был иной, иными были силы и возможности воюющих сторон. Только боевой дух русских моряков оставался прежним.

Глава одиннадцатая

Макаров в Порт-Артуре

Утром 24 февраля вице-адмирал Макаров прибыл в Порт-Артур. Флаг командующего взвился на мачте легкого, быстроходного крейсера «Аскольд». Тем самым Степан Осипович сразу дал понять защитникам крепости: его флаг-

манский корабль предназначен в первую очередь для рейдов в Желтом море, активных наступательных действий, а не для дозорной службы под порт-артурскими стенами.

На кораблях эскадры, составлявших ядро флота Тихого океана, в крепостном гарнизоне такой красноречивый жест прибывшего командующего поняли сразу. И оценили по достоинству, с верой в скорые боевые успехи.

Оценили такой жест и в неприятельском стане. От шпионов, в избытке находившихся в порт-артурской крепости, и маршал Ивао Ояма, и адмирал Хейхатиро Того узнали новость в тот же день. Она пришла к ним со скоростью хода китайской парусной джонки, которая незаметно покинула укромную гавань на Ляодунском полуострове и еще засветло ушла в море курсом на юг, держась подальше от берегов.

Разведывательное донесение о прибытии в русскую крепость нового командующего флотом встревожило Хейхатиро Того. Об адмирале Макарове он был много наслышан, знал его труды. Может, поэтому, прочитав несколько иероглифов, выведенных тушью на маленьком клочке тончайшего шелка, флотоводец Страны восходящего солнца высказался сдержанно и немногословно:

— Опасный противник этот адмирал Макаров. Достойный меча самурая.

Стоявшие вокруг Того штабные офицеры Соединенного флота Японии в знак полного согласия со сказанным почтительно склонили головы. Макарова — военного моряка, ученого, изобретателя — знали и они.

...Новый командующий флотом Тихого океана по прибытии немедленно взялся за исполнение служебных обязанностей. Прежде всего он ознакомился с положением дел на порт-артурской эскадре, в порту, изучил систему крепостной обороны.

Приехавшие в адмиральском поезде опытные мастера с Балтийского судостроительного завода взялись за ремонт кораблей, поврежденных во время внезапного нападения японских миноносцев в первую ночь войны. Дело пошло на лад, поскольку своих мастеровых в порту было немного.

Работа портовых учреждений сразу вызвала неудовольствие Макарова, слишком много неполадок в его деятельности выявили первые дни войны. Командующий назначил

нового командира порт-артурского порта — И. А. Григоровича. Такая смена сразу сказалась на положении дел в самую лучшую сторону. В последующем, когда японская артиллерия стала обстреливать внутреннюю гавань крепости, Григорович показал себя умелым организатором восстановительных работ.

В первые же дни своего пребывания в Порт-Артуре Степан Осипович, при всей загруженности служебными делами, счел долгом лично познакомиться с командирами всех броненосных кораблей и командирами отрядов миноносцев. Многие его порадовали, как, например, командир крейсера «Баян» капитан 1-го ранга Вирен:

— Роберт Николаевич, мы с вами встречались на Балтике?

— Да, ваше превосходительство. Я заканчивал в Кронштадте Минный офицерский класс. Вы у нас еще читали лекции, в том числе и о действиях минного парохода «Константин».

— Полезная была лекция?

— Вне всякого сомнения. Учитывая еще и то, что докладчиком был пионер минного дела.

— Но это уж слишком, Роберт Николаевич. Командуете крейсером «Баян» давно?

— С 1901 года. Наблюдал за его постройкой во Франции. Затем совершили переход на Восток.

— Как дух судового экипажа?

— На должном уровне. Люди рвутся в бой, которого для них все нет и нет.

— Надеюсь, что уже в скорые дни вашему «Баяну» засиживаться во внутренней гавани не придется. Такому быстрходному крейсеру все дела надо делать только за крепостными стенами.

— Ваше превосходительство, экипаж крейсера только и живет таким ожиданием.

— За что получили в Артуре золотую саблю?

— «Баян» принял участие в морском бою 27 января. За то и был отмечен высочайшим указом...

Вице-адмирал Макаров не ошибся в капитане 1-го ранга Вирене. Командир крейсера в порт-артурской эпопее стал заметной фигурой. Руководил работами по тралению рейда и артиллерийскими обстрелами японских позиций

на суше. В осажденном Порт-Артуре получил чин контр-адмирала и был назначен флаг-капитаном к командиру эскадры. Много сделал для оказания помощи защитникам крепости на суше. После потери Высокой горы получил осколочные ранения в обе ноги и спину, однако в строю остался.

На злопамятном совещании у генерала Стесселя, где решалась судьба крепости, как и подавляющее большинство его участников, Вирен высказался за продолжение обороны. Когда Стессель решил сдать Порт-Артур, контр-адмирал Вирен приказал взорвать и потопить все еще уцелевшие корабли эскадры и портовые суда. Один только броненосец «Севастополь» не выполнил такого приказания.

Вирен испытал судьбу военнопленного. Затем служил младшим флагманом флота Черного моря. Позже был переведен на Балтику. В 1915 году получил звание полного адмирала. Стал главным командиром морской крепости Кронштадт. И был зверски убит «взбунтовавшимися» кронштадтскими матросами во время событий Февральской революции 1917 года...

Степан Осипович счел своим долгом ознакомиться и с системой сухопутной обороны города. Она его явно не обнадеживала, как и ее командование — генералы Стессель, Фок, Рейс. С ними общего языка он так и не нашел. Разговор со Стесселем у Макарова не получился:

— Если в Дальнем японцы высадят пехотный десант и двинутся на крепость, чем вы будите их встречать?

— А зачем ударяться в такую крайность. Японцы побоятся высаживаться на Квантуне. В Маньчжурии стоит наша армия. С ее силой маршалу Ояме надо считаться.

— Все же почему не строится с тыла линия фортов?

— Пока в них нет нужды.

— Но когда нужда появится, можно не успеть. Не так ли?

— У нас в гарнизоне две дивизии сибирских стрелков. За казенный счет можно нанять не одну тысячу местных китайских землекопов. Они и возведут форты с тыла. Если вдруг, разумеется, в них возникнет надобность.

— Меня поражает и другое. Батарейные орудия стоят на вершинах сопок совершенно открытые. Любой снаряд, разорвавшийся на вершине горки, враз изничтожит орудийный расчет. Даже брустверов не видно.

— Наши фортификаторы говорят об удобстве открытых артиллерийских позиций на высотах.

— Такие фортификаторы, наверное, забыли, что такое война на суше.

— Ну, такое неуважение адмирала к крепостным инженерам уже слишком...

Из крепостного генералитета флотоводца откровенно порадовал в первые дни пребывания на новом месте только генерал Роман Исидорович Кондратенко, командир дивизии сибирских стрелков, одной из двух, составлявших крепостной гарнизон. После гибели Макарова он станет главой порт-артурской обороны.

Суть характера нового командующего флотом Тихого океана дивизионный командир сибирских стрелков подметил исключительно точно. В самом скором времени генерал Кондратенко скажет своим офицерам:

— Наша надежда в море — только адмирал Макаров. Он не только хочет воевать в море, но и умеет там воевать.

Литераторы, которые писали о Кондратенко, говорили не только о прекрасных человеческих и командирских качествах Романа Исидоровича. Они рассказывали и о его единомышленниках в деле обороны порт-артурской крепости.

В книге Миткевича и Дубенского, которая так и называется «Роман Исидорович Кондратенко», есть такие запоминающиеся строки:

«Прибыв в Порт-Артур месяца за полтора до объявления войны, генерал Кондратенко убедился в полной неготовности крепости выдержать осаду и тотчас же принялся за усовершенствование ее обороноспособности. Он уговорил генерала Стесселя объехать верки крепости и осмотреть все ее слабые стороны и недостатки.

Он ездил с покойным адмиралом Макаровым осматривать позицию у Цзинь-чжоу, делая совместно с ним соображения относительно ее обороны совместно с флотом. К сожалению, адмирал Макаров погиб уже к этому времени, а генералу Кондратенко не пришлось участвовать в обороне Цзинь-чжоу.

Одно только можно сказать с уверенностью, что никто в Порт-Артуре не волновался так сильно участью цзинь-чжоуского боя, как генерал Кондратенко. В Артуре рассказывали, что генерал Кондратенко будто бы дважды на ко-

лениях умолял Витгефта (заменившего погибшего С. О. Макарова на его посту. — А. III.) выслать флот на поддержку защитников Цзинь-чжоу».

То, что новый флотский командующий в самом начале своего прибытия в Порт-Артур обстоятельно познакомился с системой сухопутной обороны морской крепости, говорило о многом. И самое главное о том, что он считал себя лично ответственным за судьбу Порт-Артура. Независимо от того, откуда будет наноситься губительный удар японских сил: со стороны моря или со стороны суши.

В громком послевоенном судебном процессе по делу сдачи порт-артурской крепости неприятелю, в котором главным обвиняемым был генерал Стессель, фигурировала «Записка» генерала Смирнова, коменданта порт-артурской крепости. Этот документ позволяет судить о деятельности Макарова на сухопутном «фронте» морской крепости, которая как-то по сей день не привлекла внимания исследователей Русско-японской войны и биографов флотоводца.

Генерал Смирнов так рассказывает о своих взаимоотношениях с командующим флотом:

«Назначение меня на должность коменданта крепости Порт-Артур состоялось помимо какого-либо с моей стороны ходатайства. Высочайший приказ последовал 2 февраля 1904 года, то есть спустя 5 дней после объявления войны. В телеграмме военного министра, сообщавшей мне об этом назначении, было добавлено: «Надо выезжать немедленно, не заезжая в Петербург». Вполне понимая спешность в принятии новой должности, я выехал 9 февраля из Ченстохова (город в Польше. — А. III.), в Петербург, конечно, не заезжал и 4-го марта был уже в Порт-Артуре, совершив весь путь непрерывно с остановкой лишь на одни сутки в Мукдене, где представился наместнику Его Величества на Дальнем Востоке.

Прибыв в Порт-Артур, я самым энергичным образом принялся за ознакомление с крепостью. С первых же дней я вошел в соглашение с адмиралом Макаровым относительно совместных действий сухопутных сил и флота в случае высадки неприятеля на Квантуне. Решено было, что к пункту высадки я перебросю 7 полков и всю полевую артиллерию, а адмирал Макаров выведет туда весь свой флот. Едва прошла неделя со времени вступления мо-

его в должность, как последовала от Наместника телеграмма, извещавшая, что генерал-лейтенант Стессель оставляется временно на Квантунском полуострове в должности начальника Порт-Артур—Цзинь-Чжоуского района, причем комендант крепости должен находиться у него в подчинении.

Ознакомившись детально с крепостью и войдя в курс дела, я, в виду того что должность начальника района была возложена на генерала Стесселя, согласно приказу, только временно, счел необходимым ознакомиться с самим районом. Поэтому в 20-х числах марта я выехал в Цзинь-чжоу, где пробыл около двух суток, затем переехал на бухты Лахатунь и Меланхе. Устройство укреплений у Цзинь-чжоу меня несколько удивило: позиция на горе Наньшань была огорожена проволочными сетями не только с севера, но и с юга, со стороны самого полуострова.

Указав полковнику Третьякову, коему вверена была защита самой цзинь-чжоуской позиции, что для придания ей должной устойчивости надо на Тафашинских высотах построить редут на одну или две роты и иметь затем в виду нангалинскую позицию, как арьергардную, я переехал в Дальний. В Дальнем я нашел, что места батарей для защиты минных заграждений выбраны у деревни Цырго и Та-лиенвана вполне удачно, но калибры пушек, предназначенных для сего, слабыми, посему я решил просить адмирала Макарова дать туда 4 или по меньшей мере 2 пушки Кане с тех судов, которые были временно разоружены.

Из разговоров с генералом Фоком я узнал, что собственно по его инициативе позиция у Цзинь-чжоу была укреплена не только с фронта на севере, но и на юге на тот случай, если бы высадка неприятеля последовала в одной из бухт Квантунского полуострова и 4-я восточно-сибирская стрелковая дивизия с 5-м вост.-сиб. стр. полком оказались бы отрезанными от Порт-Артура. Тогда путь отступления был бы на Ляоян. Таким образом, в тылу цзинь-чжоуской позиции произведена масса инженерных работ и самый тыл стеснен для маневрирования заграждениями из-за странного предположения задерживать наступление противника к Ляояну, после того как неприятель совершит высадку на Квантунском полуострове для действий против крепости Порт-Артур.

Отнесясь скептически к подобного рода соображениям, я вместе с тем указал генералу Фоку на необходимость обеспечить тыл цзинь-чжоуской позиции редутом на Тафашинских высотах и обратить внимание на Нангалинскую позицию. Казалось, он с этим согласился. Со своей стороны он преподал мне совет обратить внимание на укрепление Угловой горы, со стороны которой на предыдущих маневрах он подвел к крепости свои колонны и оказался победителем генерала Стесселя, защищавшего крепость.

По приезде в Порт-Артур я вновь прорекогносцировал западный фронт и вторично убедился во второстепенном значении Угловой горы, но лежащая в полутора верстах от нее к югу Высокая гора, как и в предыдущие рекогносцировки, вновь приковала мое внимание, и я решил построить на ней укрепление в первую очередь. В это время на фортах и укреплениях самой крепости, которую война застала в полуготовом виде, работы шли весьма энергично, иногда в день работало до 6000 китайцев. Созидание верков для крепости продвигалось вполне успешно.

Кроме того, производились работы на Ляотешане для постановки там орудий Кане, с целью обеспечить порт и город от безнаказанных бомбардировок неприятельского флота из-за массива Ляотешаня.

Как уже выше я упомянул, выработанный мною план действий по соглашению с адмиралом Макаровым переносил центр тяжести всей операции на тот пункт, который неприятель решился бы избрать для высадки. Для активных действий предназначалось 7 полков и 8 скорострельных батарей. Остающийся в крепости чисто пассивного характера гарнизон мог состоять из 10 батальонов и 12 рот крепостной артиллерии.

При таких условиях озабочиваться созданием передовых позиций впереди крепостной ограды я полагал преждевременно и едва ли отвечающим тому составу гарнизона, который получится после окончания отбития десанта.

Короче, я полагал, что лишь только половина оперировавшего отряда возвратится в крепость и для занятия передовых пунктов не хватит войск...

Я не могу сказать доподлинно, какой план обороны был у генерала Стесселя. На вопрос мой по этому делу начальнику штаба 3-го корпуса генералу Разнатовскому послед-

ний не дал мне определенного ответа. От самого же генерала Стесселя я ничего не мог узнать...

...31 марта погиб адмирал Макаров и спустя несколько дней прибыл в Артур Наместник Его Величества на Дальнем Востоке».

С генералом Смирновым у Степана Осиповича личная встреча состоялась на второй день после прибытия в Порт-Артур. Проходила она в гарнизонном штабе, в генеральском кабинете. Разговор шел за закрытыми дверями, без присутствия адъютантов и штабных работников. Комендант крепости без какого-либо вступления сразу же перешел к делу:

— Вам известно, что крепость готовится к обороне со стороны суши?

— Известно. Об этом мне говорил в Мукдене наместник. Да и по пути сюда, из вагонного окна, я видел ход земляных работ у Цзинь-Чжоу.

— Что вы на это скажете?

— Только то, что любая крепость, и сухопутная, и морская, должна иметь в такой войне, как идущая, круговую оборону.

— Полностью согласен. Но выдвинутые вперед от крепостной ограды фортификационные укрепления должны иметь тылом саму крепость. Так ведь?

— Да, так.

— Но те же укрепления у Цзинь-чжоу имеют иное очертание. Они строятся с учетом атак неприятеля со стороны самой крепости.

— Тогда в таком инженерном построении надо усматривать неверие соответствующего начальства в то, что крепость не отобьет вражеский десант.

— В таком случае ваше мнение — мое мнение.

— Думается, генерал, что маршал Ояма и адмирал Того имеют, вне всякого сомнения, план операции по высадке сильного десанта на полуострове Ляодун. В случае ее успеха тактическая победа может вылиться в стратегическую.

— Тогда наша задача, меня — как коменданта крепости, вас — как командующего флотом, отбить такую десантную атаку в пункте высадки.

— Но чтобы отразить в неожиданном для нас месте японский десант, требуется полная согласованность наших

действий. Как должностных лиц, наделенных правом командовать сухопутными и морскими силами.

— Таковыми правами мы на сегодняшний день обладаем.

— Но как быть с такой фигурой в порт-артурском командовании, как генерал Стессель? Он, насколько я понял, болезненно относится к мнениям, которые затрагивают его компетенцию.

— Стессель; думается, в Порт-Артуре лицо временное. Наместник назначил его начальником Порт-Артур—Цзинь-Чжоуского укрепленного района временно. Так сказано в телеграмме из Мукдена. Должен же адмирал Алексеев понимать, что этот человек не на своем месте.

— Временный начальник при многих обстоятельствах может стать постоянным.

— Какие могут быть обстоятельства?

— Ну, например, высадка японского десанта на Ляодуне, который отрежет крепость от нашей армии в южной Маньчжурии. Вполне прогнозируемая ситуация.

— Но наша прямая задача, адмирал, такой десант не допустить. Если он высадится на Ляодуне, то его в первый же день следует сбросить в море.

— Или дать ему возможность скорехонько погрузиться обратно на десантные суда и бежать подальше от Ляодуна.

— В таком случае я хочу доложить вам свой план противодействия десантным силам японцев, если они все же решатся покуситься на ляодунские подступы к Порт-Артuru.

Генерал Смирнов подошел к стене и отдернул тяжелую плотную штору, которая прикрывала карты, испещренные условными значками. Макаров одобрительно сказал:

— При таком сокрытии гарнизонных секретов китайской прислуге, будь она лазутчиками, сложно будет проникнуть в наши с вами тайны.

Порт-артурский комендант в ответ только засмеялся:

— Китайской прислуге добраться до этих карт сложно еще и потому, что я не пускаю ее в свой кабинет. Уборку делают солдаты комендантского взвода. Они же в холода исполняют роль истопников. К тому же мой кабинет опечатывается и сдается под охрану караулу даже днем, когда меня не бывает в штабе.

— Всем бы нашим начальникам так.

— Вот смотрите: бухт на Ляодуне для высадки десанта совсем немного.

— Согласен. К тому же наиболее удобные из них минированы по приказу наместника.

— В таком случае нам для маневра силами будет легче, если удобных мест для высадки десанта японцев станет еще меньше.

— Что может выделить порт-артурский крепостной гарнизон для отражения десанта?

— Семь полков сибирских стрелков. Каждый полк имеет пулеметные команды. И все полевые батареи двух стрелковых дивизий. Таким мне видится экспедиционный отряд на Ляодун из крепости.

— А что есть для разведки на полуострове по суше?

— Гарнизонная сотня забайкальских казаков. Из Верхнеудинского полка. Буряты-казаки.

— Что ж, армейских сил, надеюсь, будет достаточно. Неприятель в один день с судов такого числа войск на берег пожалуй не свезет.

— А что даст флот в день боев с десантом?

— Флот пошлет к месту высадки японцев на Ляодун всю броненосную эскадру с отрядами миноносцев. В бой пойдут все исправные корабли.

— Значит, в таком случае японским десантным силам придется отбиваться и с суши, и с моря.

— Нам придется сразиться не только с десантом, но и самим броненосным флотом микадо. Адмирал Хейхатиро Того, вне всякого сомнения, будет прикрывать десантную операцию броненосными силами. А их у него поболее, чем в порт-артурской эскадре.

— Значит, адмирал, вы ставите под сомнения успех совместных действий гарнизона и флота при отражении десанта на Ляодун?

— Наоборот, генерал. Я верю в успех такой совместной операции прикрытия Ляодуна...

Предложенный порт-артурским комендантом генералом Смирновым план совместных действий против японского десанта на Ляодунском полуострове как нельзя лучше отвечал планам командующего флотом Тихого океана. То, что по неприятелю мог наноситься удар с суши и моря в первый же день высадки, давало хорошие шансы на успех. Поэтому Степан Осипович в тот же день отдал своим штабистам приказание откорректировать план действий

порт-артурской броненосной эскадры и отряда миноносных сил.

После этого генерал Смирнов не раз обращался к командующему флотом с самыми различными просьбами касательно усиления сухопутной обороны порт-артурской крепости. Степан Осипович с пониманием относился к просьбам коменданта, человека деятельного и, что самое главное, ответственного за принимаемые решения.

Особенно много просьб исходило по усилению флотской артиллерией фортификационных позиций Порт-Артура. И Смирнова, и Макарова беспокоила их незавершенность, недостаточное число орудийных стволов на фортах и сухопутных батареях:

— Осматривал поставленные моряками минные позиции у Дальнего. Как мне объяснил ваш минный лейтенант Сухомлин, они весьма опасны для вражеского десанта и судов неприятеля.

— К сожалению, опасны и для наших судов. «Енисей» уже подорвался. Минная позиция у порта Дальний сильна и артиллерийским прикрытием.

— Я видел это прикрытия. Полевые орудия — не соперник корабельным пушкам главного калибра.

— Да, действительно, с ними не поспоришь. Разве что «переспоришь» скорострельностью и меткостью при хорошем укрытии на местности.

— Вот за этим-то я, адмирал, и пришел к вам.

— Просить у флота орудия для прикрытия с суши минной позиции у порта Дальний?

— Да. Но не для прикрытия, а для его усиления скорострельными пушками.

— Значит, речь пойдет об орудиях Кане. А где мне прикажете их взять? Во флотском арсенале их, к сожалению, нет. Там хранятся только снаряды к этим орудиям.

— Но у причалов стоят поврежденные боевые суда. Ремонт их, насколько мне известно, будет долг. Если на время взять с них орудия Кане и поставить на суше, на батарейной позиции при портовой гавани у Дальнего?

— Интересное предложение. Но снять с поврежденных броненосных судов все орудия Кане я сам себе позволить не могу, генерал.

— Я и не настаиваю.

— Тогда сколько вы просите орудий Кане у флота?

— Четыре для Дальнего. В крайнем случае — минимум два. Снаряды к ним прошу тоже.

— Боезапас будет дан. О числе орудий я посоветуюсь с корабельными командирами, их владельцами. Орудийных расчетов для Кане в гарнизоне, как я полагаю, нет?

— Нет. К сожалению, в крепости число артиллерийской прислуги ограничено. Но запрос в штаб Маньчжурской армии мною сделан.

— Ответ на запрос получен?

— Сегодня пришел. Обещают прислать, но только после поступления второочередников в армейскую артиллерию.

— Значит, надежд на то у вас мало?

— Вернее — совсем нет. По крайней мере на ближайший месяц-два.

— В таком случае флот даст вам орудийные расчеты из экипажей ремонтирующихся кораблей. Там хорошие комендоры, толковые, знающие. И желающие повоевать...

Действительно, порт-артурская броненосная эскадра, другие суда, миноносцы в дни героической обороны отправят на сухопутный фронт немало своих артиллеристов. Корабельными комендорами будут укомплектованы не только штаты старых и новых береговых батарей, но и расчеты пушек и мортир на многих крепостных фортах и других укреплениях.

Участники обороны русской морской крепости в своих воспоминаниях о тех днях скажут, что на форты и батареи Порт-Артура с кораблей эскадры «пошел макаровский призыв». Свое предназначение сошедшие с кораблей на берег моряки-тихоокеанцы оправдали доблестью, мужеством и жертвенностью при отражении всех штурмов порт-артурской крепости...

Первые два приказа за своей подписью новый командующий флотом Тихого океана вице-адмирал Степан Осипович Макаров издал в один и тот же день — 29 февраля 1904 года. Приказ № 1 был предельно краток:

«Для того, чтобы распоряжения мои, касающиеся боевой готовности судов, не получали огласку, они будут отдаваться в виде секретных приказов, которые должны быть рассылаемы на суда в запечатанных конвертах. Приказы эти должны сохраняться лично у командира, и в случае,

указанном в ст. 1070 Морского устава, они должны быть уничтожены, дабы не достались в руки неприятеля».

Приказ № 2 тоже был о военной бдительности. То есть о том, отчего всю войну страдали оборона Порт-Артура и действия русской армии на полях Маньчжурии:

«Чем меньше неприятель знает о том, куда мы ходим, что мы делаем и каких порядков держимся, тем лучше, а потому обращаюсь ко всем служащим на флоте Тихого океана с приказанием руководствоваться ст. 17 Морского устава и, кроме того, соблюдать необходимую осмотрительность в частной корреспонденции.

Воспрещается описывать порядок движения судов, т.е. какие суда, куда и когда ходили и что именно там видели.

Воспрещается писать о каких-либо недостатках наших судов.

Воспрещается писать о каких бы то ни было военных предположениях.

Для успеха дела, который так дорог каждому из нас, было бы самое лучшее совсем ничего не писать, но так как я не считаю возможным подвергать служащих такому лишению, то указываю, что не возбраняется писать свои личные впечатления и собственно бытовые подробности каждой стычки с неприятелем, лишь бы из этого не видны были наши тактические приемы, наши недостатки и не видно было, какое из судов приведено в негодность.

Ввиду полной невозможности проследить за исполнением сего приказа, я оставляю на совести каждого следовать моим указаниям с полною строгостью к себе и прошу людей обстоятельных, чтобы они воздержали тех из своих товарищей, которые по слабохарактерности могут повредить общему делу одолеть врага».

Исполнение морскими чинами этих двух приказов нового командующего флотом Тихого океана японская разведка ощутила сразу. В разведывательном отделе штаба адмирала Хейхатиро Того не без удивления прочитали очередное шпионское донесение из русской морской крепости, доставленное по назначению на быстроходной китайской парусной лодке:

«Число письменных источников информации резко сократилось. Причина: приказы адмирала Макарова морскими офицерами и чиновниками исполняются в большой

точности. Разговоры о делах эскадры и кораблях нижними чинами на берегу почти не ведутся...»

В ответ резиденты японской разведки в Порт-Артуре уже на следующий день получили шифрованное приказание следующего содержания:

«Ищите новые лазейки для добывания информации. Болтливые и недалекие люди еще не перевелись. Главное внимание — действиям и особенно планам русского флотского начальства. Особое внимание — адмиралу Макарову. О нем надо знать как можно больше...»

Все же «рыцарям плаща и кинжала» Страны восходящего солнца пришлось признаться в следующем. Поток разведывательной информации с появлением там нового командующего флотом сошел почти на нет. Это касалось дел на порт-артурской эскадре.

Спустя некоторое время вице-адмирал Макаров осведомился у армейских жандармов, которые на войне стали в одночасье крепостными контрразведчиками, о делах шпионских. Интерес к ним флотоводец имел, скажем так, «личный»:

— У тех лазутчиков, что ловите, носимая шпионская информация вами анализируется?

— Точно так, ваше превосходительство.

— И что такой анализ показывает?

— Стал радовать. Утечка сведений важного характера заметно уменьшилась.

— Как вы это определили?

— Довольно просто. Теперь японские резиденты в городе и те шпионы, которые проникают в Порт-Артур на короткое время, собирают даже самую ничтожную информацию, чтобы оправдать себя.

— А раньше разве такого не было?

— Раньше мы ловили лазутчиков даже с рукописными копиями штабных приказов.

— И в чем причина того?

— В приказах командующего флотом, то есть в ваших, ваше превосходительство. Они исполняются флотскими чинами неукоснительно. Даже около питейных лавок китайцев нижних чинов с эскадры заметно меньше стало.

— Надо сделать все, чтобы болтунов среди военных слу-

жителей вообще не имелось. Тогда и бед для нас на войне будет заметно меньше. Не так ли?

— Так, ваше превосходительство. Только такую напасть одними приказами не искоренишь.

— Ясно дело, что все зависит от служивого человека. Но и контрразведка должна быть не лыком шита...

Не теряя времени, вице-адмирал Макаров стал готовить Тихоокеанский флот в лице ее порт-артурской эскадры к активным действиям в море. Там с начала войны хозяйничали японцы. Хейхатиго Того ночной торпедной атакой внешней гавани русской крепости и боем у Чемульпо добился большого перевеса сил в свою пользу. Об этом более чем убедительно говорили только одни цифры.

У противника Того в лице русского флотского командующего оставалось только пять исправных эскадренных броненосцев: «Петропавловск», «Полтава», «Севастополь», «Победа» и «Пересвет». Всего пять броненосных громадин, которые составляли огневую мощь флота Тихого океана.

Сильно поврежденные «Цесаревич» и «Ретвизан» подлежали длительному ремонту. А поскольку ремонтная база оставляла желать много лучшего, на ввод их в строй в обозримом будущем особо надеяться не приходилось, хотя рабочие-судоремонтники вместе с корабельными специалистами трудились не покладая рук.

И в легких силах японцы имели явный перевес. Они обладали 15 крейсерами (не считая тяжелых, броненосных) и около 60 миноносцами. Против — 4 крейсера и 27 миноносцев.

При таком соотношении сил много могли решить инициатива в военных действиях, талант флотоводца, боевой дух корабельных экипажей, их морская выучка. История флота российского полна примеров, когда разгрому подвергался более мощный по силам противник, будь то турки, шведы или французы.

На первом сборе старших офицеров эскадры Степан Осипович начал разговор так:

— Теперь уже поздно вести систематические учения и занятия по расписанию. Каждый командир, каждый офицер должен осознать это.

— Но без системы в обучении экипажей ошибок трудно будет избежать.

— Помните, не ошибается только тот, кто ничего не делает. Не следует подражать таким начальникам.

— Мы надеемся, что хоть и война, но время на учения нам будет дано.

— Сейчас о том размышлять некогда. Выворачивайте смело свой запас знаний, опытности, предприимчивости. Старайтесь сделать все, что можете.

— А если это будет для нас в условиях войны невозможным? Тогда как?

— Невозможное останется невозможным. Но все возможное должно быть сделано. Это мое требование обязательно для каждого командира корабля.

— Что еще от нас требуется?

— Главное, чтобы все, понимаете — все прониклись сознанием огромности возложенной на нас задачи, осознали всю тяжесть ответственности, которую самый маленький чин несет перед Родиной!

И работа на порт-артурской эскадре, как говорится, закипела. Люди горели желанием послужить, как сказано в присяге, «Богу, царю и Отечеству».

Одной из первых забот Степана Осиповича по прибытии в Порт-Артур стало обеспечение безопасности крепости со стороны моря. Средство для этого было испытанное — оборонительные минные заграждения. Но они уже частью были выставлены до него, и новому командующему флотом приходилось только дополнять заграждения и корректировать их постановку с собственными планами.

О том, как до Макарова и при нем осуществлялись постановки минных заграждений у Порт-Артура и побережья Квантунского полуострова, есть свидетельство авторитетного человека. Непосредственным руководством минной «защиты» морской крепости занимался контр-адмирал Лощинский, который оставил после себя обстоятельную записку о тех событиях Русско-японской войны:

«Прибыв 28 января в Порт-Артур, я получил от адмирала Алексеева соответствующие указания относительно минирования порта Дальнего, куда, ввиду возможности высадки неприятельского десанта, был уже экстренно послан с тою же целью, под командой капитана 2-го ранга Степанова, транспорт «Енисей». 28 января был жестокий шторм с большим волнением от юго-востока. Степанов, несмотря на это, ставил

в тот и последующий день мины, которые, вследствие своего особого устройства и больших приливов и отливов, оказались, в большинстве, особенно в большую воду, глубоко вставшими, а в малую — мелко вставшими и даже плавающими на поверхности. Замечено, что многие плавающие на поверхности мины вскоре волнением и течением сорвало с якорей и унесло в море, подвергая опасности свои суда.

Особенно же это обнаружилось, когда 29 января «Енисей», по неосторожности командира, желавшего стрелять в всплывшую мину, наскочил на свою же мину, взорвался и утонул, а затем такое же несчастье постигло крейсер «Баян», который, будучи послан на помощь команде «Енисея», наскочил также на плавающую мину и взорвался.

30-го на крейсере «Всадник» ходил в Дальний ознакомиться с положением дела. Поставленные «Енисеем» 4 заграждения между северным и южным островами Санашантао и прилежащими берегами материка пришлось оставить как было, то есть некоторые мины глубоко, а другие мелко ставшие, а затем устроить дополнительные заграждения: перед проходом между островами Санашантао и на самом рейде зигзагами от южного берега до Талиенвана, то есть поперек всего рейда, но ближе к порту. Наместник одобрил план дополнительных заграждений и приказал оставить проходы для своих судов и в то же время без замедления заградить бухты Керр и Дип, лежащие севернее Дальнего и также очень удобные для высадки десанта.

1 февраля «Амур», под моим флагом, канонерская лодка «Гиляк», минные крейсера «Всадник» и «Гайдамак» и четыре миноносца вышли из Артура для дополнительных заграждений.

Пройдя Лютин Рок и видя, что «Гиляк» и «Гайдамак» отстают, я, имея в виду желание Наместника заградить бухты скорее, приказал им идти в Дальний, а с остальными судами пошел полным ходом в Керр. Придя в полдень, стал ставить мины, причем пошел такой густой снег, что к концу постановки, в час дня, едва были видны силуэты ближайших островов. Дойдя до прохода между островами Санашантао, услышал взрыв мины у этого острова и потому, послав вперед миноносцы, следуя за ними, прибыл в Дальний в 5 часов вечера. Следующие три дня дул свежий юго-восточный ветер с большим волнением, и потому толь-

ко 5-го февраля поставил мины поперек всего рейда, а 8-го в одной миле западнее прохода между островами Санашантао и ушел обратно в Артур. Все мины стали прекрасно на желаемой глубине, что указывает на прекрасную подготовку личного состава транспорта «Амур». К этому времени всего было поставлено до 800 мин.

Уходя из Дальнего, организовал брандвахтенную и сигнальную службы, то есть на острове Санашантао была устроена сигнальная станция в три смены людей и портовые баркасы дежурили у южного Санашантао поочередно. Кроме того, для заведования минным заграждением и дополнением его в проходах на случай движения неприятеля на Дальний с моря был оставлен лейтенант Сухомлин с плотником для постановки мин и несколькими минерами.

По возвращении в Артур 9 февраля ходил в бухту 8-ми кораблей для заграждения ее 20-ю минами. С 10-го по 17 февраля ездил в Инкоу для составления соображений о заграждении этого порта. В Инкоу проходит широкая с большим течением и меняющимся форватером река Ляохе. Так как в условие было поставлено, чтобы заграждение могло пропускать коммерческие суда и навигация не должна прекращаться, то, очевидно, оно могло быть гальваническое на проводниках, причем, если их будет достаточно, то можно каждую мину поставить на отдельном проводнике, а если мало, то 5 и более на одном, вследствие же большого течения мины не могут взрываться автоматически, а только по желанию, следовательно, подобное заграждение могло иметь только нравственное, но не фактическое значение.

Ввиду этого адмирал Алексеев приказал доложить адмиралу Макарову о возможно широком применении минной обороны близ Квантуна, особенно в виду Порт-Артура в тех местах, где будет показываться неприятель, или у Бидзыво, где предполагалась его высадка, а пока готовить для этого мины, якоря и прочее.

При докладе этого адмирал Макаров сказал, что заграждать рейд Артура и его окрестности он не намерен, потому что считает наши мины опасными для себя, а кроме того, кто знает, быть может, он через два, три месяца будет владеть морем; однако, ввиду бомбардировки Порт-Артура 26 февраля и 9 марта из-за Ляотешаня, разрешил у южно-

го берега поставить 25 мин, то есть на том месте, откуда японцы корректировали свою стрельбу по порту.

С 10 марта по 15 апреля происходила расстановка мин в порту Инкоу. После больших усилий удалось поставить три линии мин, по 5 в каждой. Как я уже говорил ранее, что заграждение вследствие большого течения не могло иметь замыкательных приборов для автоматического взрыва, а по желанию должны быть взорваны целой группой в 5 мин, гадательно под проходящим судном, ибо не было визирных приборов, то, конечно, неприятель, войдя в реку, зная о существовании мин, должен быть двигаться с осторожностью, вылавливая их под огнем вооруженного на берегу китайского форта, чего, очевидно, не мог сделать безнаказанно для себя...»

В «Записке» контр-адмирала Лощинского, руководившего минной обороной порт-артурской крепости, обращает на себя внимание позиция нового командующего флотом Тихого океана в отношении «максимального» заграждения всего Ляодунского полуострова. Именно на этом настаивал адмирал Алексеев, пользовавшийся в начале войны всеми правами царского наместника на Дальнем Востоке.

Вице-адмирал Макаров увидел в этой части оборонительных мероприятий серьезную опасность в ожидавшейся в самом скором времени активной борьбе порт-артурской броненосной эскадры за господство на водах Желтого моря. По крайней мере — в их северных, на подступах к побережью Маньчжурии. Только так можно понимать слова Степана Осиповича, сказанные Лощинскому после доклада главного минера морской крепости:

— Заграждать порт-артурский рейд и его окрестности я никак не намерен.

— Почему, ваше превосходительство? У меня на этот счет есть прямое указание адмирала Алексева.

— Во-первых, как вы мне только что доложили о беде «Енисея», наши мины чрезвычайно опасны для нас самих. Мы не можем терять корабли на своих же минных заграждениях. Такое позорно и преступно на войне.

— Но в случае с «Енисеем» мы были связаны штормовой погодой, сильными приливами и отливами у Дальнего.

— Оправдание погодой есть не самое лучшее оправдание.

— На срочность постановки минных заграждений у порта Дальний у меня было приказание наместника.

— Приказание наместника надо выполнять. Но с умом. Теперь о минных полях у Порт-Артура. Они для меня, как командующего флотом, в скором времени могут стать серьезным препятствием в войне.

— Почему, извольте узнать?

— Вот это-то и есть во-вторых. Быть может, через два, самое большое три месяца наша эскадра будет владеть морем.

— То есть вы хотите сказать, ваше превосходительство, война скоро развернется и на море?

— Вне всякого сомнения. Мы будем в Желтом море наступать на японцев, а не обороняться от них, затворившись во внутренней гавани Порт-Артура...

Русский флотоводец, в отличие от своего предшественника на посту командующего, не собирался отсиживаться в порт-артурской гавани. Адмирал Макаров оставался прежним лейтенантом Макаровым из Русско-турецкой войны 1877—1878 годов, когда он с «активным» пароходом «Великий князь Константин» искал турецкую броненосную эскадру в Черном море.

С приездом Макарова как бы парализованная порт-артурская эскадра, замершая с началом войны на внутреннем рейде крепости, враз ожила. Новый командующий немедленно наладил дозорную службу. Теперь японские корабли, прежде всего из состава легких сил, не могли безнаказанно курсировать на ближних подступах к Порт-Артуру ни днем, ни даже ночью.

Степан Осипович стремился во всем давать личный пример «впереди идущего». Только так он мог поднять боевой дух защитников порт-артурской крепости как на эскадре, так и на суше.

Показателен такой случай. На второй день прибытия командующего в Порт-Артур к вечеру на русских кораблях «заслышали» японцев — приемные аппараты беспроволочного телеграфа (так тогда называли радиостанции) стали получать непонятные депеши. Вне всякого сомнения, какой-то вражеский корабельный отряд находился в опасной близости у крепости.

В ту же ночь командующим высылаются в море два боевых разведывательных дозора из шести миноносцев. Пер-

вый под командованием капитана 1-го ранга Н. А. Матусевича состоял из «Выносливого», «Внимательного», «Бесстрашного» и «Властного». Вторым дозором в составе «Решительного» и «Стережущего» командовал капитан 2-го ранга Ф. Боссе.

Вице-адмирал Макаров лично проинструктировал командиров дозоров перед выходом миноносцев в ночное море. Поставленная боевая задача была предельно ясна:

— Вам надлежит с наступлением сумерек без ходовых огней выйти в море. Там, разделившись, начать поиск неприятеля. В случае встречи атаковать его со всей решительностью.

— С кем, господин адмирал, нам разрешается вести бой?

— Только с миноносцами. С броненосными кораблями в боевое соприкосновение не вступать.

— Ваше превосходительство, как определяется зона несения дозора?

— На линии островов Эллиот. Дальше не забегать. В случае встречи с броненосцами можете не успеть оторваться от японских сил.

— Можем ли мы атаковать неприятеля, если он встретится в гораздо большем числе?

— Нет. В таком случае следует отойти к крепости. Неоправданных потерь в кораблях нам следует избегать. Война еще только начинается...

Выход двух дозорных отрядов миноносцев из гавани в ночной поиск стал большим событием в жизни защитников крепости. Палубы броненосцев и крейсеров были полны моряков. Казалось, что все экипажи эскадры вышли провожать миноносцы, которые выходили на внешний рейд с потушенными ходовыми огнями, быстро растворясь силуэтами в ночных сумерках.

Порт-артурцы определили, что в море выходит вся минная сила эскадры — два отряда миноносцев. В корабельных экипажах пошли разговоры, которые «дышали» бодростью:

— Эге! Никак, командующий ищет схватки с японцем.

— Кажется, Борода не склонен соблюдать правило беречь флот и им не рисковать. А что скажет на то государев наместник, адмирал Алексеев?

— Ничего не скажет. Его в Артуре давно нет.

— Небось скоро повоюем по-настоящему. Дедушка наш не из тех, что на печке лежат да в потолок посматривают.

— Воевать самим надо, а не ждать, пока миносцы японцев опять к крепости подкрадутся...

Первый отряд, которым командовал капитан 1-го ранга Матусевич, в своем районе несения дозорной службы обнаружил четыре японских миноносца и смело атаковал их. Около полутора часов у полуострова Ляотешань шел ожесточенный артиллерийский бой. Получив значительные повреждения, неприятельские корабли, воспользовавшись темнотой (луна не просматривалась сквозь пасмурное ночное небо), ушли от побережья в море.

По свидетельству самих японцев, их миноносец «Асасиво» в этом бою имел 8 прямых попаданий русских снарядов, а «Касуми» — более десяти. На миноносце «Акацуки» была выведена из строя машина, в результате чего он потерял способность двигаться и был вынужден просить помощи у соседних кораблей. Взятый на буксир, он благополучно вышел из зоны боя.

В том ночном бою пострадали и русские миноносцы. «Выносливый» получил 8 попаданий вражеских снарядов, а на «Властном» вышло из строя рулевое управление. Но из боя они вышли победителями, поскольку вражеский отряд обратился в бегство.

Так в ходе Русско-японской войны была одержана первая победа на море!

Но победный для порт-артурцев ночной бой имел трагическое продолжение. Второй дозорный отряд при возвращении в базу встретил другой японский разведывательный отряд, состоявший также из четырех миноносцев. Те, завидя в предрассветных сумерках два русских миноносца, пошли на пересечение их курса, чтобы навязать противнику неравный бой.

Русские вызов приняли. Капитан 2-го ранга Ф. Боссе направил свои корабли на сближение с неприятелем, стремясь прорваться к Порт-Артуру. Головным в отряде на полной скорости шел «Решительный», а за ним в двух-трех кабельтовых «Стерегающий».

Они начали огневой бой с дистанции семи кабельтовых и в ходе артиллерийской дуэли сошлись с неприятелем на четыре кабельтовых. Бой шел на параллельных курсах.

Вскоре командир русского дозора был контужен от разрыва вражеского снаряда. «Решительный» получил несколько повреждений, но сумел сохранить скорость хода и провалился под защиту крепостных береговых батарей.

В более трудном положении оказался «Стерегающий». Почти с самого начала бой складывался для него крайне неудачно. Неприятельский снаряд попал в котел носового котельного отделения, и ход миноносца заметно снизился. Был выведен из строя рулевой привод, погнут румпель. Японский снаряд, пробив борт, разорвался в левой главной паровой машине. На корабле начался пожар. Забортная вода поступила в пороховой погреб и другие помещения ниже ватерлинии.

«Стерегающий» теперь уже не мог следовать на прорыв, идя в кильватере «Решительного». Неприятельские корабли окружили русский миноносец, который на глазах терял ход.

О том, как в Желтом море шел неравный бой миноносцев, рассказали для истории оставшиеся в живых моряки из экипажа «Стерегающего». Их было четверо: минно-машинный квартирмейстер Ф. Юрьев, машинист В. Новиков и кочегары А. Осинин и И. Харинский.

Правдивый рассказ о последнем бое «Стерегающего» стал достоянием Центрального государственного архива Военно-Морского Флота. Здесь хранятся следующие документы: письма Федора Юрьева и Алексея Осинина, доклад полицейского урядника Еремеева, опрашивавшего в июле 1907 года Василия Новикова по поручению «господина Пристава 2 стана Тимского уезда» о гибели миноносца, на котором он служил в Русско-японскую войну.

Бой в окружении с первой минуты оказался для «Стерегающего» неравным и гибельным. В начале схватки тяжелое ранение получил командир миноносца лейтенант А. С. Сергеев. Наскоро перевязанный, с перебитыми осколками ногами, он тем не менее продолжал руководить действиями экипажа. Когда вражеский снаряд, разорвавшись в кочегарке, разбил котлы и перебил паропроводы, «Стерегающий» остановился окончательно, окутанный облаком пара.

Надежды на прорыв больше не было. Но бой продолжался. Четыре орудия остановившегося корабля наносили противникам потери. Погибшего в бою командира на капитанском мостике сменил лейтенант Н. Головизнин, но и он

вскоре был убит. Когда разорвавшийся на верхней палубе снаряд вывел из строя артиллеристов носовых орудий, их места заняли матросы машинной команды.

Погибли все офицеры и инженер-механик В. Анастасов (в то время инженер-механикам офицерские звания не присваивались) миноносца и большая часть экипажа. Но оставшиеся в живых о сдаче корабля врагу не помышляли.

В 1911 году в Санкт-Петербурге на собранные деньги был поставлен памятник «Стерегающему», а в честь его храброго командира лейтенанта Сергеева и инженер-механика Анастасова были названы новопостроенные миноносцы Сибирской флотилии. Они назывались «Лейтенант Сергеев» и «Инженер-механик Анастасов».

В советское время на Дальнем Востоке название «Стерегающий» носил большой противолодочный корабль Краснознаменного Тихоокеанского флота.

Поврежденный «Стерегающий» чудом держался на воде. К замершему и уже не стрелявшему кораблю подошла японская шлюпка — на миноносце попытались завести буксиры. Как докладывал позднее японский офицер, на русском миноносце он увидел страшную картину. Фок-мачта была сбитая, мостик снесен прямым попаданием снаряда. На верхней палубе лежало около двадцати убитых моряков.

Японцы завели буксиры и уже торжествовали при виде плененного корабля противника. Но двум оставшимся в живых русским морякам — квартирмейстеру Ивану Бухарову и матросу Василию Новикову, укрывшимся в трюме, удалось открыть кингстоны. Японцы срочно покинули тонущий миноносец.

Однако такая версия, долгое время бывшая официальной, не в должной мере соответствует действительности. Она берет свое начало с информации военного корреспондента английской газеты «Таймс» о подробностях героической гибели миноносца «Стерегающий»:

«...двое русских матросов устремились из боевой рубки в трюм и заперлись там. Никакие убеждения не заставили их выйти наверх...

Когда миноносец утонул, вместе с ним утонули и те двое матросов...

Полагают, что эти матросы, желая затопить миноносец, открыли кингстоны».

Публикация популярной английской газеты оказалась изложенной в порт-артурской газете «Новый край» в номере 74 за 7 апреля 1904 года, которая издавалась в осажденной русской крепости. Газетный материал назывался так: «Отклики войны. Подробности миноносного боя под Порт-Артуром».

Однако оставшиеся в живых члены экипажа «Стерегущего» рассказывают несколько иначе о последних минутах жизни миноносца. Кочегар Осинин пишет, что тяжело раненный (оторвана правая рука) машинный квартирмейстер Иван Бухарев спросил трюмного машиниста Василия Новикова, открыты ль в машинном отделении кингстоны, и, узнав, что нет, стал просить его скорее открыть их. Матрос Новиков исполнил просьбу.

После этого события развивались, как говорится в письме оставшихся в живых моряков «Стерегущего», следующим образом:

«...Стали ожидать с чистой совестью смерти так, что смогли сделали, в это время подошла японская шлюпка к нашему миноносцу, в которой были один офицер и несколько матросов...»

Этот бесхитростный рассказ моряка, героическое поведение которого в бою ни у кого не вызывало сомнения, дополняют сведения из доклада полицейского урядника Еремеева:

«...Он, Новиков, спустился в машинное отделение, открыл кингстоны, а затем, поднявшись на верх, порвал сигнальные книги и скидал их за борт, и «Стерегущий» стал тонуть...»

Вместе с кораблем в морской пучине нашли последнее пристанище 48 членов его экипажа. Четверо оставшихся в живых моряков были подняты японцами из воды и оказались в плену.

Моряки «Стерегущего» и на чужбине, в плену, были достойны всяческого уважения. Они сумели сообщить о себе в Россию. Об этом рассказал на своих страницах популярный в то время журнал «Разведчик» в номере 726 от 21 сентября 1904 года. В опубликованном письме (орфография подлинника сохраняется) моряков миноносца говорилось:

«Нас здесь только четыре пленных матроса с кондр Миноносца «Стерегущий» и хотя мы ранеными и взяты в плен, но сделали все что требует от нас присяга. Все офице-

ры наши были убиты, а из команды остались живыми только мы и мино-машинный квартирмейстер Юрьев, который лежит в госпитале с перебитыми ногами но мы не допустили взять в плен наш миноносец и утопили его думая что Царь и Отечество не поставят нам в вину нашего плена так как мы сделали все, что могли придумать.

Машинист Василий Новиков. Кочегар Алексей Осинин. Кочегар Иван Хиринский».

Вице-адмирал Макаров донесение о том, что в море идет бой между русскими и японскими миноносцами, получил с сигнальной станции Золотой горы. А затем — от командира эсминца «Решительный». Степан Осипович понял, что положение «Стерегающего» смертельно опасно, и решил сам немедленно выйти ему на помощь. Он приказал:

— Мой флаг перенести на «Новик». Ему вместе с крейсером «Баян» идти к месту боя.

В море отправились самые быстроходные крейсера порт-артурской эскадры — «Новик» и «Баян». Впереди спешил флагманский корабль. Но к этому времени «Стерегающий» уже затонул, а японские миноносцы, подобрав из воды четырех оставшихся в живых русских моряков, присоединились к показавшемуся на горизонте броненосному Соединенному флоту.

Об огневом бое с ним командирам русских крейсеров не приходилось и думать. «Новик» и «Баян» вернулись в крепостную гавань. Новость, незамедлительно переданная сигнальщиками Золотой горы, быстрее телеграфной строчки разнеслась по Порт-Артуру.

Один из защитников морской крепости, очевидец тех памятных событий, писал:

«Выход С. О. Макарова на «Новике» под своим флагом навстречу японским крейсерам (неточность: эскадренным миноносцам. — А. Ш.), расстреливавшим «Стерегающий», конечно, был риском, но каково было впечатление от этого выхода!»

Далее мемуарист восторженно пишет следующее:

«Но какое это было возвращение! Десятки тысяч людей, усеявших борта судов, высыпавших на бруствера батарей, толпившихся на набережных, жадно следили за каждым движением маленького крейсера, который, бойко разворачиваясь, входил в гавань.

Не к нему, не к этому хорошо знакомому, лихому суденушку было приковано общее внимание. Нет! Просто каждому хотелось своими глазами увидеть на верхушке его мачты Андреевский флаг с гюйсом в крыже.

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...»

В порт-артурской крепости и прежде всего в корабельных экипажах заговорили:

— Сам пошел в бой.

— Не убоился.

— Есть теперь кому эскадру в бой вести...

Отныне защитники и гражданские жители Порт-Артура доверяли Макарову как флотоводцу, верили в него как в отважного продолжателя русской морской славы. Что никак нельзя было сказать о его предшественниках — дальневосточном наместнике адмирале Алексееве и вице-адмирале Старке.

Тот день отразился и на настроении бойцов Маньчжурской армии, передовой отряд которой вел первые бои с японцами на рубеже пограничной реки Ялу, разделявшей Китай с Кореей. В полках армии Куропаткина говорили:

— Наши в Порт-Артуре сражаются. Один «Стерегающий» чего стоит! А всего лишь маленький миноносец-то.

— Макаровская эскадра ищет в море японцев. Сама в бой рвется.

— Воюют моряки, а мы все в ожидании у походных кухонь. Только на Ялу война идет.

— А нам как будто ни до Порт-Артура, ни до японцев дела все нет и нет...

Действия отряда миноносцев капитана 1-го ранга Матусевича должны были стать боевым примером для защитников крепости, и в первую очередь моряков порт-артурской эскадры. Поэтому вице-адмирал Макаров 2 марта 1904 года издал два приказа командующего. Приказ № 18 гласил:

«26 февраля в час ночи мне дали знать, что огни неприятельских судов показались к югу от мыса Ляотешан. Потребовав к себе начальника первого отряда миноносцев,

капитана 1-го ранга Матусевича, я поручил ему с четырьмя миноносцами: «Выносливый» — командир лейтенант Рихтер, «Властный» — командир лейтенант Карцев, «Внимательный» — командир лейтенант И. Стеценко и «Бесстрашный» — командир лейтенант Скороходов — атаковать неприятеля. Миноносцы быстро подняли пары и около 4 часов утра атаковали неприятеля, оказавшегося в числе шести миноносцев.

Рассмотрев донесения и опросив лично командиров и офицеров на месте, я убедился, что дело это было молодецкое: командиры, офицеры и команды работали со знанием дела и хладнокровием, исправив в самый короткий срок повреждения в паровых трубах, рулевых приводах и других жизненных частях; а посему сегодня, именем его императорского величества, я наградил отличившихся нижних чинов, по представлениям командиров, знаками отличия военного ордена 4-й степени, как значится в списке ниже.

О начальнике отряда, командирах и офицерах вхожу с представлением.

Поздравляя пожалованных Георгиевских кавалеров, я вместе с тем поздравляю вверенный мне флот с той молодецкой работой, которую исполнили экипажи названных миноносцев. Обращаю внимание на лихую работу механиков и машинных команд по исправлению повреждений, причем «Выносливый» некоторое время шел под машиной, в которую нельзя было войти, ибо там был пар температуры кипения; «Властный» пришел на рейд, имея одну машину затопленной водой. Инженер-механик Блинов, с обожженными руками и лицом, не останавливался в работе до самого входа в гавань.

На «Выносливом» и «Властном» повреждения довольно значительные, но в недельный срок все будет приведено в исправность. Большинство раненых поправляется.

Достойный начальник, капитан 1-го ранга Матусевич, надеюсь, через несколько дней будет на ногах и вновь бесстрашно поведет свой отряд в дело.

Приказ прочесть на судах и в командах».

Второй макаровский приказ № 19 от 2 марта тоже говорил о мужестве и доблести моряков миноносцев порт-артурской эскадры:

«Вечером 25 февраля миноносцы «Решительный», под командою капитана 2-го ранга Боссе, и «Стерегающий», под командою лейтенанта Сергеева, отправлены были в море для исполнения некоторых поручений и, направляясь на S, на рассвете оказались подле пяти японских миноносцев и одного минного крейсера.

Началась артиллерийская перестрелка, где неприятель был в три раза сильнее нас. Миноносцу «Решительному» удалось прорваться, а миноносец «Стерегающий» получил пробоину, и у него повалил пар. Надо полагать, что у него был подбит двигатель, после чего он остановился. Впоследствии было видно, что он затонул.

Во время перестрелки на миноносце «Решительный» перебило паровую трубу и получены были другие повреждения. Тем не менее, несмотря на это и потерю в людях, он благополучно вышел из-под огня противника, хотя командир был контужен в голову.

Ознакомившись с делом, я убедился, что миноносец энергично отбивался от неприятеля, офицеры и команда держали себя хладнокровно, с должным спокойствием, и машина работала вполне хорошо, а потому сего 2 марта, именем его императорского величества, наградил именованных ниже чинов знаками отличия военного ордена 4 ст.

О чем по флоту объявляю».

В день утреннего боя отрядов миноносцев адмирал Хейхатири Того, пользуясь несовершенством береговой обороны русской крепости, решил преподнести ее защитникам сюрприз. Оставив на почтительном удалении от входа в гавань крейсер для корректировки огня, броненосный флот Страны восходящего солнца зашел за полуостров Ляотешань, покрытый низкими холмами. На этой стороне не стояло ни одной крепостной батареи и не было сигнальных станций.

Из-за Ляотешаня вражеские броненосцы начали беспрепятственно вести перекидной артиллерийский огонь по внутренней гавани Порт-Артура. Первые разрывы наделали немало переполоха среди горожан. Однако 154 выпущенных японцами двенадцатидюймовых снаряда не дали стрелявшим желаемого результата, если не считать, разумеется, восьми погибших от осколков русских матросов. Раненых набралось много, из кораблей же никто не пострадал.

Макаров был озадачен неожиданной бомбардировкой внутренней гавани и эскадры. Но ему как теоретику артиллерийского дела не стоило больших трудов разработать способ перекидной стрельбы орудий главного калибра своих кораблей по неприятельским броненосцам за Ляотешань. Степан Осипович собрал штаб эскадры:

— Японцы нанесли нам вчера ущерб своей пушечной стрельбой из-за Ляотешаня. Начальник штаба, почему там не оказалось наших наблюдательных постов?

— Они не предусмотрены планом крепостной обороны.

— И по этой причине на горе не поставлены береговые батареи?

— Да. Точно так.

— Тогда подготовьте докладную записку генералу Стесслю с настоятельной просьбой установить на Ляотешане тяжелую батарею.

— На такую нашу просьбу он ответит отказом, ваше превосходительство.

— Почему?

— В крепости нет лишних полевых орудий.

— Тогда надо изыскать из флотского арсенала. Орудийные расчеты выделить с кораблей, находящихся в ремонте. Батарею обеспечить боезарядами в достаточном количестве.

— Будет исполнено. Но на это, Степан Осипович, уйдет не менее недели, а неприятель ждать не будет.

— Это всем ясно. Потому-то я и собрал вас. Сами будем вести по японцам артиллерийский огонь. Прошу, господа, ознакомиться с этим планом ведения огневой боя из внутренней гавани.

— Но как командиры кораблей будут знать, что японский флот вошел в зону обстрела?

— Мною уже дана команда установить несколько круглосуточных сигнальных постов. Система сигналов разработана и передана к исполнению.

— Как определяются способы перекидной стрельбы, господин адмирал?

— Они определены. По окончании заседания вы получите соответствующую инструкцию в запечатанных пакетах. Вопросы еще есть у командиров кораблей?

— Нет.

— Тогда прошу всех возвратиться на корабли. И последнее: конверты разрешаю вскрывать только у себя в каютах. Я продолжаю требовать от всех чинов вверенной мне эскадры строжайшего соблюдения режима секретности.

Командующий флотом Тихого океана издал приказ за № 28 о производстве перекидной артиллерийской стрельбы через Ляотешань.

«1) Если неприятель окажется у Ляотешана и будет поднят сигнал: «судам, стоящим на внутреннем рейде, принять бой на якоре», то этот бой будут принимать броненосцы «Пересвет» и «Победа», стреляя из обеих башен, и «Ретвизан» — из кормовой башни.

2) Броненосец «Пересвет» должен для этого на швартовах закинуть корму на ближайшую бочку вправо, броненосец «Победа» закинуть свой нос влево.

3) Направление стрельбы на каждом броненосце проверяется по ориентировочному предмету на берегу, от которого башня поворачивается на должный угол.

В командном пункте иметь таблицы расстояний и соответствующих направлений для центра каждого квадрата, по которым могут стрелять броненосцы.

4) На Ляотешанском маяке организована станция, с которой может быть указан квадрат, к которому неприятель подходит.

Станция эта соединена телефоном непосредственно с броненосцем «Ретвизан».

5) Броненосец «Ретвизан», получивший извещение со станции о движении неприятеля, поднимает сигнал, указывающий квадрат, например: Ж-18. Это означает, что неприятель подходит к указанному квадрату.

Когда получится со станции следующее извещение, что неприятель пришел на указанный квадрат, то сигнал спускается, и броненосцы открывают огонь.

В это время надо ожидать извещения о передвижении неприятеля на новый квадрат, причем поступают, как и ранее.

6) Если неприятель появится в Голубиной бухте или около нее, то в стрельбе примет участие и броненосец «Цесаревич».

В этом случае сведения о положении неприятеля будут даваться со станции в деревне Лядзятун, находящейся в Голубиной бухте».

...Появление в очередной раз японского флота под Ляотешанем не заставило себя долго ждать. Адмирал Хейхатиро Того решил повторить бомбардировку внутренней гавани Порт-Артура, надеясь провести ее вновь беспрепятственно и нанести противнику очередной урон.

Когда броненосная армада Того появилась вблизи Ляотешаня, она неожиданно подверглась обстрелу из гавани крепости с дистанции в 15 километров. На сигнальных постах находились флотские артиллерийские офицеры, которые вели корректировку стрельбы.

Неизвестно, сколь долго длилась бы дуэль орудий сторон из-за высокой горы Ляотешань, если бы не русский снаряд, который в самом начале огневого боя угодил в эскадренный броненосец «Фуджи». Результатом прямого попадания стала гибель командира броненосца. Адмирал Хейхатиро Того, с получением такого донесения, приказал броненосному Соединенному флоту уходить от берега в море.

В тот день перекидной стрельбы сторон через Ляотешань, в ходе которой был выпущен не один десяток снарядов, русские не потеряли ни одного человека даже раненым. После этого походы вражеского флота под стены Порт-Артура для ведения перекидной стрельбы прекратились.

Причина крылась в следующем. Вражеские шпионы донесли своим о результатах двух дней бомбардировки внутренней гавани Порт-Артура. Их результаты не шли ни в какое сравнение с тем уроном, который получил эскадренный броненосец «Фуджи» от разрыва одного-единственного русского крупнокалиберного снаряда...

Новый командующий был опытейшим специалистом артиллерийского дела. Он сразу же обратил внимание на русские боеприпасы к корабельным орудиям, сравнив их с японскими снарядами. Сравнение оказалось не в нашу пользу.

Японский флот использовал фугасные снаряды, начиненные взрывчатым веществом под названием «шимоза». Как ее тогда называли в Европе — «лиддит», или пикриновая кислота. Артиллерийские же снаряды русского флота были снаряжены сильно увлажненным пироксилином, то есть бездымным порохом.

Японский снаряд имел тонкие стенки из высококачественного металла, большой боевой заряд и простой взрыватель мгновенного действия, срабатывавший даже при уда-

ре о воду. Эти снаряды имели очень сильное фугасное действие, высочайшую температуру взрыва, огромное количество осколков.

Русские же снаряды одного и того же калибра имели больший вес металла по сравнению с японскими (и английскими). А на боевой заряд пироксилина приходилось всего три с половиной процента от общей массы снаряда. К тому же до 30 процентов от веса заряда составляла вода.

В результате русские снаряды имели слабое фугасное действие. Из-за крайне неудачной конструкции двухкапсюльного взрывателя замедленного действия генерала Бринка, применявшегося в большинстве снарядов морской артиллерии России, они или не взрывались, попадая в небронированные части вражеского корабля, либо взрывались, пробив уже оба корабельных борта. Лучшим примером тому стало Цусимское морское сражение.

Однако под Порт-Артуром дело до артиллерийского боя тяжелых броненосных кораблей пока не доходило. Если флотоводец Макаров искал встречи с неприятельским флотом, то об адмирале Хейхатино Того такое сказать было трудно. Он стал искать морского сражения главных сил только после того, как Соединенный флот микадо получил явное преимущество над противником.

Весть о том, что японскому флоту после стрельбы русских броненосцев из внутренней гавани пришлось спешно уйти за горизонт, дала новое признание защитников крепости Макарову. Шутка ли, нескольких залпов главным калибром хватило для того, чтобы заставить ретироваться всю вражескую броненосную армаду.

— Значит, не боится наш Дедушка японской армады. Хорошо придумал вести огонь через гору.

— Теперь японцы с их адмиралом познали силу огня наших пушек.

— Пальба остается пальбой. Вот бы Бороде сойтись с Того в открытом море. Что тогда будет?

— Что будет? Ясно одно — наши не отступят, будут драться геройски...

Озабоченность командующего флотом эффективностью артиллерийской стрельбы была не случайной. Обстрелы крепости с моря, явный перевес Соединенного флота над порт-артурской эскадрой в огневой мощи корабельной ар-

тиллерии заставляли искать выход из такой ситуации. Вице-адмирал Макаров, зная, что броненосных кораблей у него в обозримом будущем не прибавится (владивостокский отряд крейсеров имел задачу обороны Приморья), решил позаботиться о качестве орудийной стрельбы.

Решение вопроса виделось в следующем. Степан Осипович еще на Балтике, в Кронштадте, понял, как многое в артиллерийском бое зависит от его обеспечения в мелочах, от выучки комендоров и их непосредственных начальников. Так, стрельба из корабельных орудий во многом зависела от пристрелки к морской цели, от того, насколько верно будут распознаны координаты всплесков воды от падающих снарядов. Только в таком случае можно было удачно произвести корректировку стрельбы.

Макаров собрал на флагманском броненосце «Петропавловск» артиллерийских офицеров. Были приглашены и командиры береговых батарей крепости. Разговор шел о том, как поднять эффективность артиллерийских дуэлей с неприятелем:

— Прошу доложить старшего артиллерийского офицера броненосца «Цесаревич» об особенностях огневого противоборства с флотом противника.

— Господин адмирал, господа офицеры. Характер происшедших артиллерийских стрельб заставляет говорить о том, что на эскадре плохо обстоят дела с прицеливанием к морским целям. Тогда как в скорострельности мы ничем японцам не уступаем.

— Что, на ваш взгляд, можно предложить для устранения недостатка?

— Надо увеличить в бою число сигнальщиков, наблюдающих за падением своих снарядов.

— Но в бою весь экипаж расписан по боевым постам. Лишних людей для исполнения обязанностей сигнальщиков нет. Где можно взять людей?

— Надо думать, ваше превосходительство.

— Тогда я предлагаю на ваше обсуждение свое предложение. Во время учебных стрельб на Балтике, когда я командовал броненосным фрегатом «Князь Пожарский», обязанности дополнительных сигнальщиков исполняли сами комендоры.

— Как это?

— Было организовано наблюдение за падением снарядов для каждой пушки отдельно.

— Господин адмирал, в стреляющем орудийном расчете люди задействованы все?

— Да, все до единого. Поэтому обязанности наблюдателя у бортовой артиллерии, где переход с борта на борт был удобен, поручалось одному из комендоров орудийного расчета противоположного борта.

— А у башен на броненосных судах?

— У башен для этой цели следует назначать особого человека, который находится в бою сбоку башни.

— В башнях команда большая. А как быть, если огонь ведется мелкой артиллерией? Особенно на миноносцах?

— В таком случае наблюдатель-сигнальщик для артиллерии малого калибра должен назначаться по усмотрению начальства. На этот пост в бою можно ставить любого члена команды. Еще вопросы есть?

— Нет.

— Тогда на днях на суда поступит мой приказ об организации наблюдения за падением снарядов в артиллерийском бою. Все делать в строгом соответствии с ним.

Такой приказ вице-адмиралом Макаровым был действительно издан через несколько дней. На том совещании артиллерийских офицеров эскадры решилась и еще одна проблема ведения огневого боя с японскими кораблями.

— Качество артиллерийской стрельбы, прежде всего ее прицельность, зависит во многом от верности курса. Но в бою идет маневрирование, и пристрелку приходится постоянно повторять. Приходилось вам с этим сталкиваться?

— Да, приходилось.

— Выход из положения вижу в следующем. Чтобы избежать невыгодных условий для успешной наводки орудий, командирам судов следует строго следить за действиями рулевого.

— Это ясно. А что предпринимать командиру, когда стреляющий корабль начинает перекатываться с заданного курса?

— Тогда командир должен без промедлений приказать рулевому: сдайся еще на полрумба или на румб. И судно вновь встанет на удобный для артиллерийского боя курс...

Наблюдая за перекидной стрельбой за Ляотешань, Макаров обратил внимание, что порох в заряженных орудиях перед выстрелом подмачивался. Причина крылась в том, что погода стояла дождливая, с ветром. Моросящий дождь и становился бедой для комендоров: мелкие капли воды залетали в орудийные стволы.

Опасность состояла в том, что при задержке залпа в орудийные стволы могло попасть столько дождевых капель, что от этого могла пострадать немалая часть заложённого в ствол порохового заряда. Но такое могло случиться при постоянных моросящих над Квантуном дождях. А если артиллерийский бой придется вести в ливень, да еще при штормовом ветре?

В итоге на эскадре был объявлен очередной приказ командующего, который удивлял простотой и оригинальностью решения достаточно серьезной проблемы для корабельной артиллерии:

«Для того, чтобы не подмачивало дождем и брызгами порох в заряженных орудиях, заготовить пробки из досок, толщиной в 1 дюйм, обшитых по бортам войлоком или резиной. Пробки эти перед выстрелом не вынимаются, а потому должны быть как можно легче, чтобы в случае, если снаряд, на лету догнав эту пробку, ударит ее, не последовал бы его разрыв.

Также допускаю маленький надульный парусиновый чехол.

Командующий флотом Тихого океана

Вице-адмирал *Макаров*».

Исследователи, говоря о Степане Осиповиче как о командующем, принявшем всю полноту власти над ранее ничем особо себя не проявившим флотом, отмечают следующее. На боевой эскадре чем выше служебное положение, тем больше риск личной жизнью. Между командующим сухопутной армией и флотоводцем в этом отношении целая пропасть.

Первый из них только руководит боем, пользуясь почти полной личной безопасностью. Второй же сам ведет в бой свою эскадру, находясь на флагманском корабле, на котором сосредотачивается вся сила неприятельского огня, он — в самом его центре и первый несет свою «голову» под вражеские удары.

Потому и рядовой матрос с любого корабля действующей эскадры не может сказать:

— Меня послали в бой.

Матрос может сказать только так:

— Меня повели в бой.

Послать на смерть рядового бойца или командира в офицерском звании или повести на смерть — это совсем разные понятия. В последнем случае старший начальник в равной, а скорее всего в большей степени делит все опасности с подчиненными ему людьми.

Еще при приезде нового командующего флотом Тихого океана ему было доложено, что японцы предпринимают настойчивые действия в проведении «закупорочной операции». То есть настойчиво пытаются путем затопления судов закрыть вход во внутреннюю гавань Порт-Артура. Макаров сразу же организовал охрану входа силами двух миноносцев и минных катеров. Были выставлены крепкие боны. Проход из внутреннего рейда на внешний стал протраливаться контрольными проходами тральщиков.

Командующему по данным разведки стало известно, что после его прибытия в Порт-Артур японцы решили повторить «закупорочную операцию». Действительно, около двух часов ночи 27 марта с береговых батарей крепости был замечен большой отряд вражеских постановщиков мин. По ним с берега и кораблей был открыт яростный огонь.

Вражеская «атака» на проход была отбита более чем успешно. Подорванный торпедой с дежурного миноносца «Сильный» минный заградитель «Чио-Мару», спасаясь, изменил курс и выбросился на берег под Золотой горой.

Той ночью произошла случайность, которая дорого обошлась японцам. Кто-то из команды «Сильного» в суматохе боя нечаянно дернул за паровой свисток, который засвистел. Как по команде, все три японских заградителя, приняв свист за сигнал со своего штабного парохода, обозначающий «Уклониться вправо», выполнили команду и наскоки на камни у Золотой горы.

Положение попытались исправить неприятельские миноносцы, но на их пути к входу во внутреннюю гавань встали дежурные миноносцы «Сильный» и «Решительный». Японцам пришлось уйти от русской крепости вновь без всякого успеха.

На рассвете защитники Порт-Артура могли увидеть результат ночной «закупорочной операции» японцев. Три парохода-заградителя оказались выброшенными на берег под Золотой горой. Четвертый — «Ионеама-Мару», подорванный миноносцем «Решительным», в поисках спасения выбросился на берег под горой Тигровый Хвост.

Прибывший на место ночного боя вице-адмирал Макаров решил еще более усилить линии искусственных заграждений во внутреннюю гавань. Линии преград состояли из гальванических мин, бонов и затопленных пароходов. Командующий приказал затопить еще два старых парохода — «Шилку» и «Эдуарда Бари».

Пароходы были отбуксированы к месту затопления. На них были пробиты все водонепроницаемые переборки. После этого их подорвали минами, заложенными в носу и корме судов. Пароходы были большие, и с берега в ясную погоду под водой просматривались их борта...

Еще будучи в Кронштадте, Макаров «настаивал» на том, чтобы Морское ведомство обратило внимание на низкую мобилизационную готовность порт-артурской эскадры. Теперь он сам столкнулся с этой проблемой. Выход с внутреннего рейда, по данным гидрографов, на внешний был мелководен для глубоко сидящих в воде броненосцев. Такой выход был возможен для них лишь при полной воде в течение двух с половиной часов утром. И столько же по времени вечером.

Ознакомившись с ситуацией, вице-адмирал при всех штабных своих работниках решительно заявил:

— Это не дело. С такой мобилизационной готовностью воевать в море нельзя.

— Гидрографы, проводившие съемку прохода из гавани, однозначно сказали, что вход и выход возможен только во время прилива.

— Надо перепроверить результаты их работы. Повторные работы проводились?

— Никак нет. Не повторяли.

— Надо повторить в ближайшие же дни. Так всю войну можно просидеть во внутренней порт-артурской гавани...

Весь флот Тихого океана не мог выйти из внутренней гавани в открытое Желтое море за один раз (!). При этом вывод броненосных и других больших кораблей производил-

ся портовыми буксирами под личную ответственность заведующего плавучими средствами порта.

Нового командующего больше всего неприятно поразил следующий факт. За семь лет владения Порт-Артуром российские морские и портовые власти не удосужились даже углубить сам выход из гавани в море. А ведь землечерпалка из себя в то время никакой технической сложности не представляла.

Опытный вице-адмирал Макаров все это решительно изменил. Теперь портовые буксиры обязаны были только помогать разворачиваться боевым судам в узком проходе гавани и в ней самой, а те выходили на внешний рейд самостоятельно, работая машинами. Раньше вопрос об этом даже не поднимался.

Первый же выход боевого состава флота Тихого океана в открытое море продолжался одну только утреннюю полную воду (!). По времени выход эскадры продолжался всего два с половиной часа.

Вечером после эволюций на внешнем рейде корабли в полном составе вошли за вечернюю воду во внутренний бассейн Порт-Артура. Эскадра вернулась во внутреннюю гавань за два часа: с пяти до семи часов вечера.

В своих мемуарных записях один из очевидцев первой тренировки порт-артурской эскадры на выход из гавани и возвращении в нее, старший офицер крейсера «Боярин», записал по такому случаю:

«Мы смотрели и глазам не верили».

В условиях войны на море такое новшество трудно было переоценить. На эскадре только и говорили по такому случаю:

— Ну и голова!

— Такой сюрприз для Того преподнес!

— Не японцы, сами поражаемся...

Пришлось Степану Осиповичу почти сразу же после прибытия в Порт-Артур разбираться с минными делами. По плану обороны морской крепости в самом начале войны перед ней было поставлено несколько минных полей. Внесли свою лепту и японцы, которые, как и русские, провели в 1904 году несколько минных постановок у берегов Квантунского полуострова.

В итоге северная часть Желтого моря стала одинаково опасна и для русских, и для японцев. Опасность усугубля-

лась тем, что противники знали далеко не все о местах минных постановок друг друга. Японцы, к примеру, прежде всего стремились по ночам забрасывать минами неширокий прибрежный фарватер, по которому корабли порт-артурской эскадры — и броненосные, и миноносцы выходили в открытое море.

Бороться с подводной минной опасностью можно было только одним способом — тралением. В этой области боевой деятельности военного флота Степан Осипович Макаров оказался и новатором, и первенцем. Он после минных и торпедных атак в победной для русского оружия войне с Турцией 1877–1878 годов еще раз подтвердил свое прозвище «творца минной войны» на море.

Под руководством вице-адмирала Макарова русские моряки первыми в мировой военной истории успешно провели боевое траление минного заграждения, выставленного неприятелем.

Командующий флотом Тихого океана понял, ознакомившись с картой своих и чужих минных полей под Порт-Артуром, что его соперник Хейхатири Того задумал запереть русскую эскадру во внутренней гавани минными постановками. Такую операцию японцы начали после того, как не удалось закрыть вход во внутренний бассейн крепости заградителями-угольщиками. Только теперь ситуация для защитников Порт-Артура складывалась намного опаснее.

По решению Макарова в составе эскадры создается первый флотский тральный отряд. Он получил название «партии порт-артурского рейда». Возглавить его командующий после непродолжительных поисков нужного минного офицера поручил лейтенанту Модесту Иванову. Разговор состоялся в адмиральской каюте на борту эскадренного броненосца «Петропавловск»:

— Ваше превосходительство, лейтенант Иванов по вашему приказанию прибыл.

— Садитесь, Модест Васильевич. С минным делом хорошо знакомы?

— Точно так. Закончил минные классы. Знаю типы мин и способы их постановки. На Балтийском флоте участвовал в учебных постановках. Здесь, у Порт-Артура, — в практических.

— Об опасности японских минных заграждений знаете?

— Да, знаком.

— Вы согласны возглавить дело борьбы с ними?

— Ваше превосходительство, для флотского офицера на войне такое назначение — большое доверие. Тому обязывает меня и долг, и честь.

— Мною принято решение о создании тральной партии порт-артурского рейда. Уже определен его судовой состав и боевые задачи.

— Разрешите спросить, какие суда назначены в состав тральной партии?

— Прежде всего маломерные портовые суда. Команды на них есть. Тралы готовятся арсенальными специалистами.

— Как будут восполняться потери партии в судах?

— Вопрос, Модест Васильевич, не из простых. Тральщики надобно беречь всячески. В случае подрыва на минах бороться за их живучесть командам до конца. Восполнить потерянные суда будет сложно. Сами знаете, портовых плавсредств в Порт-Артуре раз-два, и обчелся.

— Какой ставится первейшая задача тральной партии, господин адмирал?

— Смотрите сюда, на карту района Квантуна. Вот наши минные поля. Вы их хорошо знаете?

— Точно так. Лично участвовал в постановке.

— А вот, господин лейтенант, минные поля, выставленные японцами. Район постановок определен офицерами штаба флота по донесениям с наблюдательных постов.

— Понятно. Позвольте заметить как минному офицеру, что в таких случаях границы минных заграждений определяются с большой неточностью.

— В том-то и беда. Особенно тревожно на фарватере. А броненосцам в море выходить надо. И отрядам миноносцев, которые ведут морскую разведку по ночам. Чуть сбился с фарватера — и можешь наехать на мину.

— Значит, тем важнее для нас без промедления тралить опасные места на фарватере.

— Вы, Модест Васильевич, готовы задачу исполнить?

— Готов. Прошу отдать приказ о подчинении мне тральных судов партии.

— Приказ на вас мною уже подписан. Пока мы с вами беседовали, с ним ознакомился командир порта.

— Тогда разрешите убыть к месту назначения?

— Идите, лейтенант. Пусть Бог и ваша смекалка даруют вам боевые удачи.

Редкий день в начале порт-артурской эпопеи тральная «партия порт-артурского рейда» не трудилась на внешнем рейде. В первую очередь тралился раз за разом фарватер. Темными ночами японцы постоянно ставили на нем подводные заграждения. Одной подводной мины хватало на то, чтобы надолго вывести из строя самый мощный эскадренный броненосец. Лейтенант Модест Иванов не знал покоя ни днем, ни ночью.

Суда его партии вели смертельную схватку с невидимой под многометровой толщей вод Желтого моря минной опасностью. Вытраливались не только японские мины, но и свои, сорванные с якорей в штормовую погоду. Порой тральщики подрывались на минах. Еще чаще теряли в ходе взрывов «прихваченных» мин тралы. Но борьба с минами не прекращалась до самого окончания обороны крепости Порт-Артур.

Лейтенант Иванов держал слово, данное адмиралу Макарову, будучи верен присяге и защищая в Русско-японской войне «Веру, Царя и Отечество». В ходе минной войны мужественный офицер был трижды ранен и тяжело контужен. Однако своего боевого поста командир тральной партии не оставлял до самого конца обороны Порт-Артура. Модест Иванов был среди защитников крепости одной из самых популярных личностей.

Партия траления, созданная по инициативе вице-адмирала Макарова, добилась поразительных для своего времени (и не только для него) результатов. Всего за войну под Порт-Артуром русскими моряками было вытралено и уничтожено свыше 260 японских мин. Многие из них штормовой непогодой были сорваны с якорей и потому превратились в плавающие, еще более опасные.

Лейтенант Иванов как командир отдельного отряда порт-артурской эскадры был частым гостем командующего на борту «Петропавловска». Он являлся туда с очередным докладом о проделанной работе:

— Докладываю, ваше превосходительство. Вчера партией был протрален участок фарватера в милю напротив Электрического утеса.

— Отметьте, пожалуйста, на моей карте. Рапорт в штаб флота о проведенном боевом тралении подан?

— Точно так. Вчера, в двадцать четыре ноль ноль.

— Похвально. Сколько мин вытралено за сутки?

— Девять, господин адмирал. По всплытии после подсечки расстреляны и взорваны.

— Среди них наши мины были?

— На сей раз — нет. По причине погоды: штормов уже неделю у Квантуна не наблюдается.

— Наблюдательный пост Золотой горы сообщил вам о подозрительном поведении неприятельских судов в эту ночь? Или нет?

— Такое донесение получено. Мною послано два тральных судна провести контрольный проход указанного места. О результатах вам будет доложено сегодня же вечером.

— Модест Васильевич, почему вы отказались лечь в госпиталь после полученной контузии?

— Отлежался в каюте, ваше превосходительство. Пост оставить не могу, сами знаете.

— Хвалю за примерное офицерское поведение. Но в следующий раз в госпиталь отправитесь по моему приказу.

— Разрешите идти?

— Идите. Да берегите себя, Модест Васильевич. Знайте: на эскадре и в крепости более толкового минного офицера нет и не ожидается.

Мастер трального дела Модест Иванов блестяще справился с возложенными на него командующим флотом Тихого океана обязанностями. Наградой стало почетное Золотое оружие с надписью «За храбрость».

В годы Первой мировой войны капитан 1-го ранга Модест Иванов отличился не раз. Он был человеком, который пользовался в матросской среде большой личной популярностью. После октябрьских революционных событий без колебаний встал на сторону Советской власти. В ноябре 1917 года Всероссийский съезд военных моряков присвоил выборному командиру 2-й бригады крейсеров красного Балтийского флота звание контр-адмирала.

Декретом Совета Народных Комиссаров (Совнаркома), по предложению его Председателя В. И. Ульянова (Ленина), от 4 ноября 1917 года герой обороны Порт-Артура был назначен председателем Верховной морской коллегии Со-

ветской республики. В годы Гражданской войны он возглавлял оборону побережья Черного и Азовского морей.

После окончания Гражданской войны «красный контр-адмирал» устранился от флотского командования. С 1921 года он как морской инспектор войск ВЧК занимался вопросами организации пограничной охраны на море. Последние годы своей жизни Модест Иванович Иванов трудился в гражданском судоходстве, скончавшись в 1942 году.

Силу воли Макарова, его умение организовать оборону крепости со стороны моря, вести разведку на дальних и ближних подступах к Порт-Артуру японское командование почувствовало прежде всего по активности русских минных кораблей. Адмирал Хейхатири Того стал получать по утрам доклады о том, что миноносцы противника отрядами в две-четыре единицы стали контролировать внешний порт-артурский рейд и подступы к нему. Такого в северной части Желтого моря до прибытия нового командующего флотом Тихого океана не наблюдалось.

Озабоченный происходящим Хейхатири Того вызвал к себе начальника морской разведки:

— Вам известно, что русские миноносцы заметно активизировали свои ночные выходы в открытое море.

— Да, ваше превосходительство. Об этом докладывают наши агенты в Порт-Артуре.

— У вас есть какие-то документы русских на этот счет?

— Никак нет. По приказу адмирала Макарова вся секретная переписка теперь ведется только в запечатанных конвертах. Он не разрешает свои приказы командирам хранить на квартирах, а только на судах.

— Ваши люди могут сами разгадать порядок выхода русских миноносцев из внутренней гавани на внешний рейд? И организацию патрулирования его отрядами миноносцев?

— Это невозможно, ваше превосходительство.

— Почему? Еще месяц назад морская разведка действовала намного успешнее.

— Русские миноносцы выходят из гавани только с наступлением темноты и с потушенными ходовыми огнями. С берега трудно разобраться в системе их маневрирования.

— Тогда вам задача: надо добыть приказ адмирала Макарова миноносным силам порт-артурской эскадры по действиям ночью. Для меня он очень важен.

— Боюсь, ваше превосходительство, что это будет невозможно сделать.

— Повторяю: такой приказ надо добыть. Любой ценой. Он для нас очень важен. В средствах щепетильными быть не следует...

Такой макаровский приказ японская разведка при всех своих стараниях так и не смогла добыть до самого дня сдачи порт-артурской крепости. А такой приказ за № 19 от 4 марта 1904 года действительно был. В нем говорилось следующее:

«Объявляю следующий порядок входа миноносцев ночью на внутренний рейд.

Миноносец, имеющий намерение ночью войти в гавань, должен прийти на линию створных знаков и показать миганием фонаря, защищенного с другой стороны, опознавательные знаки; получив ответ с Золотой горы, он ожидает, чтобы зажгли створные огни и потушили прожекторы, что делается по телеграфному извещению с Золотой горы. После этого он открывает отличительные огни и идет по створу. Навстречу ему высылаются с охранных судов как можно скорее паровой катер, который подходит к миноносцу и, удостоверившись разговором и осмотром, что миноносец наш, пропускает его. Если узнает, что миноносцев несколько, то осматривает каждого и пропускает.

Если на катере обнаружат неприятельский миноносец, то открывают по нему огонь, что служит сигналом для начала электрического освещения с батарей и огня с них.

Как только миноносец или миноносцы и сторожевой катер пройдут линию охранных лодок, командир старшей из них начинает освещение прожектором, что служит сигналом для начала электрического освещения с батарей и закрытия створных знаков.

Командиру порта организовать быстрое зажигание и тушение створных знаков по сигналу с Золотой горы.

Командующий флотом Тихого океана

Вице-адмирал *Макаров*».

Следует заметить, что в самом скором времени японским лазутчикам, довольно удачно пробиравшимся в русскую крепость морем на китайских джонках под видом рыбаков и мелких торговцев, стало намного труднее покидать Порт-Артур с донесениями. В один из дней во внутреннем бассейне появилось достаточное число морских патрулей

на шлюпках и паровых катерах, которые проверяли каждое суденышко, которое отходило от причалов города.

А причина опять-таки крылась в приказе вице-адмирала Макарова, который решил «прихлопнуть» всякое частное плавание во внутренней гавани и на внешнем рейде. Он не верил в безобидность любопытства местных рыбаков, купцов и нищих. Особенно тех, кто знал все уголки порт-артурской бухты, умело управлял парусной лодкой и любил выходить в открытое море по ночам.

Макаровский приказ № 39 от 15 марта 1904 года начинался словами:

«1) Через полчаса после захода солнца воспрещается в Восточном бассейне и на внутреннем рейде, в районе расположения военных судов, всякое движение частных шлюпок: европейского, китайского и всякого другого образцов...»

Исполнение этого приказа было связано с введением на эскадре системы паролей, отзывов и пропусков. Это касалось передвижения любых плавучих средств во внутренней гавани Порт-Артура и на внешнем рейде в любое время суток. О необходимости введения такой охранительной системы Степан Осипович объявил на совещании командиров кораблей и работников штаба эскадры:

— В свое время адмирал Чихачев, командуя в 1884 году Практической эскадрой флота Балтийского моря, ввел систему пароля, отзыва и пропуска. Сегодня ее совершенно забыли, и это меня озаботило. А ведь это прямая забота начальника штаба эскадры контр-адмирала Моласа.

— Почему озаботила, Степан Осипович?

— Потому, что мною с «Петропавловска» уже не раз замечалось, как китайские джонки и просто лодки с городскими обывателями беспрепятственно подходят к судам, причаливают и отчаливают от Адмиральской пристани в гавани. На войне такого допускать никак нельзя.

— Но как мы можем, особенно ночью, проконтролировать движение по внутреннему бассейну и присутствие посторонних людей на причальной линии?

— Очень просто. Путем введения пароля, отзыва и пропуска. Как это делается в сухопутной армии. У нее надо учиться не допускать в свое расположение людей посторонних.

— Каким, Стенан Осипович, на ваш взгляд, должна быть система пароля, отзыва и пропуска?

— Для пароля лучше брать название какого-нибудь города. Для отзыва — имя святого. Для пропуска — название предмета или понятия из военного быта.

— Кто будет иметь право назначать на эскадре пароль, отзыв и пропуск?

— Командующий эскадрой или в мое отсутствие — начальник штаба эскадры. Он сообщает их командирам судов в запечатанных конвертах на каждый следующий день. От этого зависит сохранение от врага военной тайны.

— Кому должен сообщаться пароль?

— Только офицерам и тем унтер-офицерам, которые в данный день исполняют офицерские обязанности.

— Отзыв?

— Командирам сторожевых и объездных шлюпок. И еще тем, кто посылается с поручениями за линию объездов и патрулей.

— Пропуск?

— Он сообщается всем чинам, вступающим в караул, и на шлюпки, посылаемые с приказаниями или по другим случаям с одного корабля на другой. Пропуск служит средством для узнавания своих и распознавания чужих.

— С какого дня на эскадре будет введен пароль, отзыв и пропуск?

— С вечера сегодняшнего дня.

— Будет ли нам сегодня о них объявлено? Или мы получим их в конвертах?

— Сегодня будет исключение, поскольку все ответственные лица в сборе. Прошу запомнить мною сказанное. Записывать не следует. Пароль — Севастополь. Отзыв — Святой Симеон. Пропуск — лядунка...

...Однажды командующий флотом вызвал к себе начальника штаба контр-адмирала Моласа. Макаров выглядел явно озабоченным:

— Командиры броненосцев и некоторых крейсеров докладывают мне, что очень часто стали у них слышаться японские переговоры по беспроволочному телеграфу.

— Это не новость, Степан Осипович. Такие донесения командиров кораблей эскадры поступают в штаб с самых первых дней войны.

— Можем ли мы технически вредить переговорам неприятеля по воздуху?

— Сейчас нет. У нас слабы по дальности поповские станции и их мало.

— Что на этот счет думало прежнее командование эскадры?

— Был сделан запрос в Морское министерство за подписью наместника адмирала Алексеева. Но для Порт-Артура новых аппаратов беспроволочного телеграфа так и не нашлось. По крайней мере, они не доставлены и по сей день.

— Однако расшифровка переговоров японцев может дать нам ценнейшую разведывательную информацию.

— Вне всякого сомнения, Степан Осипович.

— Тогда возьмите эти листы бумаги. На них я набросал приказ об использовании беспроволочного телеграфа в военной обстановке. Сегодня же разослать приказ на суда.

— Будет исполнено...

Макаровский приказ, говоря современным языком, о радиоразведке и радиомаскировке на флоте интересен хотя бы тем, что среди подобных в мировой военной истории он если не самый первый, то один из первых. Приказ от 7 марта 1904 года за № 27 гласил следующее:

«Принять к руководству следующее:

1) Беспроволочный телеграф обнаруживает присутствие, а потому теперь же поставить телеграфирование это под контроль и не допускать никаких отправительных депеш или отдельных знаков без разрешения командира, а в эскадре — флагмана. Допускается на рейдах, в спокойное время, проверка с 8 до 8 с половиной час. утра.

2) Приемная часть телеграфа должна быть все время замкнута так, чтобы можно было следить за депешами, и если будет чувствоваться неприятельская депеша, то тотчас же доложить командиру, определить, по возможности заслоняя приемный провод, приблизительное направление на неприятеля и доложить об этом.

3) При определении направления можно пользоваться, поворачивая свое судно и заслоняя своим рангоутом приемный провод, причем по отчетливости можно судить иногда о направлении на неприятеля. Минным офицерам предлагается произвести в этом направлении всякие опыты.

4) Неприятельские телеграммы следует все записывать, а затем командир должен принять все меры, чтобы распознать вызов старшего, ответный знак, а если можно, то и смысл депеш.

5) Для способных молодых офицеров тут целая интересная область. Для руководства прилагается японская телеграфная азбука».

...По ночам в иллюминаторах адмиральской каюты на флагманском броненосце «Петропавловск» допоздна горел свет. Степан Осипович Макаров готовил подробнейшую «Инструкцию для похода и боя». В ней излагалась суть макаровской флотоводческой мысли: смелость идей и решительность действий. Инструкция заканчивалась памятными словами-обращениями:

«Побеждает тот, кто хорошо дерется, не обращая внимания на свои потери и памятуя, что у неприятеля этих потерь еще больше».

Автор «Инструкции» словно торопил события в войне на море. Он хотел сражаться, а не выжидать «в пассиве» случайных успехов, которых могло и не быть, поскольку противник к разряду слабых не относился.

Вице-адмирал Степан Осипович показал себя в Русско-японской войне подлинным мастером организации разведки на море. Его деятельность на этом поприще в последующие годы, перед Первой мировой войной, тщательно изучалась самыми известными специалистами в области морской тактики и стратегии.

Одним из таких специалистов был английский адмирал сэр Сайприан Бридж, который в 1907 году издал работу под названием «Искусство морской войны». Вся ее современная часть была написана на «подтверждениях последних событий» — то есть на примерах из Русско-японской войны 1904–1905 годов.

Труд британца был переведен в 1912 году на русский язык стараниями военного переводчика старшего лейтенанта Дудорова и издан Морским генеральным штабом.

Одной из самых больших глав книги адмирала Сайприана Бриджа была глава под названием «Разведка». Автор не упоминает в ней имени русского адмирала Макарова, но есть все основания считать, что британец был достаточно хорошо осведомлен с его методами организации и ведения

морской разведки в Порт-Артуре, с положениями ряда макаровских теоретических работ, опубликованных в России и за рубежом.

Вот лишь некоторые выдержки из книги сэра Бриджа, авторитетного для своего времени европейского теоретика морской войны:

«Настоящее значение слова разведка — это собирание сведений о неприятельских силах и их движениях при посредстве наблюдателей, настолько удаленных от своих главных сил, что они находятся вне видимости их сигналов, то есть не находятся с ними в прямой и быстрой связи...

Выполняя разведку, необходимо приблизиться к неприятельским силам, сведения о которых нужны; надо тщательно осмотреть их, стараясь установить их состав и выяснить их намерения, и, сделав это, надо достигнуть пункта, из которого было бы возможно снестись с начальником или отрядом, ожидающим известий.

Прежде всего следует заметить, что успех операции зависит от качеств людей — способности определить, что именно нужно наблюдать, умение отличить главное от частных, сообразительности в выяснении следующего движения неприятеля и способности ясно передать добытые сведения.

Нужны будут и другие качества, как-то: хладнокровие и смелость. Нет нужды долго доказывать, что качества эти никоим образом не зависят от изобретений механики, как бы гениальны последние не были.

Превосходные оптические и передающие приборы расширяют границы и, следовательно, усиливают действия физических качеств. Процесс выполнения разведки изменился поэтому в том, что наблюдение за неприятельскими силами может быть вынесено на большую дистанцию от главных сил флота разведчика, чем это было возможно раньше, и что сведения, добытые о неприятеле, могут быть гораздо скорее переданы. Из этого прямо следует, что разведка может иметь место гораздо дальше от флага главнокомандующего, чем казалось возможным несколько лет тому назад...»

Описывая содержание разведывательной деятельности в море, адмирал Сайприан Бридж негласно дискусирует с русским флотоводцем только в одном вопросе. Если вице-

адмирал Макаров разрешал командирам разведывательных отрядов миноносцев вступать в бой с равным неприятелем, то англичанин такое не советует. Более того, он считает, что «боевая работа» не для морской разведки ввиду ее удаленности от главных сил своего флота.

...Русский флотоводец продолжал вести тактику активной обороны морской крепости. «Ворота» порт-артурской гавани раскрывались и днем и ночью. Разведка миноносцами велась на всех возможных подступах к Ляодуну. Больше становилось береговых батарей и сигнально-наблюдательных постов. Спешно ремонтировались поврежденные броненосные корабли, вступление в строй любого из них заметно усиливало бы мощь русской эскадры.

Тем временем Соединенный флот Страны восходящего солнца продолжал ближнюю блокаду русской морской крепости, демонстрируя одним видом свое превосходство. Однако для победной войны на море такого было мало. Макаровская эскадра всякий час могла оказаться на просторах Желтого моря. В морском же сражении одному Богу было известно, на чью сторону перевесит победная чаша весов. В войнах в море не всегда побеждали числом вымпелов.

Из Токио командующего Соединенным флотом адмирала Хейхатири Того постоянно торопили:

- Доложите обстановку в Желтом море...
- Доложите ваши действия у Порт-Артура...
- Армия микадо готова к погрузке на десантные суда. Обеспечьте их безопасность...

Адмирал Хейхатири Того, все неприятельское командование понимало: сухопутная армия священного микадо, начавшая вторжение из Кореи в Маньчжурию, целиком зависела от флота. В противном случае ее действия на континенте выглядели весьма проблематично и, что вполне возможно, трагично.

Японии в войне с Россией требовалось безраздельное господство на море, в крайнем случае — на путях с островов к Квантунскому полуострову. Но для этого надо было надежно закрыть порт-артурскую эскадру в крепостной гавани.

Не хуже японцев осознавал сложившуюся ситуацию и Макаров. Главный корень зла он видел в низкой мобильности флотских сил. Не один раз адмирал размышлял над тем, как броненосной эскадре выйти из гавани в любой час

дня и ночи, если такое потребуется незамедлительно? Как пройти ей через один-единственный узкий и неглубокий выход?

Степан Осипович пришел к выводу, что замеры глубин в гавани в свое время были проведены халатно. Он приказал провести самые тщательные промеры выхода из гавани на внешний рейд. Результаты были поразительны. Оказалось, что при точном и осторожном движении даже эскадренные броненосцы могут пройти из гавани в самую низкую воду.

Результат промеров глубин «порт-артурских ворот» мог быть сравним с гидрографическим открытием. Не случайно донесение о его результатах наделало в Морском министерстве настоящий переполох, а карты северной части Желтого моря претерпели «глубинные изменения».

Командиры кораблей порт-артурской эскадры, особенно броненосных судов, после услышанного об истинных глубинах входа во внутреннюю гавань долго возмущались:

— Как так? Строить морскую крепость и не знать о ее воротах?

— Чтобы открыть броненосцам вход и выход, потребовался приезд адмирала Макарова! А что же делала столько лет гидрографическая служба флота?

— Да, сюрприз приготовил Степан Осипович для японцев. Адмирал Того может и не поверить в такое шпионское донесение.

— Поверит, да еще как.

Чтобы поразить своего противника, русская броненосная эскадра в «неурочное» время незамедлительно вышла на внешний рейд. На японцев такое подействовало сразу. Уже после войны специальная историческая комиссия по описанию ее хода, изучив источники противной стороны, констатировала следующий факт — первый же выход порт-артурской эскадры в «неположенное» время морского отлива произвел «ошеломляющее впечатление на неприятеля».

Можно отметить и другое. Появление русских броненосцев на внешнем рейде крепости в пик отлива заставил флотоводца Хейхатири Того «поломать голову» над случившимся. Японская разведка доносила из Порт-Артура не один год, что во время отлива из гавани могут выйти в

открытое море разве только миноносцы. И то с известной осторожностью.

В исследованиях о Русско-японской войне, действиях флота в ней по сей день дискуссируются следующие вопросы:

— Думал ли вице-адмирал С. О. Макаров, командующий флотом Тихого океана и имевший реально под рукой только одну порт-артурскую эскадру, дать Соединенному флоту Японии бой в открытом море?

— Если «да», то рассчитывал ли тогда русский флотоводец на морскую победу над неприятелем, который превосходил его в силах довольно заметно?

— И чем последнее можно документально подтвердить, если свидетельства мемуаристов и публикации газетных репортеров с той войны в счет не идут?

Ответы на такие вопросы может со всей убедительностью дать документ, подписанный рукой Степана Осиповича Макарова. Он называется «Инструкция для похода и боя».

Приказ командующего флотом Тихого океана за № 21 был подписан 4 марта 1904 года. Его содержание заставляет говорить о том, что флотоводец надеялся рано или поздно сойтись в морской баталии с Соединенным флотом Страны восходящего солнца. Приказ был составлен обстоятельно на все случаи реальной войны на море. Вот лишь некоторые выдержки из него:

«Согласно ст. 107 Морского устава объявляю инструкцию для похода и боя.

1. В походе броненосцы будут находиться в линии кильватера, а крейсера будут вести разведочную службу, находясь от эскадры на румбах: Норд, Ост, Зюйд и Вест. Возможно, что в некоторых случаях я укажу иные румбы...

2. Крейсерам будет указано держаться в пределах видимости сигналов или в пределах ясного беспроволочного телеграфирования...

3. Миноносцы пойдут со мной в том числе, в котором будет признано необходимым согласно предстоящей операции...

Миноносцы составляют две группы: первая держится от флота в 1 миле на N, вторая на S...

5. Крейсера держат курс параллельно эскадренному, поворачивая одновременно с ней и сохраняя данное положение от эскадры, куда бы таковая не повернула.

6. Неприятель, вероятно, будет усмотрен одним из крейсеров, который должен сигналом известить меня, а затем, если мы будем сближаться с неприятелем, то крейсер должен сблизиться с эскадрой без сигнала так, чтобы не быть отрезанным и не попасть под выстрелы неприятеля, который сильнее его...

8. ...Крейсера, завидев начало сражения, сами должны вступить в кильватер броненосцам, поступив под начальство своего флагмана.

9. Крейсера я ставлю в кильватерную колонну для того, чтобы они не мешали обстрелу орудий судов флота. Находясь в этом положении, они, по мере возможности, будут принимать участие в общем артиллерийском деле, но главное их назначение — обойти ту часть неприятельской линии, которая подвержена нападению, и поставить ее в два огня, когда к тому представится возможность, за чем и следить начальнику отряда.

10. Предполагаю сближаться с противником осмотрительно, ибо скорое сближение может привести к случайным потерям. Флоту, так хорошо подготовленному, как наш, следует, сколь возможно, избежать случайностей, — мы выиграем и без них. Я постараюсь избежать случайностей, если сам не увлекусь вместе со всем моим флотом.

Для кораблей я предполагаю строй кильватера, ибо при нем можно изменить курс без сигнала, миноносцы же, когда это возможно, по сигналу своих начальников, должны ходить фронтом, ибо это самый выгодный строй для единовременной атаки...

13. Корабли в бою должны держаться на дистанции 2 кабельтова, считая в том числе и длину корабля. Держа корабли сжато, мы получаем возможность на каждые два неприятельские корабля иметь три своих и таким образом на каждом месте сражения быть сильнее его...

21. Может случиться, что я приму бой на отступлении, тогда мы получим преимущества по отношению к минам (торпедам. — А. Ш.), а потому надо приготовиться к стрельбе минами...

24. В случае, если крейсера увидят готовящуюся на броненосный флот атаку неприятельских миноносцев, то они должны, не дожидаясь сигнала, кидаться навстречу им, не мешая, однако, огню больших судов, а затем, сблизившись

с отрядом миноносцев, не настолько, однако, чтобы быть под выстрелами их мин, приводить миноносцы сзади траверза на наивыгоднейший угол кормового обстрела мелкой артиллерии и стараться уничтожить их своим огнем.

Лучшее положение в этом случае для крейсеров — быть на фланге атакующего фронта миноносцев.

25. Миноносцам во время боя держатся группами на стороне, противоположной неприятелю от своего флота, не далее, как на 20 кабельтовых; они стараются занять такое положение, чтобы могли своевременно броситься в атаку, что и разрешается начальникам этих групп.

26. Когда я найду, что момент подходит для общей атаки миноносцев, подыму флаг, который означает — «миноносцам атаковать», и тогда обе группы сразу бросаются в атаку, не разбирая, выгодно это или невыгодно.

Атака миноносцев будет успешнее, когда у неприятеля уже подбита часть его мелкой артиллерии; также благоприятный момент представляется, если судно имеет подбитую машину или руль и не может отвернуться от атаки. Но лихая атака миноносцев может иметь решающее значение на ход сражения и в ранний период боя, если два флота сцепились в морском бою и дым от пушек и машин застелет несколько горизонт в стороне, противоположной неприятелю, с которой и может пойти атака. В этом отношении подветренное положение миноносцев выгоднее наветренного, и я надеюсь, что начальники групп, зорко следя за ходом дела с целью атаковать, как возможно, неприятельские суда, не пропустят удобный момент...

29. Один сигнальщик должен быть специально отделен, чтобы высматривать, нет ли на плаву мин Уайтхеда, и докладывать об этом, чтобы не набежать на нее...

31. Относительно рода снарядов могу сказать, что на дистанциях до 25 кабельтовых выгоднее стрелять фугасными снарядами из всех орудий...

32. Относительно больших орудий, полезно ускорить их зарядание, чтобы участить огонь, но надо помнить, что у орудий патронных полная скорострельность допустима лишь в том случае, когда суда сблизятся на верный выстрел, в остальных случаях комендор или назначенный человек должен проследить за падением своего снаряда, чтобы в случае недолета или перелета исправить ошибку. Ничто

не ободряет так неприятеля, как беспорядочная стрельба с систематическими недолетами. Лучше стрелять реже, но метко.

33. Командиры судов должны внушать комендорам, что в их руках поражение неприятеля. Пусть они забудут о себе, сосредоточив все свое внимание на наводку орудий, и приложат все свое старание, чтобы отличиться и разбить врага...

40. Минная атака неприятельская — прекрасный момент для наших миноносцев сделать контратаку, стреляя по неприятельским миноносцам и атакуя неприятельские корабли...

43. В случае, если я выйду из строя, меня заменит начальник Штаба до конца сражения. Если мой корабль будет подбит, то я перенесу свой флаг...

Победой можно назвать лишь уничтожение неприятеля, а потому подбитые суда надо добивать, топя их или заставляя сдаться. Подбить корабль — значит сделать сотую часть дела. Настоящие трофеи — это взятые или уничтоженные корабли.

Дело офицеров руководить артиллерийским или минным огнем, но они не должны забывать ободрять команду. Команда видит свои потери и не видит потерь неприятеля. О потерях неприятеля надо все время ей напоминать, чтобы команда чувствовала, что ее артиллерийский огонь производит опустошения на неприятельских кораблях.

51. С мостика должно как можно чаще посылать в батарею и машину известия о каждом нашем успехе, который встречается в батареях криком «ура», лишь на один момент, а затем снова должна начинаться хладнокровная работа точной наводки орудий.

52. Сколь не важно поставить свои суда в выгодные тактические условия против неприятеля, все же история морских войн доказывает нам, что успех боя зависит главным образом от меткости артиллерийского огня. Меткий огонь есть не только верное средство нанести неприятелю поражение, но и лучшая защита от его огня.

53. Флот, на котором личный состав сохранит в бою все свое хладнокровие, будет стрелять метко, а потому непременно разобьет неприятеля, если бы даже находился в невыгодных тактических отношениях.

54. Побеждает тот, кто хорошо дерется, не обращая внимания на свои потери и памятуя, что у неприятеля этих потерь еще больше».

В «Инструкции для похода и боя» был весь флотоводец Макаров. Настроенный только на победу в войне с Японией, верящий в силу русского флота, подчиненных ему моряков, в совершенство отечественных кораблей и боевой техники. И, наконец, веривший в собственное адмиральское искусство. Последнее бахвальством не звучало.

...Вошедший в мировую историю войн на море как победитель в Цусимском сражении адмирал Хейхатиро Того не был бы действительно великим флотоводцем, если бы не пытался исправить положения. Он делал все возможное, чтобы нейтрализовать активность своего соперника.

Японцы предприняли две неудачные попытки «закупорить» вход в гавань пароходами-заградителями или, иначе говоря, старыми большими сухогрузами, чьи трюмы были доверху забиты углем. В случае их затопления в узком фарватере выхода из внутреннего бассейна стоявшие там корабли могли оказаться в западне.

Но Макаров не позволил японскому командованию превратить внутреннюю гавань морской крепости Порт-Артур в ловушку в виде «бутылки». Ночные ухищрения неприятелю не помогли.

Адмирал Хейхатиро Того не решался на эскадренный бой с Макаровым, помня тяжелый снаряд, выпущенный на предельной дистанции из русской пушки, который своим попаданием наделал столько бед броненосцу «Фуджи» из состава главных сил Соединенного флота.

Но Того не сидел сложа руки: из Токио настойчиво требовали «расчистить» морские пути с островов в Маньчжурию и обезопасить их с максимальной надежностью. Требовали и торопили.

Приближался день 31 марта 1904 года. Шестой выход в море главных броненосных сил флота Тихого океана оказался роковым для вице-адмирала Степана Осиповича Макарова и губительным для порт-артурской эпопеи. Более того — для хода и исхода самой Русско-японской войны.

В последние февральские дни командующего флотом ожидала приятная встреча. В Порт-Артур прибыл в творческую «фронтową» поездку художник-баталист Вереща-

гин. Встреча двух давно знакомых людей была исключительно теплой:

— Василий Васильевич. Я рад вас приветствовать на борту моего флагманского броненосца.

— А я рад вновь увидеть вас, да еще в адмиральском чине. Теперь уже не после войны, а на ней самой.

— Что привело вас в Порт-Артур? Желание создать новую серию после болгарской?

— Оно самое. Скрывать, Степан Осипович, не стану, тем более от вас.

— Значит, есть большая надежда, что после вашего визита в Порт-Артур компания маринистов-баталистов Боголюбова и Айвазовского пополнится третьим живописцем.

— Ну это еще как Бог на душу положит.

— Что будете писать?

— Пока этюды из флотской жизни. Надеюсь побывать в ситуации в море, в бою с японскими кораблями. Есть задумки и на рисование на крепостных фортах. То есть планы у меня громадные. Лишь бы времени и красок с карандашами на все хватило.

— С чего, мой дорогой Василий Васильевич, вы начнете? Если это не самый большой творческий секрет.

— Секрета нет. Помните, Степан Осипович, наш разговор на борту славного «Константина»? Когда пароход с выздоравливающими ранеными готовился держать путь от Болгарии к Одессе?

— А как же! Тот разговор для меня весьма памятен.

— Так вот. Тогда я вам обещал написать ваш портрет в адмиральском мундире. Поэтому хочу первый этюд к будущему полотну о Японской войны написать с вас, Степан Осипович. Готовьтесь позировать.

— С удовольствием. Вы, значит, согласны стать гостем командующего флотом Тихого океана на борту «Петропавловска»?

— Еще как согласен. Ведь для меня это третья «творческая» война после Бухарского похода и Турецкой войны. Надеюсь на новые удачи живописца-баталиста...

— Это хорошо, что есть вера в успех. Мы с вами, Василий Васильевич, еще повоюем в Желтом море с японским флотом...

Глава двенадцатая

Цена минного «букета»

Трагедией для Порт-Артура стала гибель 31 марта 1904 года командующего флотом Тихого океана вице-адмирала Степана Осиповича Макарова, последнего выдающегося адмирала русского флота. Его гибель относится к тем загадкам в истории войн, когда случайности решающим образом влияли на их ход и исход.

Но случайной ли была гибель героя порт-артурской эпопеи вместе со своим флагманским кораблем эскадренным броненосцем «Петропавловск»? Вернемся к событиям того трагического дня, во многом определившего дальнейшую судьбу Порт-Артура и повлиявшего на ход Русско-японской войны 1904–1905 годов.

...Днем 30 марта на флагманский броненосец по вызову командующего прибыл капитан 2-го ранга Бубнов, командир отряда миноносцев. Он застал Макарова в каюте склонившимся над картой Желтого моря, испещренной условными значками.

— Господин адмирал, капитан второго ранга Бубнов по вашему приказанию прибыл.

— Здравствуйте, мой дорогой. Проходите, Михаил Иванович, садитесь.

— Благодарю, Степан Осипович.

— Как дела в отряде?

— Все в порядке. Неисправность в машине «Страшного» устранили сегодня к утру. Уголь взяли с берега до нормы. Артиллерийский боезапас пополнен.

— Настроение офицеров, нижних чинов?

— Бодрое. Экипажи миноносцев готовы выполнить долг перед Отечеством.

— Отрадно слышать такое. Отряд готов к выходу ночью в море?

— Готов, Степан Осипович.

— Тогда, Михаил Иванович, взглянем на карту. Вот здесь расположены острова Эллиот. От них до Ляодуна рукой подать. Меня беспокоит то, что нет сведений о десантных силах японцев. А пехотинцы должны быть на подходе непременно. Что вы на это скажете?

— Скажу только то, что лучшей временной базы для сосредоточения судов десанта, чем острова Эллиот, под Ляодуном нет.

— Все это так, но ваши миноносцы, которые вчера выходили в море, у Эллиота никого не обнаружили. Надо этой ночью проверить эллиотовские бухты еще раз. В случае обнаружения вражеских десантных судов — атакуйте их.

— Задача ясна, господин адмирал. Разрешите выполнять?

— Да, Михаил Иванович. Идите с Богом. Только будьте осторожны в ночи. Эскадра Того ходит где-то под Порт-Артуром...

В ночь на 31 марта по заданию командующего флотом в море вышли восемь миноносцев. Они ушли из внутренней порт-артурской гавани под покровом темноты с потушенными ходовыми огнями. Отряду предстояло осмотреть рейдовые стоянки на островах Эллиот. При обнаружении десантных сил японцев, готовившихся к высадке на побережье Маньчжурии, надлежало их атаковать. Такой приказ Макарова был доведен до каждого командира миноносца. Капитан 2-го ранга Бубнов в завершение сказанного заметил:

— Командующий попросил нас, господа командиры, действовать внезапно и решительно. И, что не менее важно, инициативно...

При переходе в район поиска два замыкающих миноносца — «Смелый» и «Страшный» — отстали. Корабли разлучились в ночи из-за сильного ливня. Командовавший отрядом капитан 2-го ранга Бубнов решил подождать оставших. Но, вскоре заметив на горизонте чьи-то корабли, пошел им навстречу. Оказалось, это были японские миноносцы. Бубнов решил атаковать, но противник не принял боя и поспешил уйти.

Русские миноносцы взяли курс на Порт-Артур. Возвращались они не в полном составе: на эскадре это заметили еще по дымкам.

Дальше события разворачивались по времени так, как их зафиксировал в своих записях старший офицер крейсера «Диана» В. Семенов.

«5 часов 25 минут.

В направлении на юго-востоке в пелене ненастного утра замелькали огоньки, и оттуда донеслись раскаты орудий-

ных выстрелов. Опознать сражающихся за дальностью для сигнальщиков на Золотой горе не было возможности. Однако стало ясно, что дерутся миноносцы.

Тут на рейд прибыл один из отставших миноносцев — «Смелый». Его командир лейтенант Михаил Бахирев доложил адмиралу Макарову о положении «Страшного». Как потом выяснилось, русский миноносец, около часа ночи отбившись от отряда, в розысках его встретил группу японских миноносцев и примкнул к ним, приняв в ночь за своих.

Это была чудовищная ошибка, какие случаются на войне.

Японцы тоже не заподозрили в «Страшном» неприятеля. Вплоть до рассвета корабли в строю кильватера совместно бродили в окрестностях Порт-Артура.

Утром миноносец поднял над собой Андреевский флаг. Тут недоразумение обнаружилось и завязался отчаянный бой, «Страшный» дрался один против шести японских миноносцев, подкрепленных еще и двумя легкими крейсерами, спешившими к месту схватки.

Уже в самом начале неравной схватки русскому миноносцу не повезло. Вражеский снаряд попал в заряженный торпедный аппарат. Взрыв его вывел из строя многих моряков, находившихся на верхней палубе. Погиб от разрыва вражеского снаряда на капитанском мостике командир корабля капитан 2-го ранга Юрасовский. В ходе боя из строя вышла вся корабельная артиллерия. Была повреждена машина.

Но «Страшный» не переставал отвечать на жесткий огонь японцев. Лейтенант Малеев до последнего разил врагов из шестиствольной митральезы (прообраза современного пулемета, первого автоматического оружия крупного калибра с несколькими вращающимися стволами).

В том неравном бою был эпизод, когда у экипажа «Страшного» появилась надежда на прорыв из вражеского кольца. Оставшийся за командира лейтенант Малеев из кормового минного (торпедного) аппарата послал торпеду в настигавший его японский крейсер, «который накренился и тотчас отстал». Это вызвало некоторое замешательство в отряде неприятельских миноносцев. В эти минуты и попал японский снаряд в заряженный торпедный аппарат. Этот взрыв причинил кораблю страшные разрушения.

Орудия шести вражеских миноносцев вели сосредоточенный огонь по уже безмолвной мишени перед ними. От многочисленных повреждений русский корабль начал медленно погружаться в воду.

В это время шедший впереди малым ходом «Смелый» увидел бой, повернул туда и попытался оказать помощь. Но плотным огнем японских кораблей, к которым направлялись два быстроходных легких крейсера, русский миноносец был отогнан. Тогда он поспешил в недалекий Порт-Артур за помощью.

Получив такое известие, Макаров немедленно выслал на помощь «Страшному» дежурный броненосный крейсер «Баян». За ним из гавани на внешний рейд стала выходить вся эскадра. Как ни спешил быстроходный «Баян» на помощь нашему миноносцу, он опоздал и смог только разогнать вражеские миноносцы, кружившие на месте гибели «Страшного». Они полным ходом бежали на юг к приближавшимся легким крейсерам, которых русские моряки прозвали «собачками».

Командир «Баяна» не колебался в принятии решения. Крейсер прикрыл своим бортом плавающие обломки, за которые держались немногие оставшиеся в живых матросы «Страшного». Для их спасения были спущены шлюпка, шестерка и вельбот. Специально назначенные смотрящие с высокого крейсерского борта и сигнальщики с капитанского мостика наблюдали за морем, высматривая людей, которые еще держались на плаву.

Из воды удалось поднять пять человек из экипажа погибшего миноносца, державшихся на воде с помощью обломков дерева и деревянных коек. Это было все, что осталось от экипажа эскадренного миноносца «Страшный», бой на котором приняли 5 офицеров и 48 нижних чинов команды.

Дежурный крейсер, который шел к месту боя полным ходом, опоздал на самое малое время. Тонущий миноносец «Страшный» ушел под воду перед самым прибытием «Баяна».

Русский корабль стоял на месте, приняв неравный бой с двумя легкими японскими крейсерами. Но приближалось еще шесть вражеских судов: два крейсера броненосных и четыре второго класса. Убедившись, что на воде больше

нет людей, командир «Баяна» приказал поднять шлюпку и вельбот и, осыпаемый осколками взрывающихся от удара о воду японских снарядов, начиненных «шимозой», взял курс к Порт-Артуру.

7 часов 10 минут.

На помощь «Баяну» поспешили крейсера «Новик» и «Аскольд». Но дежурный крейсер уже возвращался.

«Собачки» его не преследовали, видимо опасаясь приближаться к береговым батареям порт-артурской крепости на дистанцию их стрельбы. Или просто выманивали отряд русских кораблей подальше в море, демонстрируя свою малочисленность.

7 часов 15 минут.

Из внутренней гавани на внешний рейд вышел «Петропавловск» под флагом командующего флотом. За ним — эскадренный броненосец «Полтава».

Подошедший «Баян» семафором, флажными сигналами и беспроволочным телеграфом (по радио) доложил на «Петропавловск» о том, чему был свидетелем. Командир крейсера не был уверен, что в горячке неравного боя успел подобрать всех погибающих (было спасено пять матросов). На обломках, разбросанных волнами, могли держаться и еще кто-нибудь из экипажа погибшего миноносца «Страшный».

Хотя появление японских крейсеров, их бой с «Баяном» позволяли предположить, что к Порт-Артуру подходят главные силы Соединенного флота Страны восходящего солнца, Макаров не раздумывал. Вице-адмирал немедленно приказал эскадре:

— Быть в строю кильватера. «Баяну» быть головным и вести эскадру к месту. Всем смотреть за плавающими предметами.

8 часов ровно.

Эскадра шла курсом на юго-восток. В кильватере за дежурным крейсером следовали «Петропавловск», «Полтава», «Аскольд», «Диана» и «Новик». Пятый броненосец — «Севастополь» в тот час так и не смог выйти из внутренней гавани. Командующий приказал подать запрос:

— Почему «Севастополь» не выходит?

На наблюдательной станции, расположенной на Золотой горе, в ответ подняли флажный сигнал:

«Из-за усилившегося норда «Севастополь» прижимает к стенке, и четыре буксира не в состоянии его оттащить».

Лицо адмирала выражало неудовольствие таким положением дел, но он смолчал. Приказал только передать сигнал: «Севастополь» — остаться в гавани».

Русские броненосцы, набирая ход, спешили к месту боя миноносцев. Головным шел быстроходный крейсер «Баян». С него первыми и заметили на дымчатом горизонте японские корабли. На мачте крейсера поднялся сигнал:

«Вижу неприятеля».

Навстречу из утренней дымки появились «собачки», но уже предводимые двумя броненосными крейсерами. Японские корабли шли смело, хотя и видели, что русский отряд сильнее. Завязалась перестрелка с дальней дистанции.

8 часов 10 минут.

Японцы круто повернули и стали уходить на юг, по всей видимости, к своим главным силам. На русских кораблях потерь от неприятельского огня не было.

Некоторое время корабли эскадры кружились на месте гибели «Страшного», высматривая среди волн, не увидят ли кого, но безрезультатно. Моросил мелкий весенний дождь.

До Порт-Артура было примерно пятнадцать миль. Привычный глаз мог различить, как остальная эскадра выходит из внутренней гавани на внешний рейд.

8 часов 40 минут.

В дождливой пелене обрисовались силуэты шести японских эскадренных броненосцев — «Миказы», «Фуджи», «Асахи», «Хацусе», «Шикишимы», «Яшими» и двух броненосных крейсеров — «Кассуги» и «Нессины». Головным шел флагманский корабль адмирала Хейхатиро Того. Броненосные корабли сопровождали легкие крейсера. Вражеская эскадра держала курс на русский отряд, в составе которого было только два броненосца. В такой ситуации превосходство было на стороне японцев, и причем весьма значительное.

Чтобы не понести неоправданные потери, Макаров решил принять бой под защитой береговых батарей, соединившись с остальной эскадрой. Русские корабли, в кильватерном строю следуя за флагманом, повернули к Порт-Артуру. Концевыми шли тихоходные крейсера «Аскольд» и

«Диана». Дистанция между ними и японскими броненосцами начала быстро уменьшаться.

9 часов ровно.

Расстояние от «Дианы» до головного японского броненосца «Миказа» уже составляла всего 38 кабельтовых. Противник почему-то не стрелял из носовых башенных орудий с такой удобной для него во всех отношениях дистанции.

9 часов 15 минут.

Корабли вошли в район действия порт-артурской крепостной артиллерии (6 — 7 миль). Береговые батареи изготавились к открытию огня по вражеским броненосцам.

9 часов 20 минут.

Броненосный неприятельский флот, так и не сделав ни одного выстрела, прекратил преследование и склонил свой курс к западу.

Около 9 часов 30 минут.

Корабли отряда шли обычным курсом возвращения на внешний рейд Порт-Артура в двух милях от берега. Здесь к ним присоединились эскадренные броненосцы «Пересвет» и «Победа». Эскадра, вышедшая в полном составе (кроме поврежденных кораблей), пошла в кильватерном строю вдоль берега, выстраиваясь в боевую линию. Все ожидали приближения неприятельской эскадры и начала боя.

По свидетельству очевидцев (старшего офицера крейсера «Диана» В. Семенова, младшего флаг-офицера командующего флотом мичмана В. Шмитта, командира эскадренного броненосца «Петропавловск» капитана 1-го ранга В. Яковлева и других) адмирал Макаров был полон решимости дать в тот день генеральный бой Соединенному флоту адмирала Хейхатиро Того. Об этом говорили всей действия Степана Осиповича 31 марта.

Но произошло иное.

«9 часов 43 минуты.

У правого борта флагмана раздался взрыв. Над броненосцем мгновенно вырос громадный, раза в два превышающий его высоту, столб черно-бурого дыма и пламени, который совершенно окутал корабль.

Затем под мостиком корабля раздался еще один взрыв — более мощный и звучный. Из середины «Петропавловска» выплеснулась масса огня с желто-зеленым и бурым дымом.

Силой взрыва были сорваны носовая башня, фок-мачта, мостик, трубы, часть кожуха.

Фок-мачта всей тяжестью обрушилась на развороченный взрывом мостик, где находился вице-адмирал Макаров. Один из сигнальщиков — Бочков — пытался спасти командующего, лежащего ничком в крови на мостике. Но корабль стремительно пошел на дно, и матроса смыло водой с палубы.

После второго взрыва броненосец резко накренился на правый борт, затем его корма приподнялась, обнажив работающий в воздухе винт, который крошил падающих в воду людей.

9 часов 45 минут.

Когда купол дыма поднялся вверх и несколько развеялся, корпус броненосного корабля наполовину своей длины уже был под водой, и высоко поднятая, вся объятая пламенем корма быстро уходила в воду, усеянную обломками и тонущими людьми».

На само действие в порт-артурской трагедии 13 апреля 1904 года ушло всего две минуты. Позже, когда водолазы обследуют погибший броненосец, они увидят, что мощный взрыв разорвал его на две части.

Кроме командующего флотом Тихого океана на флагманском броненосце погибли: начальник штаба флота контр-адмирал М. П. Молас, профессор Николаевской академии Генерального штаба полковник А. П. Агапеев (при макаровском штабе исполнял должность начальника военно-оперативного отдела), двадцать семь корабельных офицеров, шестьсот двадцать матросов.

Среди погибших оказался выдающийся русский художник-баталист Василий Васильевич Верецагин, признанный лидер отечественной батальной живописи, добровольно отправившийся на Русско-японскую войну. Художник-реалист, он был достойным соратником таких замечательных живописцев старой России, как И. Е. Репин, В. И. Суриков, В. М. Васнецов, В. Е. Маковский...

Это был человек, которого флотоводец и ученый, человек интеллектуального дарования Макаров высоко чтит за его потрясающие живописные полотна. Прежде всего за картины «Болгарской» серии, созданной под впечатлением Русско-турецкой войны 1877–1878 годов (он участвовал

в ней и получил в одном из боев тяжелое ранение), и не менее знаменитой «Туркестанской» серии. Там, в Туркестане, за мужество, проявленное при защите Самарканда, художник стал Георгиевским кавалером.

Верецагин погиб под Порт-Артуром в расцвете творческих сил. Смерть прославленного художника-баталиста была в полном смысле слова смертью на боевом посту. Рассказать кистью признанного мастера-живописца правду о Русско-японской войне Василий Васильевич не успел.

Как известно, не успел он закончить и начатый им портрет флотоводца Макарова. Ни одна из верещагинских работ, написанных в Порт-Артуре, не стала достоянием истории. Все они нашли гибель вместе с живописцем и броненосным кораблем на дне морском.

Спасти удалось немногих: семьдесят трех матросов, пять младших офицеров-лейтенантов Унковского, Дукельского и Кениша, мичманов Шмидта и Шлиппе, командира «Петропавловска» капитана 1-го ранга Н. М. Яковлева (у него были сломаны четыре ребра и поврежден череп). И великого князя Кирилла Владимировича Романова, «командированного» семьей Романовых на Русско-японскую войну, в самое ее пекло — в Порт-Артур. (Это было славной традицией последней династии российских монархов.)

Почти все они по походному расписанию находились на верхней палубе броненосца, на капитанском мостике или у самых выходов на верхнюю палубу. Из тех моряков, которые несли службу внутри корабля, спастись удалось буквально единицам.

К чести спасшихся можно сказать, что они в трагический для экипажа «Петропавловска» день не пали духом. Тому есть многие свидетельства.

В официальной истории «Русско-японской войны», увидевшей свет перед Первой мировой войной, большом историческом труде редакторов-издателей М. Е. Бархатова и В. В. Функа, о событиях одного из самых трагических дней порт-артурской эпопеи говорится следующее:

«...Японские миноносцы отошли к своему отряду, а наша эскадра выступила из гавани с целью атаковать японский крейсерский отряд и прикрыть отступление остававшихся еще между островами наших миноносцев. Эскадра выступила в составе: «Петропавловска» под флагом адми-

рала Макарова, «Пересвета», «Победы», «Севастополя» и «Полтавы» и крейсеров: «Баяна», «Дианы», «Аскольда» и «Новика».

Адмирал Макаров стал преследовать отступавшего неприятеля, но, заметив появление на флангах его около 23 новых неприятельских вымпелов и не рискуя вступить в бой со столь сильным противником, да еще в большом удалении от крепости, приказал вернуться к Порт-Артуру.

«Петропавловск» шел во главе колонны. Вдруг сажениях в 300 от Золотой горы, без малейшего выстрела, с обоих бортов «Петропавловска» показались огромные столбы дыма, и судно почти вертикально носом в полторы минуты времени исчезло под водою.

Не успели опомниться от объявшего всех ужаса, как вдруг вздрогнула «Победа» и стала сильно накрениваться и, отстреливаясь от чего-то в воду, пошла в гавань. Остальные суда открыли пальбу, направляя ее также в воду, где был виден какой-то мелькавший блестящий предмет.

Ужас и тоска охватили всех: с «Петропавловском» мы не только потеряли лучшее из судов нашего флота, но и понесли невознаградимую утрату в лице адмирала Макарова, этого выдающегося по своим познаниям и энергии флотоводца, на которого возлагала надежды вся Россия. С ним погибли вся команда и почти все офицеры «Петропавловска», а главное погибла и надежда на будущее нашего флота».

В английских источниках (военные наблюдатели и корреспонденты из Британии находились с начала войны при японской армии и флоте) обстоятельства, предшествовавшие гибели эскадренного броненосца «Петропавловск», описываются так:

«...12 апреля¹ адмирал Макаров телеграфировал императору Николаю II, что он скоро намерен приступить к решительным действиям против неприятельского флота, и случай действительно представился с невероятной быстротой.

Увлеченные прежними своими успехами, японцы направили свою эскадру к Порт-Артуру в надежде заманить русскую эскадру на место, где во множестве были разбросаны их мины с тем, чтобы, напав затем всеми своими сила-

¹ По новому стилю.

ми, покончить с русским флотом. Хотя адмирал Макаров и предполагал, что адмирал Того не решится на серьезную операцию, не располагая всеми своими превосходящими силами, но легко могло случиться, что главные силы японского флота вследствие каких-либо ошибок или дурной погоды были далеко.

Действительно, перед выходом русской эскадры в море самые тщательные наблюдения не указывали на присутствие сколько-нибудь значительных неприятельских сил вблизи Порт-Артура. Ночью был туман, который к утру рассеялся, и на горизонте не было видно ни одного японского корабля. Таким образом, порт-артурская эскадра, не опасаясь неожиданно наткнуться на превосходные силы броненосного флота Японии, могла выйти в море и, смотря по обстоятельствам, или вступить в бой, или уклониться от него.

Через некоторое время по выходе из гавани на горизонте заметили шесть неприятельских вымпелов. План адмирала Того заключался в том, чтобы под прикрытием тумана, заманивая русскую эскадру первоначально небольшим количеством судов, моментально присоединить все свои силы и в таком составе заставить русских принять бой, рассчитывая, что этим ему одним ударом удастся покончить с российским флотом Тихого океана.

Рассеявшийся к утру туман разрушил такой план адмирала Того, и надежда заманить русский флот в ловушку исчезла. Но так как все распоряжения по японскому флоту уже были сделаны, то ему ничего не оставалось, как продолжать свое движение.

Во главе русской эскадры шел флагманский «Петропавловск», имея за собой «Новика» и «Баяна». Японцы были расположены в две линии. В первой находились эскадренные броненосцы «Микаса», «Асахи», «Фуджи», «Июшимо» и «Хатцуза», а «Ниссин» и «Кассуга» находились несколько вправо от них. Во второй линии были истребители и суда второго ранга с «Шикишимо» во главе. Кроме того, «Асава» и «Такива», для разведки и предупреждения могущей быть минной (торпедной. — А. Ш.) атаки стали влево на значительном расстоянии от главных сил японского флота.

Все эти японские суда стремительно, со скоростью до 18 узлов в час, должны были броситься на русскую эскад-

ру, но адмирал Макаров вовремя заметил ухудшение обстановки и, далеко не подходя к неприятелю, повернул назад, чтобы стать для боя под защиту орудий крепости Порт-Артур.

Увидя это, японцы остановились на половине пути до противника и стали повертываться назад. А русские суда начали входить во внутреннюю порт-артурскую гавань...»

Как же сами японцы на официальном уровне описывали события 31 марта 1904 года в Желтом море у русского Порт-Артура? Вот что было сказано в оперативном донесении в Токио командующего Соединенным флотом Японии адмирала Хейхатири Того:

«Соединенные силы (броненосной. — А. III.) эскадры начали 29 марта, как было заранее решено, восьмое нападение на Порт-Артур. Пятая и шестая миноносные флотилии, 14-я миноносная флотилия и «Кио-мару» подошли около полуночи с 29 на 30 марта к Порт-Артуру. Несмотря на неприятельские прожекторы, им удалось заложить мины в разных местах.

Вторая флотилия при наступлении заметила русский миноносец, который старался пробраться в гавань. После боя, длившегося 10 минут (полное несоответствие действительным событиям боя «Страшного». — А. III.), миноносец был потоплен. Команду спасти не успели, так как приближался русский крейсер «Баян».

Был открыт второй русский миноносец, приближавшийся от Ляотешаня. На него также было произведено нападение, но ему удалось ускользнуть.

Третья эскадра приблизилась к внешнему рейду в 8 часов утра, после чего «Баян» открыл по ней огонь.

Тотчас вышли «Новик», «Аскольд», «Диана», «Петропавловск», «Победа» и «Полтава» и атаковали нас. Наша третья эскадра отвечала намеренно вялым огнем и постепенно отступала, пока неприятель не был выманен приблизительно на 15 морских миль на восток.

Тогда приблизилась наша первая эскадра (на ней держал свой флаг адмирал Того. — А. III.), которой по беспроволочному телеграфу (радио) сообщалось о ходе завязавшегося дела. Третья эскадра атаковала русских.

Во время попытки последних вернуться в порт один из их броненосцев типа «Петропавловск» наскочил на одну из

мин, заложенных нами прошлой ночью, и затонул в 10 часов 16 минут утра.

Другое судно, как кажется, потеряло способность маневрировать, но узнать его среди замешательства, царившего между неприятельскими судами, было невозможно. Русские суда вошли наконец в гавань. Наша третья эскадра не понесла никаких повреждений, также и повреждения неприятеля, кроме вышеуказанных, вероятно, очень незначительны.

Наша первая эскадра не входила в сферу неприятельского артиллерийского огня.

В час пополудни наш флот удалился и приготовился к новой атаке. 1 февраля он снова отправился к Порт-Артуру, вторая, четвертая и пятая минные флотилии подошли к порту в три часа ночи, третья эскадра в 9 часов утра. Мы нашли три мины, положенные неприятелем, и уничтожили их.

«Кассуга» и «Ниссин» были направлены на запад от Ляотешаня и открыли перекидной огонь, который продолжался два часа. Новые форты на Ляотешане наконец принуждены были замолчать, и наш флот удалился в 1 час 30 минут пополудни».

В отношении официального донесения адмирала Хейхатино Того следует заметить следующее. Оно было написано и отправлено в Токио еще до того, как японские шпионы донесли командующему Соединенным флотом Японии сведения о потерях русской стороны в день 31 марта и о гибели вице-адмирала Макарова и его штаба на борту «Петропавловска».

Вне всякого сомнения, адмирал Того, получив такую значимую разведывательную информацию из порт-артурской крепости, незамедлительно отправил на Японские острова новое оперативное донесение, дополняющее содержание первого. Оно должно было быть исполнено в победных красках. (К слову сказать, и в России, и особенно в Санкт-Петербурге, ожидали с надеждой подобное победное донесение с Тихого океана от флотоводца Макарова. Таким был весной 1904 года настрой самых разных слоев российской общественности.)

До нас дошло несколько свидетельств о трагических минутах гибели эскадренного броненосца «Петропавловск». Художник Кравченко наблюдал за боем «Страшного» с че-

тырьмя японскими миноносцами с сигнального поста на Золотой горе. Он же стал очевидцем последующих событий на «макаровской восьмерке»:

«...На рассвете заметили шесть миноносцев, вытянувшихся в линию, которые стреляли. Один на полных парах шел в гавань. Другой, крайний, парил и шел медленно. Расстояние миноносцев от берега было верст восемь. Различить наших трудно. Видны были только выстрелы и падения снарядов в воду. Паривший миноносец все время продолжал стрелять, четыре средних стали стягиваться и сосредотачивать огонь на этом парившем миноносце.

Довольно меткий огонь последнего держал их на расстоянии. Сообщили сигнальной станции, что это наш «Страшный» держал меткий огонь против четырех японцев. Японцы обошли его полукругом, открыли жестокий огонь, но весь покрытый паром «Страшный» не переставал отвечать, надвигаясь на закрывший ему путь неприятельский миноносец, обошел его с кормы и дал по нему выстрел.

«Баян» (дежурный крейсер порт-артурской эскадры. — А. III.) снимается с якоря внешнего рейда и выходит в море. Японцы собираются кучей и дают залп. Вероятно, пустили мину (торпеду. — А. III.). «Страшный» дает последний залп и тонет. На месте, где он был, только облачко пара. Японские миноносцы полным ходом уходят в море...

...Наша эскадра ушла в море. Через час она вернулась опять, а недалеко от нее масса дымков. То был неприятель в числе 14 выпелов: 6 эскадренных броненосцев, остальные бронированные и небронированные крейсера.

Японская эскадра останавливается далеко, верстах в 18 от берега. Наша эскадра, имея во главе «Петропавловск», пришла в рейд и начала строиться в боевую линию. Поднят сигнал командующего флотом:

«Миноносцам войти во внутреннюю гавань».

«Петропавловск» медленно подвигается вперед. Было тихо. Все молчали и ждали начало боя и приближения неприятельской эскадры. Идя малым ходом, «Петропавловск» был на линии у Электрического утеса. Миноносцы входили в гавань. Вдруг в носовой части правого борта «Петропавловска» поднялся белый столб, прозвучал двойной глухой выстрел, принятый сначала за залп, и весь «Петропавловск» покрылся клубами оранжево-бурого дыма. В

бинокль можно было видеть летевшие осколки и ломающиеся мачты и огромные языки огня, охватившие судно. «Петропавловск» повернулся на правый борт и в две минуты пошел ко дну, унося с собой адмирала Макарова, весь эскадренный штаб и около 700 человек команды...»

Оставил для истории Русско-японской войны свои воспоминания и чудом спасшийся командир эскадренного броненосца «Петропавловск» капитан 1-го ранга Яковлев. Он оказался одним из тех, кто видел Степана Осиповича Макарова в последние минуты его жизни:

«За несколько минут до взрыва я побежал в боевую рубку, чтобы убедиться в том, правильно ли было передано приказание рулевому. В этот момент я видел полковника Агапеева — он записывал подробности происшедшего боя. Подле Верецагин что-то спешно зарисовывал. Адмирал Макаров находился на мостике...

Внезапно раздался грохот взрыва. Палубу броненосца окутала густая тяжелая мгла. Прорезая эту мглу, огненные языки вырывались из всех пор броненосца и взвивались кверху. Оглушительный, неслыханный треск, свист, какие-то громовые раскаты, я почувствовал удар в голову и потерял сознание.

Очнулся я от ощущения страшного холода в воде, тотчас принял положение стоя и заработал кистями рук, как лопастями. Тяжесть намокшего пальто и галош казалась неодолимой. Я тяжело дышал, выскакивая на поверхность воды, захлебывался и снова погружался. Вынырнув однажды, я увидел неподалеку опрокинутую лодку с двумя матросами, державшимися за днище и кричавшими:

— Вот командир! Спасайте командира!

Наконец я схватился за какой-то обрубок и окончательно потерял сознание...»

Вот рассказ о порт-артурской катастрофе сигнальщика с флагманского броненосца Бочкова:

«Вышли мы в море. Крейсерская японская эскадра ушла. Мы сделали ей вдогонку 16 выстрелов. Потом показалась новая эскадра из 14 вымпелов, а у нас только девять. Кроме того, у японцев почти все крейсера бронированные, а у нас бронирован один «Баян».

Мы повернули назад. «Петропавловск» шел впереди. Я стоял на мостике в боевой рубке и разбирал сигналы по

книге. Как дали последний сигнал адмирала: миноносцам войти в гавань, «Петропавловск» замедлил ход, почти остановился. Вдруг корабль сильно вздрогнул, раздался ужасный взрыв, за ним другой, третий — как будто уже в середине корабля, под самым мостиком.

Я кинулся к дверям рубки, откуда выходил офицер, вероятно штурман. Тогда я выскочил в окно. Корабль наш сильно крено. На мостике я увидел адмирала: он лежал в крови, ничком. Я бросился к нему, хотел поднять. Корабль точно куда-то падал. Со всех сторон сыпались обломки. Что-то гудело, трещало. Валил дым, показался огонь. Я вскочил на поручни, меня смыло, но я успел за них ухватиться. Меня сильно потянуло вниз. Помню еще падающие мачты. Потом ничего...

Был у нас на корабле старичок, красивый, с белой бородой, все что-то в книжку записывал, стоя на палубе. Вероятно, утонул. Добрый был...»

Мичман В. П. Шмидт, младший флаг-офицер вице-адмирала Макарова, вспоминал на страницах журнала «Морской сборник» о последних минутах перед гибелью «Петропавловска»:

«...Несмотря на неравенство сил, адмирал, как можно было заключить из его отрывочных фраз, стремился выйти в бой с японцами. Чувство приподнятого духа передавалось от адмирала всем нам: настал момент отомстить за январскую атаку!..

После отданного адмиралом приказа — поднять сигнал «Севастополю», флаг-офицеры сейчас же исполнили это приказание, а я, находясь при флагманском журнале, вошел в рубку, где были сигнальщик и капитан 2-го ранга Кроун.

Подойдя к журналу, я стал записывать:

«В 9 часов 40 мин. Сигнал...» — успел я лишь набросать, поставить двоеточие — и вдруг послышался глухой сильный удар. У нас троих (Кроуна, меня и сигнальщика) сорвало фуражки — и в одно мгновение стол, диван, шкаф с книгами и картами — все обратилось в груды обломков, циферблат с механизмом был вырван из футляра часов. С трудом удалось высвободиться, и мы бросились к правому выходу из рубки на мостик.

«Петропавловск» сильно крено на правую сторону, и он настолько быстро погружался, что, стоя на твердом мос-

тике, казалось, что не имеешь опоры и летишь с головокружительной быстротой куда-то в бездну. Это чувство было очень неприятно. Говорить нельзя было из-за рева пламени, воды, постоянных взрывов и всеобщего разрушения.

Выскочив на правую сторону мостика, мы увидели впереди себя море пламени; удушливый едкий дым почти заставлял задохнуться. Здесь я заметил фигуру адмирала, стоявшего спиной ко мне. Как думают те, кто хорошо знал адмирала, он прошел вперед, сбросив с себя пальто, чтобы узнать, что случилось, — и вот можно предположить, что он был оглушен или убит одним из обломков.

Только несколько секунд мы пробыли здесь... и с большими усилиями добрались до левого крыла мостика (так как крен на правую был очень уж велик)...

Я посмотрел на корму: шканцы, казавшиеся высоко над мостиком, усеяны людьми, которые без всякого удержу сплошной живой рекой бросались за борт, попадая в работавшие до последнего взрыва винты и между обломками. При виде этой картины сердце сжалось от ужаса...

Вот, в сущности, почти все, что известно о последних минутах жизни вице-адмирала Макарова со слов немногих спасшихся во время гибели «Петропавловска» очевидцев, которые по долгу службы находились рядом с флотоводцем.

Можно лишь предположить, что он погиб на капитанском мостике эскадренного броненосца, своего флагманского корабля. Будучи с детства хорошим пловцом, оказавшись за бортом, Степан Осипович, вне всякого сомнения, смог бы удержаться на воде в ожидании спешивших к месту трагедии с других броненосцев и крейсеров спасательных шлюпок.

Желтое море все же дало последнюю весточку живым о погибшем флотоводце. На месте гибели «Петропавловска» нашли форменное адмиральское пальто. Оно было опознано по двум золотым вице-адмиральским орлам на погонах...

По заключению Морского технического комитета, броненосец коснулся мины (или, по другим предположениям — минной банки). После ее взрыва под носовыми минными аппаратами и погребами «Петропавловска» произошли взрывы от детонации пироксилина в судовых минах (в носовой части броненосца хранилось до пятидесяти подводных мин заграждения) и 12-дюймовых снарядах, воспла-

менение и взрыв пороховых и патронных погребов и взрыв цилиндрических котлов.

Каждая такая якорная мина несла в себе заряд около трех с половиной пудов пироксилина. Сила взрыва только одной мины заграждения была огромна. Свидетельством тому может служить гибель минного транспорта «Енисей», подорвавшегося на собственной мине, сорванной морским отливом с якоря, во время постановки подводного заграждения у порта Дальний.

На русских минах под Порт-Артуром за войну погибло или получило серьезные повреждения несколько японских кораблей. Таких, как, например, новейший эскадренный броненосец «Хатцуза» и крейсер «Миако».

Спустя некоторое время возле места гибели «Петропавловска» водолазы обнаружили еще один «минный букет» — целую связку японских мин. Так что Морской технический комитет в своем заключении, вероятнее всего, ошибся — для подрыва эскадренного броненосца требовалась не одна мина, а целая минная банка.

Естественно, при анализе того трагического события в море под Порт-Артуром возникает не один вопрос.

Что же в это время делали японцы, свидетели разыгравшейся на море трагедии?

Воспользовались ли они временной суматохой на порт-артурской эскадре, вызванной гибелью флагманского броненосца и командующего русским флотом?

Использовали ли они столь удобный момент для нанесения огневого удара из десятков стволов орудий по русским кораблям?

Нет, ничего такого не было сделано адмиралом Хейхати-ро Того. Японский Соединенный флот медленно скрылся за горой Ляотешань, как бы намереваясь оттуда начать обычную перекидную бомбардировку русской крепости.

Но на японских кораблях раздавался с воодушевлением самурайский боевой возглас:

— Банзай! Банзай! Банзай!..

...Гибель выдающегося флотоводца потрясла всю Россию, вызвала широкий отклик за рубежом, в том числе и в Японии.

Степан Осипович Макаров командовал флотом Тихого океана всего тридцать шесть дней, но и за это короткое вре-

мя сумел сделать для обороны Порт-Артура очень многое. С гибелью командующего флот остался без боевого вождя.

Как в России, так и за границей, в том числе и в Японии, порт-артурской трагедии 31 марта было уделено большое внимание. Причем и в печати, и в официальных, военных кругах почти единогласно признавалось, что главной потерей для России была гибель вице-адмирал С. О. Макарова.

Так, популярная и авторитетная английская газета «Таймс» по поводу гибели эскадренного броненосца «Петропавловск» писала, что эта трагедия есть «одно из трагических событий, вызывающих сочувствие храбрых и благородных людей в любом месте земного шара». Газета отмечала:

«Россия лишилась прекрасного корабля, но еще более потеряла в лице человека, которому предстояло, вероятно, сделать русский флот важным фактором в войне. Его потеря и род гибели наносит тяжелый удар русскому флоту, не говоря об исчезновении доблестного и вдохновляющего начальника, влияние которого, внося новый элемент в войну, признавалось и японцами. Суждение неприятеля — лучшее доказательство того, что Макаров, с признанным обладанием им в совершенстве морской науки, соединял качества великого моряка...

Макарову приходилось защищать честь русского флага; и ежели он не мог сделать больше, то он все-таки показал, что не позволит запереть свои силы в порту без попыток нанести вред врагу, силящемуся его уничтожить. Он придерживался того мнения, что оборонительная тактика, вынужденная обстоятельствами, должна была заключаться в смелых наступательных действиях. Он встретил смерть с лицом, обращенным к неприятелю, стоя на своем корабле и со своим флагом, развевающимся до конца на стеньге...

Нисколько не желая сомневаться в наличии умственных сил России, мы можем сказать, что с кончиной адмирала Макарова Россия теряет вождя, которого трудно будет заместить».

Французская морская газета «Депеш» писала по поводу трагической гибели русского флотоводца:

«Адмирал Макаров был достойным представителем флота, история которого украшена столькими славными страницами и бессмертными именами. Всем морякам он известен как изобретатель многих технических приспособлений,

вошедших во всеобщее употребление, как, например, пластыри его имени и приметные во всех флотах снаряды с колпаками, благодаря которым стало возможным пробивать броню из гарвеированной и никелированной стали.

Макаров с радостью принял назначение вести в бой русский флот... и поспешил на театр войны с твердой решимостью победить или погибнуть с честью».

Влиятельная в Германии столичная «Берлинер Тагеблатт» сообщала о порт-артурской трагедии следующее:

«...Если гибель «Петропавловска» — потеря значительная, но много тяжелее утрата превосходного начальника флота Макарова с целым своим штабом! Со времени его прибытия в Порт-Артур флот вновь воспрянул духом, и заметно было, как адмирал Того в той же мере умерил свои предприятия».

Итальянская газета «Трибуна» тоже отдала дань памяти погибшего в водах Желтого моря флотоводца Макарова. В номере от 2 апреля говорилось:

«Погиб человек железного закала, доблести хладнокровной и решительной, предусмотрительности и отваги, человек с верным глазомером и быстрой решимостью, приезд которого в Порт-Артур немедленно проявился новым фазисом в действиях русского флота. Вы, сыны всех морей, моряки, служащие под всеми флагами, оплакивайте храбреца, бывшего вашим собратом, венчайте лаврами память его!..»

О том, в каком состоянии находились моряки кораблей порт-артурской эскадры после гибели флагманского броненосца и командующего флотом Тихого океана на его борту, есть немало свидетельств. Вот одно из них. Историческая комиссия при Морском генеральном штабе так охарактеризовала настроение личного состава Российского Императорского флота после смерти вице-адмирала Степана Осиповича Макарова:

«Был он в Артуре — эскадра действовала; погиб — замерла эскадра, не имея более одухотворяющего ее вождя. Флот сразу оказался без боевого начальника, без ясного стратегического плана, без дальнейшего руководителя...

Создавшаяся обстановка сама влекла к тому, чтобы отказаться от тех смелых надежд, которые питал адмирал Макаров, от его широких замыслов и предпринятых шагов...»

Даже в Японии было выражено официальное сожаление по поводу гибели русского флотоводца. От имени всего Морского штаба один из его начальников, Огасавара, объявил, что гибель эта является потерей для всех флотов и что адмирал Макаров был одним из лучших адмиралов в мире.

Празднества, устроенные на Японских островах по случаю потопления эскадренного броненосца «Петропавловск», отличались большой сдержанностью.

В городе Ноуге было устроено большое шествие, причем толпа несла тысячу белых фонариков в честь погибших русских моряков. В голове колонны несли знамена с надписью: «Мы неутешно печалимся о смерти храброго русского генерала». Оркестр играл траурные мелодии. А в японскую поэзию великий флотоводец вошел как «враг доблестный».

Таким образом в Стране восходящего солнца почтили смерть храброго и славного противника своего.

В самой России на ужасную морскую катастрофу и гибель командующего флотом Тихого океана откликнулись все газеты.

Журналист А. Н. Скаловский писал в «Кронштадтском вестнике»:

«Погиб для флота храбрый и предприимчивый командир «Константина» — этот Святогор-богатырь, ожививший тогда личной инициативой слабый судами Черноморский флот! Погиб для флота неустанный, многоопытный учитель и руководитель по всем отраслям современной военно-морской науки». Погиб на посту покрытый славой опытный боевой адмирал-флотоводец! Погиб и для науки пытливый исследователь морей и океанов, автор таких классических вкладов в нее, как «Об обмене вод Черного и Средиземных морей», «Витязь» и Тихий океан», «Ермак во льдах».

Популярная газета «Русское слово» в номере за 1 апреля писала о порт-артурской трагедии следующее:

«Горечь этой тяжкой утраты можно измерить только теми ожиданиями и надеждами, которые возлагались на этого опытного боевого адмирала».

Созвучной публикации в «Русском слове» оказалась газетная статья в «Руси», в номере за 2 апреля:

«Потеряна еще одна наша надежда — талант и героизм Макарова... ибо адмирал Макаров уже успел стать одной из надежд русского общества».

В монархической «Петербургской газете» в статье, посвященной трагедии в водах под Порт-Артуром, были и такие строки:

«...утешение в столь ужасающем общенародном горе нельзя не видеть... в том, что спасен, к счастью, великий князь Кирилл Владимирович».

В газете «Новости дня», в номере за 2 апреля, была опубликована большая редакционная статья, озаглавленная «К гибели «Петропавловска». Среди прочего в ней говорилось:

«...Погиб безвозвратно один из пяти оставшихся у нас на Дальнем Востоке броненосцев, и на это восстановление потребуются годы. Наша эскадра понесла незаменимую потерю, еще более ее ослабившую. А ведь и без того она была гораздо слабее неприятельской».

О гибели эскадренного броненосца с командующим флотом Тихого океана на борту телеграфной строкой было незамедлительно доложено императору Николаю II. В своем «Дневнике», впервые опубликованном в 1923 году в Берлине, всероссийский государь оставил такую собственноручную запись от 31 марта:

«...Петропавловск» наткнулся на мину, взорвался и затонул, причем погибли: адмирал Макаров, большинство офицеров и команды. Целый день не мог опомниться от этого ужасного несчастья».

В те дни множество писем самого искреннего сочувствия поступили в адрес вдовы погибшего флотоводца К. Н. Макаровой. Вот одно, без подписи, отпечатанное на машинке:

«Взрыв «Петропавловска» и гибель славного Макарова поразили всю мыслящую Россию. Утрата его одинаково тяжела как для Вас, так и для всей России...»

Изучая историю Русско-японской войны 1904–1905 годов, историю героической обороны Порт-Артура, обстоятельства гибели броненосца «Петропавловск», невольно задаешься вопросом: случайной ли была гибель флагманского корабля с адмиралом С. О. Макаровым на борту?

Думается, что нет. Уж много прямых и косвенных фактов свидетельствует о том, что мина (или минная банка, что, по-

жалуй, точнее) появились на пути эскадренного броненосца отнюдь не в результате обычной минной постановки у входа в военно-морскую базу противника в ходе войны на море.

Активный участник обороны Порт-Артура с моря, очевидец гибели флагманского корабля и действий двух противоборствующих сторон В. Семенов, в то время служивший старшим офицером крейсера «Диана», составил карту-схему тех трагических событий дня 31 марта. Он лично хорошо знал вице-адмирала Макарова по совместной службе в Кронштадте и был опытейшим штурманом, поэтому в достоверности вычерченных им на карте-схеме данных не приходится сомневаться.

Так вот, на «Плане берега от Белого волка до Сикоу», вычерченном В. Семеновым, в одной-единственной точке совпадают две линии. Первая — линия обычного крейсирования эскадры под флагом командующего на внешнем рейде Порт-Артура при появлении главных сил противника (знаменитая «макаровская восьмерка»). Вторая — обычный путь флагмана, крейсеров, канонерок и миноносцев при их выходах для поддержки с моря правого сухопутного фланга крепости. И именно в данной точке соприкосновения двух линий подстерегла минная опасность «Петропавловск». Штурманские расчеты В. Семенова подтверждают это.

О том же пишет в биографическом очерке «Вице-адмирал Степан Осипович Макаров» его близкий друг и биограф барон Ф. Ф. Врангель:

«Причиной взрыва броненосца были японские мины, положенные на пути обычного маневрирования эскадры...»

Этот вывод сделан Врангелем на основании бесед со многими флотскими офицерами — участниками порт-артурской обороны.

Но ведь можно возразить: на этой mine или минной банке мог подрваться любой другой русский корабль!

Да, мог. Но подрваться в данной точке мог и должен был именно флагманский корабль — эскадренный броненосец «Петропавловск». У других кораблей вероятность подрыва имела здесь гораздо более меньшая. А у легких миноносцев, например, ее вообще не было — минная опасность таилась на определенной глубине, где мины мог коснуться своим корпусом только корабль с большой осадкой — броненосец или броненосный крейсер.

И вот еще почему. При обычном крейсировании порт-артурской эскадры по «макаровской восьмерке», и при выходе в море отрядов русских кораблей, и при их возвращении, впереди всегда шел флагманский корабль. Не обязательно им должен был быть броненосец «Петропавловск» — флагманом мог быть (если того требовали обстоятельства) любой другой быстроходный корабль эскадры, с мощным вооружением, а значит, и глубоко сидящий в воде.

Командующий флотом Тихого океана всегда находился на своем флагманском корабле — таково было правило адмирала С. О. Макарова. Он всегда и во всем показывал личный пример, всегда шел в бой первым. Таким его знали и на Черном море во время Русско-турецкой войны 1877–1878 годов, и во время командования Практической эскадрой флота Балтийского моря. Не изменил своему правилу Степан Осипович и в ходе обороны Порт-Артура. Так что место и командующего, и флагманского броненосца японцы знали точно — только впереди.

Противник не мог не оценить роли нового командующего флотом Тихого океана в обороне русской крепости и служившего серьезной помехой в осуществлении далекоидущих планов Японии. Ведь положение дел на Дальнем Востоке прямо зависело от положения дел на море.

Авторитетная японская газета «Ниппон Симбун» в статье от 18 сентября 1903 года писала:

«Нынешние отношения с Россией должны окончиться войной... Напрасно думают, что война будет продолжаться 3–5 лет. Русская армия уйдет из Маньчжурии, как только флот русский будет разбит».

Появление в порт-артурской крепости инициативного, волевого, решительного командующего флотом, хорошо разбирающегося в вопросах стратегии и тактики, пользующегося у личного состава громадным личным авторитетом японцы ощутили сразу. Макаров незамедлительно отверг формулу «не рисковать», которой с одинаковым «успехом» держались: царский наместник адмирал Алексеев — на море и командующий Маньчжурской армией генерал от инфантерии Куропаткин — на суше.

При Макарове порт-артурская эскадра активно противостояла Соединенному флоту Японии. Русские корабли

искали в море встречи с противником, постоянно велась разведка, была налажена система обороны Порт-Артура с моря, поднялся дух его защитников. Более того, инициатива в войне медленно, но неуклонно начала переходить на сторону России.

При таком противодействии русского флота высадка на Ляодунский полуостров с моря нескольких японских армий стояла под большим вопросом. Во всяком случае, она была сопряжена с риском понести ощутимые потери как в десантных судах, так и в личном составе. Адмирал Хейхатиро Того, военачальники божественного микадо предвидели такую возможную ситуацию.

За короткое время командования Макаровым порт-артурской эскадрой та за месяц с небольшим выходила в море шесть раз, за остальное же время войны всего три раза (при адмирале Старке лишь раз и при адмирале Витгефте дважды).

Один из участников Русско-японской войны, защитник Порт-Артура писатель Владимир Семенов в своей книге «Цена крови» так скажет об «источниках» поражения России от Японии:

«Причины поражения — бездарность, грубое невежество и недостаток воинской доблести тех, кто шел умирать...»

Такое будет сказано после гибели Степана Осиповича Макарова. Он к числу тех лиц начальственного состава, к которым были посланы слова Семенова, не относился.

Активность русского флота была отмечена не только адмиралом Хейхатиро Того и японской военной разведкой.

В те дни, например, командир эскадренного миноносца «Акацуки» Нирутака в своем дневнике писал следующее:

«С приездом адмирала Макарова в русской эскадре началось небывалое до сих пор оживление, особенно заметное в обороне гавани».

Далее японский офицер делает вывод:

«Он, должно быть, дельный человек, и я надеюсь, что в скором времени японская граната заставит его прекратить свою деятельность против нас».

Под «японской гранатой» командир эскадренного миноносца, воспитанный в лучших традициях самурайского духа, Нирутака мог понимать и артиллерийский снаряд, и морскую мину, и пистолетную пулю.

Чтобы свести на нет боевую активность еще достаточно мощной порт-артурской эскадры, японцам следовало либо разгромить ее в морском бою, либо с помощью минных постановок и брандеров надежно запереть русские корабли во внутренней гавани. Сделать первое они просто не могли и не решались, а второе у них не получилось даже после нескольких настойчивых попыток.

Оставался третий путь, вполне в самурайском духе, который, кстати, не требовал большого напряжения сил и средств. Следовало убрать одного-единственного человека в лице командующего флотом Тихого океана. И тогда желанная цель достигалась.

Как известно, цель оправдывает средства. Совершить покушение на адмирала на берегу не представляло для японской разведки никакой трудности — Порт-Артур кишел ее шпионами. Но Макаров почти все время находился на кораблях и на берегу бывал лишь в исключительных случаях. Так что удобный случай для покушения мог представиться не скоро.

Можно было состряпать донос, оклеветать флотоводца (в придворных кругах Санкт-Петербурга такое не являлось редкостью) и тем самым добиться, чтобы царский двор отстранил его от руководства флотом. Тем более с царским наместником и его окружением у Макарова сложились натянутые отношения. Но такой долгий путь мог не дать в той ситуации нужный результат.

Всероссийский император Николай II и его приближенные не очень жаловали Макарова за прямоту, бескомпромиссность, «беспокойный характер» и неаристократическое происхождение. Но на берегах Невы ясно понимали, что для исправления положения дел на флоте Тихого океана (а это прямо влияло на положение дел на Дальнем Востоке вообще) беспокойный, но энергичный Макаров подходит больше, чем любой другой. Ведь именно поэтому он получил столь высокое назначение. Так что возможность использования придворной интриги отпадала.

Оставался последний путь — уничтожить командующего флотом Тихого океана вместе с флагманским броненосцем. Уничтожить, но не в честном, открытом морском бою. И здесь японская разведка просто не могла не сказать своего веского слова, выдав военно-морскому командованию

всю необходимую информацию и сделав, вне всякого сомнения, необходимые расчеты.

Вообще для японской разведки не было особых секретов в Маньчжурии, в том числе и в Порт-Артуре. О наличии широкой агентурной сети на театре военных действий русское командование имело ясное представление. И неудачи царских войск на полях Маньчжурии в немалой степени являются результатом действий неприятельской разведки.

Правящие круги Страны восходящего солнца приоритетное значение шпионажу придавали всегда. Еще в середине XIX века в Японии была создана такая система полицейского шпионажа в таких масштабах, которые были совершенно немыслимы для стран Европы. С последнего десятилетия того века начинается внешний шпионаж, который был крайне необходим для осуществления планов внешнеполитического курса нарождающейся имперской державы.

Известно, что, приступив к формированию разведки, японцы послали специальную миссию для получения советов у небезызвестного Вильгельма Штибера, о котором в правительственных кругах Германии не без оснований шутили:

— Все у Штибера полицейское, даже фамилия...

Штибер по-немецки означает «собака-ищейка». Начав службу прусским шпионом в Австрии, он по настоянию «железного канцлера» Бисмарка был назначен министром полиции у короля Фридриха-Вильгельма.

Подбирая кадры для разведывательных органов, японские власти играли прежде всего на чувстве патриотизма. В Стране восходящего солнца показателем его считалось беспрекословное повиновение и готовность отдать жизнь ради божественного микадо.

В те годы шпионажем занимались не только государственные органы Японии — военное и морское ведомства, — но также частные «патриотические общества». Особенно большую роль среди них играло «Общество черного океана», созданное в конце 80-х годов XIX века, финансируемое богатейшими людьми страны. Именно агенты этого общества и селились в виде мелких торговцев, парикмахеров, ремесленников, домашней прислуги в Северо-Восточном Китае, Корее, Маньчжурии. Особой популярностью для таких поселенцев пользовались места нахождения войск — крепость Порт-Артур, порт Дальний (Дайрен), се-

ления и города, где строились укрепленные пункты или были расквартированы воинские части.

Резиденты — офицеры японского генерального штаба — часто выступали в роли содержателей публичных домов, опиекурилен, под личиной фотографов, лавочников, нередко приказчиков, поваров, кочегаров или официантов на пароходах. Резиденты являлись руководителями небольших шпионских групп, участниками которых были китайцы и корейцы. Их вербовали из числа бедняков, готовых на трудную и опасную работу за самое грошовое вознаграждение, которое, однако, порой спасало их семьи от голодной смерти. Японская разведка поощряла инициативу и самостоятельность в действиях резидентов.

Широко использовалась японскими шпионами беспечность, отсутствие элементарной бдительности, некомпетентность, да и просто продажность ряда царских чиновников и офицеров.

Когда в январе 1904 года Япония без объявления войны напала на русскую эскадру в Порт-Артуре, вся арена будущих боевых действий была покрыта густой разведывательной сетью. Всюду, куда вступали японские войска, они находили своих людей, знакомых с местностью и местными условиями. Но еще большее значение имели, конечно, разведывательные группы, остававшиеся в тылу русских войск.

Это были группы, состоящие, как правило, из китайцев. Каждый постоянный шпион обслуживался тремя или четырьмя курьерами, через которые он регулярно посылал сведения японскому командованию. Курьерами являлись бродячие торговцы и кули, неграмотные и часто не понимающие смысла того, что они делают. Очень трудно было выявить таких курьеров среди бесчисленных толп носильщиков, погонщиков скота, нищих и просто бродяг, которыми в любое время года полнились города и дороги Маньчжурии.

Для доставки донесений применялось множество уловок и ухищрений. Донесения помещали в подошвы, в дорожные посохи, в складки одежды, вплетали в косы, вставляли в золотые зубы.

Особый размах шпионаж в Порт-Артуре приобрел в дни, когда крепость осадила японская армия. Наиболее важные секретные документы и сведения добывали те

шпионы, которые находились на службе у русских чиновников, старших офицеров в качестве домашней прислуги и домашних парикмахеров.

За какую только работу не брались японские шпионы, чтобы собирать нужные генеральному штабу и морскому ведомству сведения. Известно, например, что подрядчиком по очистке нечистот в Порт-Артуре был помощник начальника штаба 3-й японской армии. Его частые поездки по городу (обычно «подрядчик» сидел на ассенизационной бочке) оказались для вражеской стороны весьма полезными: командующий осадной армией генерал Ноги был прекрасно осведомлен о каждом уголке крепости.

Среди японских шпионов в Порт-Артуре долгое время успешно работал старый китаец Ли. Его вставные золотые зубы служили для переноски донесений. С помощью лупы Ли записывал полученные сведения и рисовал кроки (участки) местности на мельчайших кусочках пергаментной ткани, после чего скатывал их в шарики величиной не более булавоочной головки и прятал под коронку, которая заделывалась воском.

Китаец Ли был пойман во время неожиданной для него облавы в Порт-Артуре. Содержание вставных полых зубов было обнаружено совершенно случайно.

Много японских шпионов оказалось среди переводчиков — китайцев и корейцев, работавших в местной маньчжурской администрации.

В японской армии и на флоте было немало людей, хорошо знакомых с Россией. Так, к примеру, начальник разведывательного отдела 1-й армии полковник Хагино прожил в России семь лет, а начальник штаба маршала Ивао Оямы — главного неприятельского штаба в войну — генерал Кодама долгое время проживал в Амурской области.

Его считают автором токийского плана войны с Российской империей. Кодама получил прозвище «генерала-топора» за свое крылатое высказывание:

— В политике, как и в битве, острый топор лучше тупо-го кинжала...

Японский шпионаж против России не ограничивался только пределами Дальнего Востока и Забайкалья. Он активно проводился и в европейской части страны. Так, кадровый морской офицер Ясуносуки Ямомото долгое время

служил поваром в Одессе, собирая сведения о русской Черноморской эскадре.

В сентябре 1904 года в Санкт-Петербурге были арестованы японцы — мелкие служащие одной пароходной компании — Кензо Камакура и Сейко Акиоши. Оба приняли православие, активно посещали церковь, а Камакура предполагал даже обвенчаться со своей русской невестой. Лишь после ареста выяснилось, что под маской служащих скрывались кадровые морские офицеры, собиравшие информацию о Балтийском флоте.

Или такой факт. Военно-морским атташе Японии в России до 1901 года был опытный разведчик Хиросо, свободно владевший русским языком. Именно его адмирал Хейхатиро Того активно использовал при подготовке к войне на море.

Успехи японской разведки в те предвоенные годы во многом объяснялись поразительной беспечностью царских властей в отношении вероятного противника Российской империи.

Всего лишь один пример. Петербургские заводы, исполнявшие заказы флота (Путиловский, Балтийский, Франко-Русский, Невский и Канонерский), имели немало производственных секретов, до которых были допущены японцы. Это происходило в результате решения Адмиралтейства, желавшего запугать японцев ускоренной работой верфей. Те, несколько не испугавшись, сразу же выяснили, в какой стадии строительства находятся лучшие русские броненосцы типа «Бородино», точно рассчитав время их боевой готовности после спуска на воду.

Конечно, бдительность русских солдат, матросов, офицеров, пограничной стражи, чинов военной жандармерии — особенно с началом войны — поставила серьезный заслон на путях действия вражеской разведки. Да и русская контрразведка не дремала. Но все-таки эффективность работы шпионов противника в Маньчжурии и Порт-Артуре была, вне сомнений, высокой.

Надо заметить, что японцы, у которых разведка была поставлена идеально, тщательно следили за продвижением командного состава русской армии и флота на основании официальных документов. Конечно, они не допускали и мысли о возможности в них каких-либо ошибок или пропусков.

Известно, что при переписи сдавшихся в Порт-Артуре гарнизонных войск произошел такой забавный случай:

— Полковник Ирман.

Японский офицер, заглянув в свои списки, заявил:

— Вы ошибаетесь, такого полковника нет.

— Как нет? Да это — я сам!

— Простите. Но должен вас поправить — вы генерал-майор.

— Впервые слышу о своем производстве в генеральский чин.

— Вы произведены одним из последних приказов, который, вероятно, до вас не дошел. В ближайшие дни поспешу сообщить вам, от какого числа и за каким номером приказ о вас. Сейчас, к сожалению, у меня нет его под руками.

— Благодарю за приятное известие...

Командир японского эскадренного миноносца Нирутака писал среди прочего в своем дневнике:

«Недавно в Порт-Артуре опять был наш шпион, штабной офицер. Мы посылаем их туда уже давно. Этот офицер говорит, что русские и не помышляют о войне...

Я думаю, что русские и в мыслях не имеют, что мы уже начинаем. Я слышал в Сасебо, что мы не будем заранее объявлять войну, так как это совершенно непонятный, глупый европейский обычай».

И дальше:

«Перед адмиралом (Хейхатиго Того. — *А. III.*) лежала карта Желтого моря и специальная карта Порт-Артура. Мы все сидели вокруг стола, и штабной офицер дал каждому из нас план рейда и гавани Порт-Артура, на котором было подробно указано все положение русской эскадры и место каждого корабля...

Адмирал сказал нам... приблизительно следующее:

«Господа!..

На плане порт-артурского рейда, который каждый из вас только что получил, точно отмечено место стоянки (вашего. — *А. III.*) русского судна. План этот снят нашим штабным офицером, ездившим переодетым в Порт-Артур. По его мнению, враг не подготовлен встретить наши нападения, так как ждет объявления войны с нашей стороны».

Судя по иностранным источникам, японцы были прекрасно осведомлены не только о корабельном составе и во-

оружении порт-артурской эскадры, о ее командных кадрах и их способностях, но и о расположении заградительных минных полей, защищавших с моря русскую крепость, местонахождении береговых батарей и больших прожекторов, предназначенных для ослепления противника при нападении с моря или с суши.

Пример военной бдительности, заботу о ней показал новый командующий флотом Тихого океана. Первые приказы вице-адмирала Макарова по его прибытии в Порт-Артур говорят о крайней важности сохранения военной тайны. Приказ № 1 от 29 февраля требовал, чтобы командиры кораблей принимали распоряжения командующего только в запечатанных пакетах, хранили лично у себя, а в случае угрозы захвата противником уничтожали их.

Второй макаровский приказ, датированный тем же числом, касался частной переписки личного состава.

О том, как японское командование собирало разведывательные данные о действиях порт-артурской эскадры во время командования ею Макаровым, говорит такой факт. 13 марта во время очередного выхода эскадры в море командующий приказал крейсеру «Новик» вместе с миноносцами идти к островам Мяо-Тао и обследовать их. В случае нахождения там неприятельских кораблей или десантно-транспортных средств надлежало вступить в бой и уничтожить их.

В одном из проливов между островами «Новик» натолкнулся на небольшой пароход без флага, с джонкой на буксире, который, увидев русские корабли, попытался скрыться. Но от крейсера и сопровождавших его миноносцев удрать было не так-то просто. Загремели орудийные выстрелы. Сначала предупредительные — под корму и под нос, — а потом и в самую цель. Подбитый пароход был вынужден остановиться.

Часть пассажиров (или экипажа) хотела, пересев в джонку, скрыться на берегу. Но все были схвачены — 12 японцев и 9 китайцев. Пароход «Хайен-Мару», водоизмещением около тысячи тонн, оказался японским, зафрахтованным для нужд корреспондента «Асахи», а теперь якобы развозившим по островам купцов и промышленников по лесному и рыбному делу. Но о каких промышленных лесоразработках в районе боевых действий или о рыб-

ной ловле там, где скорее выловишь мину, могла идти речь? Очевидно, дела эти были только прикрытием для вражеской разведки.

Без сомнения, агентурные данные о постоянных курсах русской эскадры во время выхода ее из порт-артурской гавани и возвращении обратно, расположении заградительных минных полей, береговых батарей и прожекторных установок позволили японским штабным специалистам точно рассчитать точку постановки минной банки на пути флагманского броненосца «Петропавловск».

В достоверности всех этих разведывательных данных не приходилось сомневаться. Их готовили шпионы из числа офицеров японского флота и генерального штаба.

Такая точка могла быть только одна — в том самом месте, где «макаровская восьмерка» соприкасалась с обычным курсом отрядов боевых судов эскадры, уходящих в море или возвращавшихся на базу. В том, что адмирал Макаров будет идти на флагманском корабле и вести за собой эскадру, — сомнений просто не могло быть.

Помешать уничтожению эскадренного броненосца «Петропавловск» с командующим на борту (или другого флагманского корабля) на вражеских минах могла только случайность. Флотоводец Макаров должен был погибнуть.

Адмирал Хейхатиро Того торопился. Развертывание сухопутных операций против русской армии в Маньчжурии могло затянуться из-за решительных действий порт-артурской эскадры на подступах к Ляодунскому полуострову.

30 марта с наступлением темноты отряд японских кораблей и вспомогательное судно — минный крейсер «Карио-Мару» приблизились к Ляодуну.

С берега их несколько раз освещали прожекторами, но огня не открывали — боялись обстрелять своих (несколько раньше к островам Эллиот были высланы на разведку русские миноносцы).

Вот что пишет очевидец тех памятных событий:

«В тот день вечером... трудно сказать, что именно, но несомненно в лучах прожектора Крестовой горы обрисовались силуэты нескольких судов...

Наши прожекторы до них «не хватали» около двух миль. Особенно мешала разобрать, в чем дело, сетка мелкого дождя, освещенная прожекторами...

Казалось, что подозрительные силуэты не то стоят на месте, не то бродят взад и вперед по тому же месту».

Подозрительные суда «бродили» на одном и том же участке внешнего рейда Порт-Артура с одной целью — предельно точно поставить на пути русского флагмана минную банку. Определить место сброса «минного букета» в ночных условиях было сложно. Поэтому и пришлось «побродить» перед Крестовой горой.

К сожалению, расчет японских штурманов оказался верен. Утром следующего дня и произошла порт-артурская трагедия.

Ночью вице-адмиралу Макарову доложили об обнаружении неизвестных судов на внешнем рейде и спросили разрешение на открытие огня береговыми батареями.

Степан Осипович только досадливо махнул рукой:

— Эх!.. Кабы знать!.. Вернее всего — наши же!..

Обернувшись к младшему флаг-офицеру мичману Шмитту, Макаров продолжил выговаривать обидные для него слова:

— Не умеют ходить по ночам!..

— Отбились, растерялись... и теперь толкутся около Артура!..

— И своих найти не могут, и вернуться не решаются, чтоб за японцев не приняли!..

— Чистое горе!..

Но тотчас, поборов досаду, командующий добавил спокойным голосом:

— Прикажите точно записать румб и расстояние. На всякий случай, если не наши, надо будет завтра же, с утра, протралить это место. Не набросали бы какой дряни...

Но гибель на рассвете следующего дня миноносца «Страшный», вызванный ею спешный выход в море русских кораблей, появление вблизи Порт-Артура главных сил Соединенного флота Японии, сбор Макаровым эскадры для предстоящего морского сражения заслонило события минувшей ночи. Они всем в штабе командующего казались такими мелкими по сравнению с тем, что ожидалось.

Ни сам Степан Осипович, ни кто-либо из окружающих не вспомнили о подозрительных силуэтах, смутно виденных сквозь сетку дождя, озаренную лучами прожекторов. А ведь силуэты кораблей появились именно в вершине

«восьмерки», которую русские суда описывали при крейсерстве — восточнее Крестовой горы и южнее горы Белого волка. Хотя появление отряда вражеских судов, по очертаниям носителей минного оружия, должно было насторожить дежурную службу порт-артурской эскадры.

Протралить этот участок рейда хотя бы контрольным проходом тральщиков, поискать, «не набросали ли какой дряни» — об этом в штабе командующего словно забыли. А ведь это стало тогда уже законом морской войны после первых минных постановок в ее истории.

Один из участников обороны Порт-Артура, контр-адмирал Лощинский в своей небольшой по объему мемуарной «Записке» так рассказывал:

«В это время нашу эскадру постигло большое несчастье — погиб эскадренный броненосец «Петропавловск», и с ним вместе адмирал Макаров, на минах, поставленных японцами в предшествующую ночь. Когда сам Макаров ночевал на «Диане», стоявшей на внешнем рейде, ему указывали на это, но он принял миноносцы неприятеля за свои, которые в эту ночь также выходили на крейсерство, и не приказал стрелять.

Одновременно с «Петропавловском» наскочил на одну из мин броненосец «Победа», но, благодаря распорядительности командира, вошел в порт и был исправлен с помощью кессона, как и другие прежде поврежденные суда...»

Но вернемся к трагическим событиям утра 31 марта и попытаемся ответить на два вопроса, которые до сих пор остались без ответа.

Первый.

Почему главные силы Соединенного флота Японии под флагом адмирала Хейхатиро Того, состоящие в тот день из шести больших броненосных кораблей, не обстреляли замыкавшие отходящий русский отряд тихоходные крейсера «Аскольд» и «Диану»?

Казалось, все было за то: крейсера стали удобной мишенью для более мощной артиллерии японских эскадренных броненосцев. Дистанция — всего тридцать восемь кабельтовых, причем она все время сокращалась. Противник мог обстрелять русские крейсера и в зоне огня береговых батарей крепости. Риск здесь был минимальный из-за крайне низкой эффективности стрельбы по морским целям.

Адмирал Хейхатири Того не мог не знать о положении дел в крепостной артиллерии, в том числе и о применявшихся снарядах. Макаров имел резкое объяснение с царским наместником адмиралом Алексеевым, когда узнал, что бронебойные снаряды для береговой артиллерии не снаряжаются, что фугасных вообще нет, а с чугунными снарядами допускается стрельба лишь уменьшенными зарядами. Поэтому на большие расстояния такие снаряды просто не долетали.

Все это так. Но японцы, преследовавшие макаровский отряд, во главе которого, как обычно, шел флагман, видели, каким курсом русские корабли направлялись на соединение с выходившей из гавани остальной эскадрой. А курс вел прямо на минную банку. Противник просто не хотел, чтобы курс «Петропавловска» по его вине изменился.

Если бы начался обстрел «Аскольда» и «Дианы», адмирал Макаров никогда не оставил бы их без своей поддержки. А это означало морской бой, в котором корабли русского отряда должны были бы развернуться для ведения ответного огня. И тогда кто знает, какой порт-артурский броненосец или тяжелый крейсер мог наскочить на с такой точностью установленную минную банку, хорошо укрытую под водой.

Японцы надеялись на удачу.

Поэтому они и отказались от большого соблазна накрыть огнем шести эскадренных броненосцев два заметно отставших русских крейсера. Адмирал Хейхатири Того надеялся получить в тот день без единого выстрела более весомый результат. И его он действительно получил. Штурман «Петропавловска» вел флагманский броненосец по привычному, выверенному не одним выходом в открытое море курсу.

Второй вопрос.

Почему после гибели «Петропавловска» (а на кораблях Того хорошо видели, что за корабль пошел на дно) японцы не нанесли артиллерийского удара по русской эскадре, которая, потеряв своего командующего, пришла в замешательство?

И еще: почему японцы в такой исключительно выгодной для них ситуации почти три недели не показывались больше у стен Порт-Артура?

Да, в то трагическое утро неприятель мог нанести значительный урон пришедшей в замешательство порт-артурской эскадре, управление которой на некоторое время было утеряно. Но что означало повреждение или даже потопление нескольких русских кораблей по сравнению с тем, чего можно было достигнуть с приходом на место «неуемного» Макарова нового командующего флотом! Японцы просто дали бездарному русскому командованию (а в его бездарности им уже приходилось убеждаться не раз) почти три недели для уничтожения всего того, что завел Степан Осипович на порт-артурской эскадре и в системе обороны крепости с моря.

Сразу же после гибели вице-адмирала Макарова в Порт-Артуре появился царский наместник Алексеев. Приняв на себя командование флотом Тихого океана, он поднял свой адмиральский флаг на эскадренном броненосце «Севастополь», у которого были погнуты лопасти винтов — в море на таком корабле далеко не выйдешь. А с 22 апреля командующим флотом был назначен контр-адмирал В. Витгефт.

Японское командование в данном случае свою игру вело без проигрыша. За неполные три недели (вражеская разведка доносила о делах в крепости без особых задержек) все пошло насмарку. Боевая эскадра вновь замерла во внутренних бассейнах Порт-Артурской. Даже обязательное дежурство крейсеров на внешнем рейде крепости было отменено.

Алексеев и Витгефт приложили немало стараний, чтобы восстановить порядки, господствовавшие на эскадре до войны и в ее начале, когда морскими силами в крепости командовал вице-адмирал Старк.

Строгое правило «беречь» и не «рисковать» снова воцарилось. Такой поворот дела японцы отметили сразу, и, думается, их восторгу не было предела.

Когда в связи с угрозой блокады Порт-Артурской с суши Алексеев спешно выехал в Мукден, он дал новому командующему флотом Витгефту указания в прежнем духе:

«Ввиду значительного ослабления наших морских сил активных действий не предпринимать, ограничиваясь лишь производством рекогносцировок крейсерами и отрядами миноносцев для атаки неприятельских судов. При этом посылку тех или других обставить такими условиями, чтобы не подвергать их без нужды особому риску».

Инициатива на море вновь перешла к японскому Соединенному флоту. Такова была цена гибели эскадренного броненосца «Петропавловск» и находящегося на его борту командующего русским флотом Тихого океана вице-адмирала Степана Осиповича Макарова.

Дальше события в Желтом море разворачивались по сценарию, разработанному в кабинетах генерального штаба Страны восходящего солнца.

22 апреля японцы начали высадку с моря в районе Бицзыво на Квантунский полуостров 2-й армии под командованием генерала Оку.

Вслед за ней стала высаживаться с моря 3-я армия генерала Ноги, предназначавшаяся для осады порт-артурской крепости.

В это же время в операционной зоне порт-артурской эскадры, в районе Дагушаня, стала высаживаться 4-я армия под командованием генерала Нодзу.

И только одна японская армия, 1-я, которой командовал генерал Куроки, высадившись в портах западного побережья Кореи, вошла в Маньчжурию по суше.

При переходе морем к Ляодунскому полуострову армады японских десантных судов со многими десятками тысяч солдат на борту противодействия со стороны флота Тихого океана Российской империи не встретили. Более того, они его не ожидали встретить.

Адмирал Хейхатиро Того, кумир самурайской военщины, и японская разведка обеспечили безопасность своих солдат без единого выстрела — ценой всего лишь в один «минный букет».

Приложение

Список научных трудов С. О. Макарова

Броненосная лодка «Русалка» — исследование плавучести лодки и средства, предлагаемые для усиления этого качества.

Временный руль капитана Коньяма.

Инструмент Аткинса для определения девиации в море.

Устройство парового предохранительного золотника Несмита.

Новый прибор для отопления паровых котлов (механическое отопление).

Патентованный каменный уголь Уармита.

О картах лейтенанта Мори.

Испытание Кайтахсипо каменного угля.

Новый маяк в Каспийском море.

Английский адмирал Гопсон (Hopson).

Трюмы двухдонных судов.

О содержании в исправности непроницаемых переборок и водоотливных приспособлений.

О непотопляемости судов.

Средства против потопления судов.

Причины потопления фрегата «Vangvjrđ» — недостатки в системе непроницаемых переборок, в самих переборках и дверях и механические недостатки принятых средств.

Непотопляемое судно.

О прекращении подводной течи на судах.

Необходимость иметь на судах средства для заделывания пробоин (пластырь).

Испытание эволюционных картушек Курьяка, М. И. Верховского и введение употребления последних на судах флота.

Крейсерство парохода «Великий князь Константин» под началом Макарова по Черному морю и рапорты его.

Предложения об устройстве морской части в Закаспийском крае.

Обзор личного состава машинных команд на русских коммерческих пароходах.

Исторический журнал практической эскадры под начальством Шмидта и Макарова.

Броненосцы или безбронные суда?

В защиту старых броненосцев и военных усовершенствований.

Сведения о плавании корвета «Витязь» — замечания командира корвета «Витязь» Макарова по всем частям по окончании кругосветного плавания с 1886 по 1889 г.

Об измерении удельного веса морской воды.

Об уменьшении гибельных последствий при столкновениях судов.

Несколько слов по поводу лекции по артиллерии Ф. В. Пестича.

Разбор элементов, составляющих боевую силу судов.

О необходимости международного соглашения по опубликованию материалов, заключающихся в морских метеорологических журналах.

О средствах для сохранения целости бортов судов при столкновениях.

Эскадра Средиземного моря.

На пароходе «City of Peking» торгового флота.

Об исследовании Северного Ледовитого океана (опубликованная совместная лекция Ф. Врангеля и С. Макарова).

Рассуждения по вопросам о морской тактике.

Рассуждение по вопросам о непотопляемости судов (в соавторстве с Румбергом).

Об однообразии в судовом составе флота.

Наставление, как пользоваться средствами непотопляемости.

О содержании в исправности непроницаемых переборок и водоотливных приспособлений.

Об обмене вод Черного и Средиземного морей.

«Витязь». Тихий океан, гидрографические наблюдения во время кругосветного плавания.

«Ермак» во льдах. Описание постройки и плавания ледокола «Ермак» и свод научных материалов, собранных в плавании, с 152 рисунками.

Без парусов. Морская практика.

О подогревании воды в паровых котлах с возможно меньшим расходом топлива и о быстрой разводке пара.

О трудах русских моряков по исследованию вод севера Тихого океана.

Лекция в Морском кадетском корпусе 9 марта 1892 г.

Беглый отчет работ по морской артиллерии с осени 1891 по осень 1894 г. Приб. III к отчету о занятиях морского технического комитета по артиллерии за 1894 г. (Полностью напечатано в «Отрывках из биографии С. О. Макарова» барона Ф. Ф. Врангеля.)

Отчет об осмотре в 1893 г. за границей главных судостроительных верфей и заводов, изготовляющих пушки и плиты. Приб. I к отчету о занятиях морского технического комитета по артиллерии за 1893 г.

Возможно ли искусственным путем воспрепятствовать замерзанию бухты Золотой Рог.

Отчет командовавшего эскадрою Средиземного моря контр-адмирала Макарова во время пребывания эскадры в Тихом океане в 1895 г. и соображения о возможных военных действиях на Дальнем Востоке.

Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 г. по поручению министра финансов С. Ю. Витте морского пути на реках Обь и Енисей.

Извлечения из отчета главного командира Кронштадтского порта, вице-адмирала С. О. Макарова, за 1900–1901 гг. и сборник его приказов, обязательных постановлений и циркуляров по Кронштадтскому порту, городу и гарнизону 1900–1904 гг.

Хронологическая таблица¹

1848, 27 декабря. Рождение С. О. Макарова в городе Николаеве Херсонской губернии.

1858, апрель—сентябрь. Переезд семьи Макаровых в Николаевск-на-Амуре в связи с переводом отца в Сибирскую военную флотилию. Поступление С. О. Макарова в Морское училище.

1861, 17 мая — 27 июня. Плавание на клипере «Стрелок» из Николаевска-на-Амуре в залив Де-Кастри и военный пост Дуэ.

1861, 27 июля — 15 октября. Плавание на транспорте «Манджур» из Николаевска-на-Амуре в Де-Кастри.

1862, 20 мая — 28 сентября. Плавание на транспорте «Манджур» из Николаевска-на-Амуре в Де-Кастри и военный пост Дуэ.

1863 год, 10 мая — 16 июня. Плавание на шхуне «Восток» в Де-Кастри и военный пост Дуэ.

1863, июль — 1864, май. Плавание на клипере «Абрек», а затем на флагманском корвете «Богатырь» в эскадре вице-адмирала А. А. Попова в Сан-Франциско (Соединенные Штаты Америки). Начало ведения дневника.

1864, июль — октябрь. Возвращение после плавания на судах «Александр II», «Морж» и «Америка» в Николаевск-на-Амуре для продолжения учебы в Морском училище.

¹ Все даты приводятся по старому стилю.

1865, 23 апреля. Назначение в плавание на пароходе «Америка» после окончания Николаевского морского училища.

1865, август — 1866, ноябрь. Перевод в Тихоокеанскую эскадру на корвет «Варяг». Плавание в Японском, Китайском, Охотском морях и Тихом океане.

1866, ноябрь — 1867, май. Назначение на флагманский корабль «Аскольд» (флаг контр-адмирала Ф. С. Керна), отправлявшийся в Кронштадт по маршруту: Нагасаки—Шанхай—Батавия—мыс Доброй Надежды—Копенгаген—Рига—Кронштадт.

1867, 14 июля. Производство за успехи в науках вместо кондукторов корпуса штурманов в гардемарины.

1867, сентябрь — 1868, июнь. Плавание на корвете «Дмитрий Донской» (Кронштадт—Копенгаген—Плимут—Рио-де-Жанейро—Кронштадт).

1868, октябрь. Опубликование в «Морском сборнике» первой научной работы «Инструмент Адкинса для определения девиации в море».

1868, сентябрь — 1869, май. Заграничное плавание на корвете «Дмитрий Донской».

1869, 24 мая. Производство в мичманы и назначение вахтенным начальником на броненосную лодку «Русалка».

1869, ноябрь. Назначение ревизором на фрегат «Князь Пожарский».

1870, январь. Назначение ревизором на винтовую шхуну «Тунгус».

1870, март. Опубликование в журнале «Морской сборник» работы С. О. Макарова «Броненосная лодка «Русалка».

1870, ноябрь — 1872, август. Переход на шхуне «Тунгус» на Дальний Восток по маршруту: Кронштадт—Копенгаген—Плимут—Порто-Гранде—Рио-де-Жанейро—Магелланов пролив—Гонолулу—Владивосток—Николаевск-на-Амуре.

1871, 1 января. Производство в лейтенанты и награждение 200 рублями.

1872, декабрь. Назначение в распоряжение вице-адмирала А. А. Попова для изучения вопроса о непотопляемости судов.

1873, 1 января. Награждение орденом Святого Станислава 3-й степени.

1873, май—август. Плавание на корвете «Гридень» в Балтийском море.

1873, октябрь. Командировка в Вену на Всемирную выставку, где экспонировался пластырь системы Макарова.

1874, август—сентябрь. Плавание в Балтийском море на фрегате «Адмирал Спиридов».

1875. Опубликование в «Морском сборнике» статьи С. О. Макарова «О непотопляемости судов».

1875, май—август. Плавание на корвете «Гридень» в Балтийском море.

1875, октябрь. Испытание переборок на фрегатах «Адмирал Чичагов» и «Адмирал Спиридов».

1876, 1 января. Награждение орденом Святой Анны 3-й степени.

1876, сентябрь—октябрь. Плавание на броненосце «Петр Великий» в Балтийском море.

1876, октябрь. Назначение в Черноморский флот.

1876, декабрь. Назначение командиром парохода «Великий князь Константин».

1877, в ночь с 30 апреля на 1 мая. Атака четырьмя минными катерами с парохода «Великий князь Константин» турецкого сторожевого судна на Батумском рейде. Сам С. О. Макаров находился на катере «Минер».

1877, в ночь на 29 мая. Минными катерами с парохода «Великий князь Константин» подорван у Сулина турецкий броненосец «Иджалие».

1877, 6–9 июня. Поход на пароходе «Великий князь Константин» к анатолийскому берегу и уничтожение четырех неприятельских торговых судов.

1877, 19–23 июня. Уничтожение пароходом «Великий князь Константин» в Босфоре и у анатолийского берега шести турецких торговых судов.

1877, 7 августа. Пароход «Великий князь Константин» оказывает помощь отряду полковника Шелковникова у Гагринского ущелья.

1877, 12 августа. У Сухума в ходе атаки минными катерами поврежден турецкий броненосец «Шевкет».

1877, 12 августа. Награждение С. О. Макарова Золотым оружием — саблей с надписью «За храбрость» за содействие отряду полковника Шелковникова.

1877, 7 сентября. Производство в капитан-лейтенанты

и награждение орденом Святого Георгия 4-й степени за успешное нападение на турецкий броненосец «Шевкет».

1877, в ночь на 16 декабря. Нападение минных катеров с парохода «Великий князь Константин» на турецкие броненосцы у Батума и первое применение самодвижущейся мины (торпеды).

1878, 9 января. Произведение в капитаны 2-го ранга.

1878, в ночь на 14 января. Потопление минными катерами с парохода «Великий князь Константин» у Батума турецкого корабля «Интибах».

1878, февраль — 1879, август. Командуя пароходом «Великий князь Константин», С. О. Макаров участвует в перевозке русских войск с театра военных действий в Россию.

1879, февраль. Награждение орденом Святого Станислава 2-й степени за участие в перевозке войск из портов Мраморного моря и Бургаса в Россию.

1879, ноябрь. Женитьба на Капитолине Николаевне Якимовской.

1879, декабрь. Назначение начальником отряда миноносков 3-го и 4-го флотских экипажей.

1880, май — 1881, май. Участие в Ахал-Текинской экспедиции в должности заведующего морской частью при войсках, действовавших в Закаспийском крае.

1881, октябрь. Назначение командиром корабля-станции «Тамань» в Константинополе.

1882, 1 января. Производство в капитаны 1-го ранга.

1883, февраль. Назначение флаг-капитаном Практической шхерной эскадры Балтийского флота.

1883, май—август. Плавание на Балтийском море на плавучей батарее «Не тронь меня».

1883, сентябрь—ноябрь. Командировка на Волгу и в порты Каспийского и Черного морей для сбора материалов и выработки Положения о механиках и машинистах флота.

1884, 14 мая. Назначение флаг-капитаном Практической эскадры Балтийского флота.

1884, июнь—август. Плавание в Балтийском море в качестве флаг-капитана Практической эскадры на фрегатах «Князь Пожарский» и «Владимир Мономах».

1884, ноябрь. Работа в комиссии по обсуждению вопроса «Об участии флота в обороне государства».

1885, март. Выступление в Географическом обществе с докладом о течениях в Босфоре.

1885, март. Назначение командиром броненосного фрегата «Князь Пожарский» и плавание на этом корабле в Балтийском море.

1885, 17 сентября. Назначение командиром корвета «Витязь».

1885, октябрь. Опубликование в «Записках Академии наук» труда С. О. Макарова «Об обмене вод Черного и Средиземного морей».

1886, май — 1889, июнь. Кругосветное плавание на корвете «Витязь».

1887. Присуждение Академией наук неполной Макарьевской премии за труд «Об обмене вод Черного и Средиземного морей».

1890, 1 января. Производство в контр-адмиралы с назначением в младшие флагманы флота Балтийского моря.

1890, ноябрь. Выступление на Всероссийском съезде естествоиспытателей и врачей с докладом «О разности уровней морей, омывающих берега Европы».

1890, сентябрь—октябрь. Назначение председателем комиссии по испытанию артиллерии на броненосце «Император Александр II».

1891, 8 октября. Назначение исполняющим должность главного инспектора морской артиллерии.

1891. Опубликование труда «Витязь» и Тихий океан».

1892. Предложение приспособления, увеличивающего бронестойкость артиллерийских снарядов (так называемый «макаровский колпачок»).

1893. Награждение за труд «Витязь» и Тихий океан» Академией наук полной Макарьевской премией и золотой медалью Географического общества.

1893. Поездка за границу для осмотра заводов, изготовляющих орудия и броню.

1894, февраль. Назначение младшим флагманом Практической эскадры флота Балтийского моря.

1894, июль—октябрь. Плавание на эскадренных броненосцах «Наварин» и «Гангут» и на крейсере 1-го ранга «Рюрик».

1894, июнь. Опубликование в «Морском сборнике» статьи «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов».

1894, ноябрь. Назначение командующим русской эскадрой в Средиземном море.

1895, январь—май. Переход с эскадрой из Средиземного моря в Тихий океан.

1895, май — 1896, январь. Соединение с Тихоокеанской эскадрой вице-адмирала П. П. Тыртова и плавание в водах Тихого океана от Владивостока до берегов Японии.

1895, декабрь. Награждение орденом Святой Анны 1-й степени.

1896, январь. Назначение исполняющим делами старшего флагмана 1-й флотской дивизии флота Балтийского моря.

1896, май—сентябрь. Командование Практической эскадрой флота Балтийского моря (флаг на броненосце «Петр Великий»).

1896, август. Производство в вице-адмиралы и утверждение в должности старшего флагмана на 1-й флотской дивизии.

1896, декабрь. Чтение лекций в Кронштадтском морском собрании на тему «Рассуждения по вопросам морской тактики».

1897, январь. Представление докладной записки управляющему Морским министерством П. П. Тыртову с проектом исследования Арктики при помощи ледоколов.

1897, 12 марта. Выступление в Академии наук с докладом об исследовании Северного Ледовитого океана при помощи ледоколов.

1897, 30 марта. Выступление в Географическом обществе с докладом «К Северному полюсу — напролом».

1897, июнь—сентябрь. Посещение устьев рек Оби и Енисея с целью изучения ледовых условий плавания к устьям этих рек.

1897, декабрь. Подписание вице-адмиралом С. О. Макаровым договора на постройку ледокола «Ермак» с фирмой «Армстронг» в Ньюкасле, Великобритания.

1897. Опубликование в «Морском сборнике» работы «Рассуждения по вопросам морской тактики».

1898, февраль. Поездка за границу для изучения ледокольного дела и наблюдения за постройкой ледокола «Ермак». Посещение городов Ганге, Стокгольма, Берлина, Эльбинга, Данцига, Гамбурга, Ньюкасла, Нью-Йорка и озер Мичиган, Гурон и Эри.

1898, май—сентябрь. Командование Практической эскадрой флота Балтийского моря (флагманский корабль — броненосец «Петр Великий»).

1898, 17 октября. Спуск на воду ледокола «Ермак» в Ньюкасле.

1898. Опубликование работы «Рассуждения по вопросу непотопляемости судов».

1899, 20 февраля. Приемка ледокола «Ермак».

1899, 4 марта. Прибытие ледокола «Ермак» в Кронштадт.

1899, 1 апреля. Избрание вице-адмирала С. О. Макарова членом-корреспондентом Главной физической обсерватории.

1899, 29 мая. Выход ледокола «Ермак» в первое полярное плавание из Ньюкасла.

1899, 25 октября. Назначение командиром 1-й флотской дивизии флота Балтийского моря.

1899, 6 декабря. Назначение главным командиром Кронштадтского порта, начальником гарнизона и военным губернатором города Кронштадта.

1901, февраль. Выход в свет труда С. О. Макарова «Ермак» во льдах».

1901, 16 мая. Второй поход ледокола «Ермак» в полярные широты из Кронштадта. Экспедиционный рейс к Новой Земле и Земле Франца-Иосифа.

1901, 13 октября. Освобождение С. О. Макарова от руководства ледоколом «Ермак».

1903, апрель, июль. Опубликование работ «Броненосцы или безбронные суда» и «Без парусов».

1904, 1 февраля. Назначение командующим флотом на Тихом океане.

1904, 24 февраля. Прибытие в морскую крепость Порт-Артур.

1904, 9 марта. Организация перекидной артиллерийской стрельбы через гору Ляотешань.

1904, 13 марта. Выход порт-артурской эскадры в море под флагом вице-адмирала С. О. Макарова в составе 22 кораблей.

1904, 31 марта. Гибель вице-адмирала С. О. Макарова на броненосце «Петропавловск».

СОДЕРЖАНИЕ

Макаров. Биографическая статья 5

Алексей Шишов

Помни войну. Исторический роман 9

Приложение.

Список научных трудов С. О. Макарова 419

Хронологическая таблица 422

Шишов Алексей Васильевич

ПОМНИ ВОЙНУ

Исторический роман

Ведущий редактор *А. В. Варламов*
Художественный редактор *О. Н. Адаскина*
Технический редактор *Е. П. Кудиярова*
Корректор *Л. В. Савельева*
Компьютерная верстка *Т. В. Федоровой*
Компьютерный дизайн *Ю. А. Хаджи*

ООО «Издательство Астрель»
143900, Московская обл., г. Балашиха, пр-т Ленина, д. 81

ООО «Издательство АСТ»
667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Кочетова, д. 28

Наши электронные адреса:
www.ast.ru
E-mail: astpub@aha.ru

Отпечатано с готовых диапозитивов
в ОАО «Рыбинский Дом печати»
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.

**Издательство «АСТРЕЛЬ» представляет новую
серию исторической художественной прозы:**

ВО СЛАВУ ЗЕМЛИ РУССКОЙ

Новая серия исторических романов посвящена знаменитым сражениям, в которых, независимо от исхода, проявились героизм русских воинов и полководческий талант их военачальников.

Победоносные походы Суворова
и героическая оборона Севастополя
в Крымской войне 1853—1856 гг.,
Бородино и Цусима, блестящие виктории Петра I
и грандиозные битвы Великой Отечественной...

История государства Российского
знает множество знаменательных сражений
и у каждого — свои герои.

Их имена навсегда останутся в памяти потомков,
ибо благодаря ратным подвигам
«стояла и стоять будет земля русская»

Первые книги серии:

ПОЛТАВСКОЕ СРАЖЕНИЕ

ЧЕСМЕНСКИЙ БОЙ

КУЛИКОВСКАЯ БИТВА

БИТВА НА КАЛКЕ

МОЛОДИНСКАЯ БИТВА

ДАРДАНЕЛЬСКОЕ СРАЖЕНИЕ

